

Ongelijkvloerse kruising
N276 - Dr. Nolenslaan
Ruimtelijke onderbouwing

NL.IMRO.1883.OVOGKN276NolensIn-va01
Vastgesteld

Ongelijkvloerse kruising N276 - Dr. Nolenslaan Ruimtelijke onderbouwing

NL.IMRO.1883.OVOGKN276NolensIn-va01

Vastgesteld

dossier : BA7283-100-100

registratienummer : IS-MA20140499

versie : 1

classificatie : Openbaar

Provincie Limburg

Juni 2014

Definitief

INHOUD

BLAD

1	INLEIDING	3
1.1	Noodzaak ruimtelijke onderbouwing	3
1.2	Plangebied	3
1.3	Planopzet en leeswijzer	4
2	BELEIDSKADER	5
2.1	Rijksbeleid	5
2.2	Provinciaal beleid	7
2.3	Gemeentelijk beleid	9
3	PROJECTOMSCHRIJVING	11
3.1	Te realiseren plan	11
4	RUIMTELIJKE- EN MILIEUASPECTEN	13
4.1	Algemeen	13
4.1.1	Bodem	13
4.1.2	Archeologie en cultuurhistorie	15
4.1.3	Water	16
4.1.4	Flora en Fauna	18
4.1.5	Geluid	19
4.1.6	Luchtkwaliteit	20
4.1.7	Externe veiligheid	20
4.1.8	Kabels en leidingen	23
5	HAALBAARHEID	24
5.1	Financiële haalbaarheid	24
5.2	Maatschappelijke haalbaarheid	24
6	BELANGENAFWEGING EN CONCLUSIE	25
7	COLOFON	26

BIJLAGEN

1. Verkennend bodemonderzoek Rijksweg N276 (Hasseltsebaan)- Dr. Nolenslaan te Sittard RHDHV, kenmerk LI20092749, augustus 2009
2. Verkennend bodemonderzoek Rijksweg N276 (Hasseltsebaan)- Dr. Nolenslaan te Sittard RHDHV, kenmerk IS-MA20120442, juni 2012
3. Invenatiserend veldonderzoek, bureauonderzoek en verkennend booronderzoek, ArcheoPro Archeologisch rapport Nr 965, januari 2010
4. Effecten op de waterhuishouding, RHDHV, kenmerk IS-MA20130146, maart 2013
5. Variantenstudie constructie en uitvoeringsmethode , RHDHV, kenmerk IS-MA20120768, november 2012
6. Quickscan flora en fauna Reconstructie N276 Sittard 2009, Bureau Meervelt, Projectnummer: 09-052, 27 februari 2012
7. Akoestisch onderzoek wijziging kruising N276 – dr. Nolenslaan, RHDHV, kenmerk IS-MA20130174, maart 2013
8. Onderzoek Luchtkwaliteit wijziging kruising N276 – dr. Nolenslaan, RHDHV, kenmerk IS-MA20130175, maart 2013
9. Externe veiligheidsonderzoek reconstructie N276, RHDHV, kenmerk IS-MA20120294, april 2013
10. Nota van zienswijzen, Sittard Geleen, juni 2014

1 INLEIDING

1.1 Noodzaak ruimtelijke onderbouwing

De provinciale weg N276, gelegen in de gemeente Sittard-Geleen, vervult in het regionale wegennet ter hoogte van Sittard een belangrijke functie inzake de verkeersdoorstroming. De capaciteit van het kruispunt van de N276 met de Dr. Nolenslaan staat echter onder druk. Dagelijks ontstaat er filevorming, waardoor de bereikbaarheid van Sittard Noord en de regio ontoereikend is. Om ook in de toekomst de doorstroming en bereikbaarheid in voldoende mate te kunnen blijven garanderen, is op basis van een verkeerskundige analyse besloten om de kruising met de Dr. Nolenslaan om te bouwen tot een ongelijkvloerse kruising (hierna te noemen OGK).

Ter plaatse van de huidige gelijkvloerse kruising tussen N276 – Dr. Nolenslaan wordt een ongelijkvloerse kruising gerealiseerd waarbij het verkeer op de N276 ongehinderd doorstroomt. Afslaand verkeer van en naar de Dr. Nolenslaan vindt plaats door middel van vier toe- en afritten.

Ten behoeve van de ongelijkvloerse kruising wordt een viaduct aangelegd. De N276 komt ter plaatse ongeveer 6 meter beneden het huidige maaiveldniveau te liggen.

De toe- en afritten op de Dr. Nolenslaan worden middels twee, met verkeerslichten geregelde, kruisingen aangesloten op de Dr. Nolenslaan.

Het langzame verkeer wordt afgewikkeld via vrijliggende parallelvoorzieningen en fietspaden. Het tankstation ten noorden van de kruising aan de N276 komt te vervallen.

Omdat de realisatie van de OGK niet mogelijk is binnen de in het plangebied vigerende bestemmingsplannen dient een omgevingsvergunning met planologische afwijking te worden aangevraagd conform art. 2.1 lid 1 onder c (afwijken van bestemmingsplan) van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). In dit geval kan de omgevingsvergunning slechts worden verleend indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat (artikel 2.12 lid 1 onder a sub 3 Wabo).

Om aan te tonen dat het initiatief niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening is onderhavige ruimtelijke onderbouwing opgesteld.

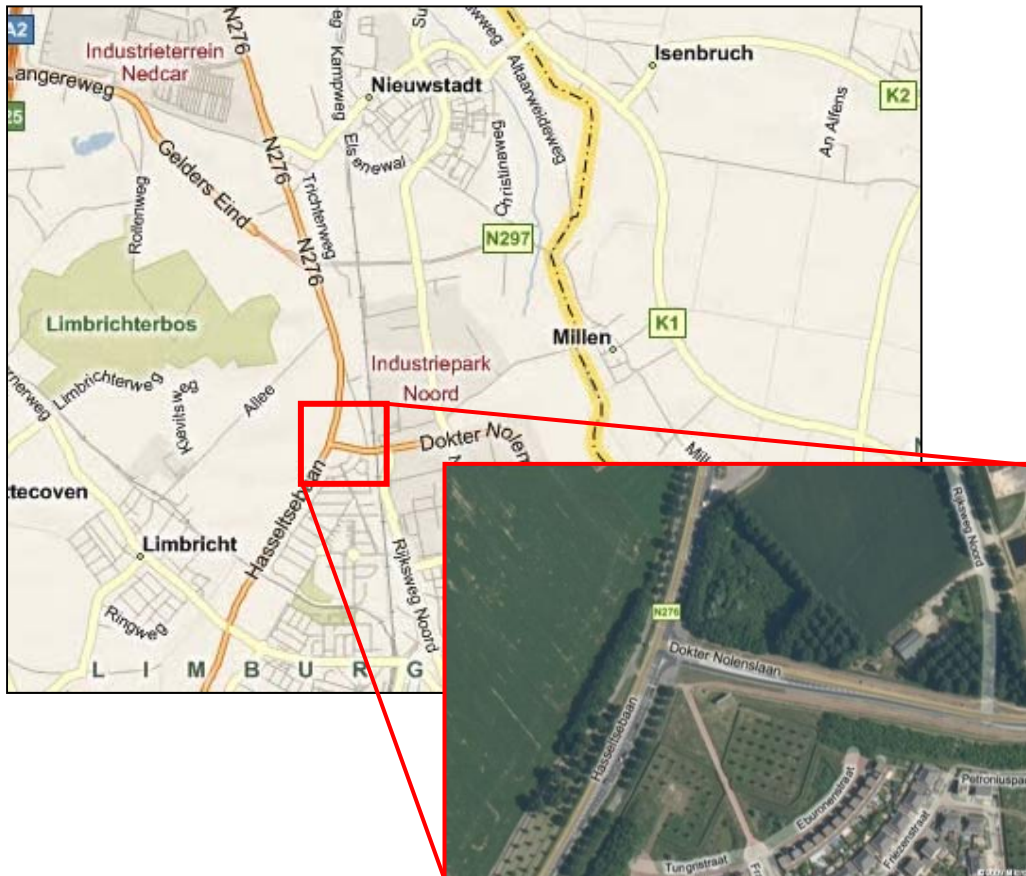
Deze ruimtelijke onderbouwing is tevens vergezeld van een illustratie. Op deze illustratie is de begrenzing van het plangebied aangegeven alsmede de in het plangebied geldende bestemmingen. Daarnaast zijn op de illustratie de voor het plangebied belangrijkste dubbelbestemmingen opgenomen.

De dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' en de gebiedsaanduiding 'milieuzone – grondwaterbeschermingsgebied' zijn echter niet opgenomen op de illustratie aangezien deze voor het hele plangebied gelden. Het opnemen van twee extra arceringen over het gehele plangebied zou de leesbaarheid van de illustratie niet ten goede komen. De illustratie heeft geen juridische status en is louter informatief.

1.2 Plangebied

Het tracé van de N276 is gelegen op circa 2 kilometer ten oosten van de A2 Maastricht - Amsterdam. Het, te reconstrueren, kruispunt is gelegen ter hoogte van het Limbrichterbos en industriepark Noord. In de

huidige situatie kruisen de Hasseltsebaan (N276) en de Dr. Nolenslaan zich op maaiveldniveau. Op onderstaande afbeelding is de ligging van het plangebied weergegeven.



Globale ligging plangebied

1.3 Planopzet en leeswijzer

Deze ruimtelijke onderbouwing is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 beschrijft in het kort de op de locatie geldende beleidskaders. Hoofdstuk 3 beschrijft waarom het plan, dat in hoofdstuk 4 wordt omschreven, in strijd is met het vigerende bestemmingsplan. In hoofdstuk 5 worden kort de milieuaspecten besproken en hoofdstuk 6 gaat in op de haalbaarheid van het plan. Vervolgens wordt in hoofdstuk 7 een belangenafweging gemaakt waaraan tevens conclusies zijn verbonden.

2 BELEIDSKADER

2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld. De structuurvisie bevat een concrete, bondige actualisatie van het mobiliteit- en ruimtelijke ordeningsbeleid. Dit nieuwe beleid vervangt in ieder geval de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte en de structuurvisie Randstad 2040.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Daarnaast versterkt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. De verantwoordelijkheid om te sturen in de ruimtelijke ordening wordt door de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte nog meer bij de provincie en gemeenten gelegd. Onderhavige aanvraag is niet in strijd met de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (1^e tranche in werking getreden op 30 december 2011, 2^e tranche per 1 oktober 2012) geeft het Rijk algemene regels voor bestemmingsplannen en wordt een aantal van de nationale ruimtelijke belangen uit de Nota Ruimte en voormalige PKB's in de regelgeving geborgd. Het Barro is gericht op doorwerking van de nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen.

De onderwerpen in het Barro betreffen:

- Rijksvaarwegen
- Project Mainport ontwikkeling Rotterdam
- Kustfundamenten
- Grote rivieren
- Waddenzee en waddengebied
- Defensie (met uitzondering van radar)
- Hoofdwegen en landelijke spoorwegen
- Elektriciteitsvoorziening
- Ecologische hoofdstructuur
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament
- IJsselmeergebied
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde

Het Barro stelt tevens eisen voor buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, maar kent nog geen inhoudelijke regeling ten aanzien hiervan. Zie hiervoor de volgende paragraaf. Onderhavige aanvraag is niet in strijd met het Barro.

Structuurvisie buisleidingen

Op 12 oktober 2012 is de structuurvisie buisleidingen vastgesteld. Hierin geeft het Rijk aan welke ruimte het voor de komende 20 tot 30 jaar wil reserveren in Nederland voor (toekomstige) buisleidingen voor gevaarlijke stoffen. Het gaat daarbij om ondergrondse buisleidingen voor het (vaak grensoverschrijdend) transport van aardgas, olieproducten en chemicaliën. In de structuurvisie wordt een hoofdstructuur van verbindingen aangegeven waarlangs ruimte dient te worden vrijgehouden om, ook in de toekomst, een ongehinderde doorgang van buisleidingtransport van nationaal belang mogelijk te maken. De structuurvisie is het vervolg op het Structuurschema buisleidingen uit 1985.

In Zuid-Limburg wordt door de verbinding vanuit het noorden het chemiecluster Chemelot in Sittard-Geleen ontsloten. Dit chemiecluster ligt ook op de directe verbinding tussen Antwerpen en het Ruhrgebied. Deze verbinding is van wezenlijk belang voor het functioneren van het West-Europese haven- en chemiecluster. Ofschoon het gaat om een korte verbinding binnen de provincie zelf, wordt deze verbinding omwille van de functie ervan (onderdeel van verbindingen binnen het Noordwest-Europese cluster) gezien als zijnde van nationaal belang. Daarnaast lopen door Zuid-Limburg ook belangrijke verbindingen vanuit het noorden met Duitsland en België voor aardgastransport.



Uitsnede structuurvisiekaart buisleidingen

De juridische doorwerking van de structuurvisie zal door het Barro worden verzekerd. Het is vervolgens aan het bevoegd gezag om ervoor te zorgen dat dit beleid landt in de op te stellen bestemmingsplannen. Vooral nog zijn in het Barro echter geen regels opgenomen ten aanzien van vrijwaringszones rondom leidingstroken. In het bestemmingsplan Buitengebied zijn de vrijwaringszones op de verbeelding opgenomen met de bestemming 'Leiding – Leidingenstrook', zo ook op de illustratie bij deze ruimtelijke

onderbouwing. Binnen deze bestemming dient voor grondverstorende activiteiten getoetst te worden of een eventueel in de toekomst aan te leggen buisleiding wordt belemmerd door de uit te voeren werkzaamheden in de leidingenstrook.

Dit plan ligt grotendeels buiten de gronden die zijn aangeduid als leidingenstrook. Daar waar er werkzaamheden moeten plaatsvinden ten behoeve van de realisatie van de OGK in of op de leidingenstrook vormen deze geen belemmering indien de werkzaamheden zijn afgestemd met de leidingbeheerders of, in geval van de Structuurvisie Buisleidingen, met het ministerie.

2.2 Provinciaal beleid

Provinciaal Omgevingsplan Limburg (Actualisering januari 2011)

Op 22 september 2006 is door Provinciale Staten van Limburg het nieuwe Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) vastgesteld, met als ondertitel "Ruimte voor Limburg". Het POL2006 is vervolgens geactualiseerd, in 2008, 2009, 2010 en 2011 aan de hand van vastgestelde aanvullingen. Eén van deze aanvullingen is de POL-aanvulling 'Verstedelijking, gebiedsontwikkeling en kwaliteitsverbetering'. Deze POL-aanvulling is verwerkt in de POL-actualisatie 2009.

Het POL is een integraal plan. Dit houdt in dat het een streekplan is, inclusief het provinciaal waterhuishoudingsplan, het provinciaal milieubeleidsplan en de hoofdlijnen van het provinciaal verkeer- en vervoersplan. Verder vormt het POL2006 het economisch beleidskader op hoofdlijnen, voor zover het de fysieke elementen daarvan betreft. En het is een welzijnsplan op hoofdlijnen, voorzover het de fysieke elementen van zorg, cultuur en sociale ontwikkeling betreft. Het POL2006 is vormgegeven als een plan op hoofdlijnen en voldoet aan de vereisten van een structuurvisie volgens de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. Het POL2006 bevat de provinciale visie op de ontwikkeling van de provincie Limburg in relatie met de omliggende landen en provincies en onderscheidt binnen Limburg verschillende soorten van gebieden. Voor die onderwerpen waar de Provincie een rol heeft te vervullen, worden ambities (doelstellingen) geformuleerd en op hoofdlijnen de aanpak die hierbij wordt voorgestaan. Voor de echte doorwerking en de uitvoering wordt doorverwezen naar aparte documenten zoals de POL-aanvullingen, verordeningen en beleidsnota's.

Actualisatie januari 2011

De tekst van het POL2006 is met een nieuwe publicatie in januari 2011 waar nodig geactualiseerd, de hoofdlijnen van alle tussentijds verschenen aanvullingen en herzieningen zijn opgenomen en in de kaartbeelden verwerkt en er wordt invulling gegeven aan opdrachten die vanuit rijksbeleid (o.a. Nota Ruimte, Nota Mobiliteit) bij de Provincie zijn neergelegd. Er zijn geen (voornemens tot) nieuwe beleidsinitiatieven opgenomen die aanleiding vormen voor het opstellen van een strategische milieubeoordeling en/of een beoordeling van mogelijke negatieve effecten op beschermde gebieden volgens de Natuurbeschermingswet.

Perspectieven POL2006

Inspelend op de aanwezige kwaliteiten en ontwikkelingsmogelijkheden van diverse gebieden worden in het POL2006 negen perspectieven onderscheiden. Ieder gebied hoort tot één van die perspectieven. Het plangebied van de OGK, kruising N276 – Dr. Nolenstraat, te Sittard is gelegen op de grens van het perspectief P8 stedelijke ontwikkelingszone en het perspectief P9 stedelijke bebouwing.

P8 Stedelijke ontwikkelingszone

Het perspectief Stedelijke ontwikkelingszone omvat landbouwgebieden tussen bestaand stedelijk gebied en de grens stedelijke dynamiek rondom iedere stadsregio. Deze zone biedt allereerst plaats voor mensgerichte natuur. Daarnaast kunnen deze gebieden ook ruimte bieden aan stadsuitbreidingen.

P9 Stedelijke bebouwing

Het perspectief stedelijke bebouwing omvat de aanwezige of als zodanige reeds bestemde woon-, winkel- en voorzieningengebied, bedrijventerrein en bijbehorende wegen. De verstedelijkingsopgave wordt voor zover mogelijk hier ingevuld, met in achtneming van de randvoorwaarden uit het watersysteem.

Roerdalslenk, zone II

Deze zone met van nature aanwezige afschermende (klei)lagen biedt geologische bescherming van de diepere grondwatervoorraden. Boringen dieper dan 30 meter beneden maaiveld (o.a. ten behoeve van het slaan van waterputten) zijn ter bescherming van de strategische grondwatervoorraad alleen met ontheffing toegestaan.

De realisatie van de OGK is mogelijk binnen de perspectieven P8 en P9 van het POL. Onderhavige aanvraag is dan ook niet in strijd met het POL. Wel is er een vergunning/ontheffing benodigd in het kader van de omgevingsverordening.

Provinciale omgevingsverordening Limburg

Per 1 januari 2011 is de Omgevingsverordening Limburg in werking getreden. Deze verordening is een samenvoeging van de eerdere Provinciale Milieuverordening, de Wegenverordening, de Waterverordening en de Ontgrondingenverordening.

De Omgevingsverordening bevat regels over de volgende onderwerpen:

- De aanwijzing van milieubeschermingsgebieden: waterwingebieden, grondwaterbeschermingsgebieden, boringsvrije zones, bodembeschermingsgebieden en stiltegebieden. Voor veranderingen in deze gebieden zijn per soort gebied regels gesteld ter bescherming van het belang dat het desbetreffende gebied dient.
- Regels met betrekking tot regionale wateren, zoals veiligheidsnormen voor regionale waterkeringen, normen voor wateroverlast en regels voor het door de waterschappen te voeren waterbeheer.
- Een aanvullende regeling op de Ontgrondingenwet, waarin wordt bepaald voor welke handelingen een vrijstelling geldt van bepaalde verboden uit de Ontgrondingenwet.
- Regels met betrekking tot het gebruik van wegen die in beheer bij de provincie zijn.
- Regels over de manier waarop ontheffingen kunnen worden aangevraagd, of meldingen kunnen worden gedaan.
- Regels over de gemeentelijke rioleringsverplichting, het gebruik van gesloten stortplaatsen, de aanwijzing van industrieterreinen van regionaal belang en een schadevergoedingsregeling.

Voor de aanleg van de verdiepte ligging van de OGK worden damwanden geslagen tot bovenkant kleilaag. Deze damwanden worden na realisatie van de onderdoorgang weer verwijderd. Voor het aanbrengen van de damwanden is een vergunning/ontheffing benodigd in het kader van de Omgevingsverordening Limburg.

Het Provinciaal verkeers- en vervoerplan (PVVP)

De provincie Limburg heeft op 14 maart 2007 het Provinciaal verkeers- en vervoerplan (PVVP) vastgesteld wat geldt als provinciale uitwerking van het nationale mobiliteitsbeleid en als nadere invulling van het POL2006. De ambitie daarbij is te komen tot een vlot, veilig en duurzaam vervoer van mensen, goederen en informatie, door een gericht aanbod van mobiliteitsvoorzieningen van de zijde van de overheid en door een efficiënt gebruik van deze vervoersvoorzieningen door burgers en bedrijven. De prioriteit ligt bij de economische bereikbaarheid.

In het PVVP wordt nader ingegaan op de verschillende soorten verkeer en welke ambities de provincie heeft. Op het gebied van het Limburgse weg- en goederenverkeer streeft Limburg naar een goede bereikbaarheid via een adequaat en veilig ingericht wegennet. Tevens is het streven betrouwbare reistijden te garanderen met een robuust en op elkaar afgestemd Hoofdwegennet (HWN) en Regionaal Verbindend Wegennet (RVWN). Op het gebied van langzaam verkeer wordt fietsen en lopen gestimuleerd door ervoor te zorgen dat voorzieningen uitnodigend en veilig zijn. Bij al deze vervoersmodaliteiten staat verkeersveiligheid voorop.

De provincie zet naast educatie van de weggebruiker en natuurlijk handhaving van de regelgeving, ook in op het aanpakken van de infrastructuur zelf. In dit kader zet de provincie met name in op een bewuste en kosteneffectieve toepassing van Duurzaam Veilig bij de aanleg en reconstructie van het wegennet, inclusief het categoriseren van de wegen en het aanbrengen van essentiële herkenbaarheidskenmerken. De achterliggende gedachte is dat de weggebruiker aan de hand van de inrichting van de weg kan zien welk weggedrag van hem wordt verlangd. Door consequente toepassing van deze essentiële kenmerken zijn de wegcategorieën niet alleen op papier, maar ook voor de weggebruikers herkenbaar. Dit leidt tot uniform, voorspelbaar weggedrag, wat ten goede komt aan de verkeersveiligheid.

Het aanleggen van het kruispunt N276 – Dr. Nolenslaan is noodzakelijk om de doorstroming op de N276 en de bereikbaarheid van Sittard Noord in de toekomst te kunnen garanderen. Daarnaast wordt het langzame verkeer gescheiden van het gemotoriseerde verkeer wat de veiligheid van fietsers en voetgangers zal vergroten. Onderhavige aanvraag is niet in strijd met het PVVP

Toetsing provinciaal beleid

De aanleg van de kruising N276 – Dr. Nolenslaan te Sittard past binnen het provinciaal en regionaal beleid.

2.3 Gemeentelijk beleid

Op het moment van indienen van de aanvraag van de omgevingsvergunning, lag het plangebied in drie vigerende bestemmingsplannen, namelijk: “Limbrichterveld/Hoogveld”, “Buitengebied gem. Sittard” en “Middenweg – westelijke randweg Sittard”. Ten tijde van het ter visie gaan van de ontwerp-omgevingsvergunning waren de laatste twee genoemde bestemmingsplannen inmiddels opgenomen in het nieuwe Bestemmingsplan Buitengebied Sittard (2013).

Voor een gedeelte van de Dr Nolenslaan was op moment van indienen van de aanvraag op basis van artikel 9.3.2. van de invoeringswet Wet ruimtelijke ordening vanaf 1 juli 2013 geen planologisch regime meer van toepassing. Voor dit gedeelte gelden slechts de bouwtechnische bepalingen uit het bouwbesluit en de bouwverordening.

Bestemmingsplan Limbrichterveld/Hoogveld:

Het bestemmingsplan “Limbrichterveld/Hoogveld” is vastgesteld door de raad op 24 april 2008 en goedgekeurd door de Gedeputeerde Staten op 26 augustus 2008. In dit bestemmingsplan is onderhavig plangebied bestemd als groenbestemming.

Bestemmingsplan Buitengebied gem. Sittard:

Het bestemmingsplan “Buitengebied gem. Sittard” en 1^e herziening is vastgesteld door de raad op 16 juli 2003 en goedgekeurd door de Gedeputeerde Staten op 17 augustus 2004. In dit bestemmingsplan is onderhavig plangebied bestemd als agrarisch gebied en water.

Bestemmingsplan Middenweg – westelijke randweg Sittard:

Het bestemmingsplan "Middenweg – westelijke randweg Sittard" is vastgesteld door de raad op 25 juni 1980 en goedgekeurd door de Gedeputeerde Staten op 31 maart 1981. In dit bestemmingsplan is onderhavig plangebied bestemd als verkeerdoeleinden en leidingstrook.

Bestemmingsplan Buitengebied Sittard (2013):

Het bestemmingsplan heeft als ontwerp ter inzage gelegen gedurende zes weken vanaf 14 februari 2013 en is vastgesteld op 26 juni 2013. In dit bestemmingsplan is onderhavig plangebied bestemd als verkeer – verblijfsgebied, agrarisch en bedrijf. Tevens liggen er de dubbelbestemmingen Waarde – Archeologie en Leiding – Leidingstrook.

Toetsing aan de vigerende bestemmingsplannen

Op basis van de vigerende bestemmingsplannen is de aanleg van de ongelijkvloerse kruising N276 – Dr. Nolenslaan in Sittard niet mogelijk, noch is dit mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan Buitengebied Sittard (2013). Vanwege de strijdigheid van de voorgenomen realisatie van de OGK binnen de in het plangebied vigerende bestemmingsplannen, kan de OGK alleen worden gerealiseerd door gebruik te maken van een planologische afwijking conform artikel 2.12. lid 1 sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Hierin is bepaald dat een omgevingsvergunning kan worden verleend indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat.

De OGK wordt gerealiseerd op het grondgebied van de gemeente Sittard – Geleen. Zij fungeert dan ook voor dit project als bevoegd gezag. Normaliter dient de gemeenteraad van de gemeente Sittard – Geleen (de Bestuurscommissie Ruimte en Omgeving) een verklaring van geen bedenkingen (vvgb) af te geven alvorens voordat een besluit op de aanvraag tot omgevingsvergunning mogelijk is.

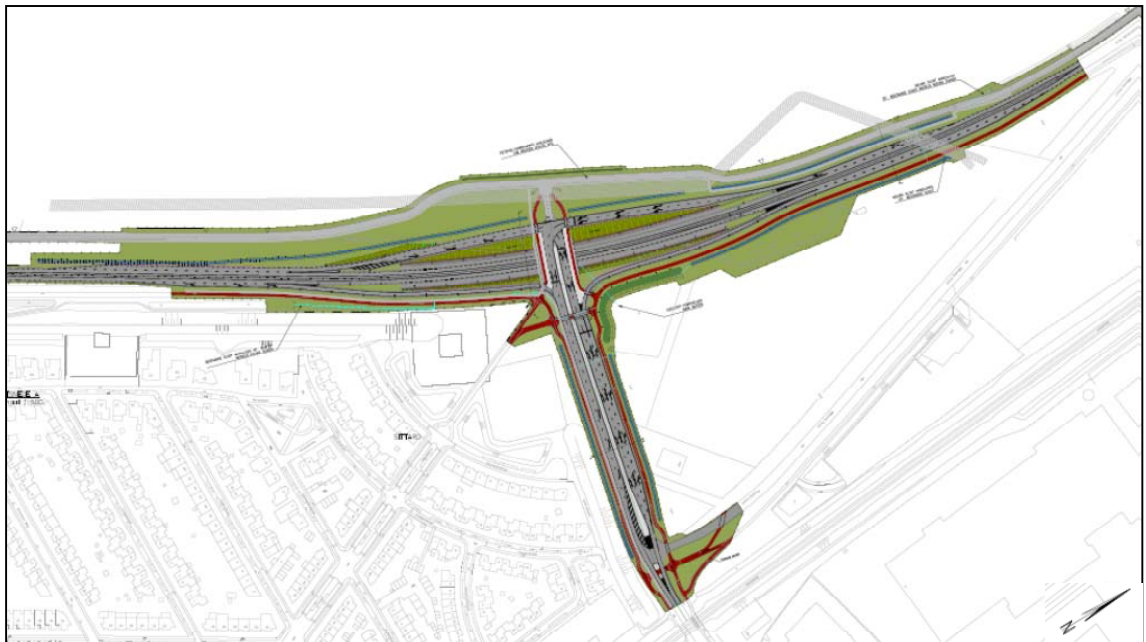
Omdat de "reconstructie van een weg" expliciet genoemd wordt op de door de raad in 2010 vastgestelde lijst van gevallen waarin geen vvgb is vereist, is voor de realisatie van de OGK is een dergelijke verklaring echter niet aan de orde.

3 PROJECTOMSCHRIJVING

3.1 Te realiseren plan

De realisatie van de OGK heeft tot doel de doorstroming van het doorgaande verkeer op de N276 te verbeteren en te waarborgen, de bereikbaarheid van een regionaal belangrijk industrieterrein te verbeteren en te waarborgen en de verkeersveiligheid te verbeteren.

Hiervoor wordt de gelijkvloerse met verkeerslichten geregelde kruising gereconstrueerd tot een ongelijkvloerse kruising met verkeerslichten. Om de oprit naar de N276 vanaf de Dr. Nolenslaan te kunnen realiseren dient het tankstation te worden gesloopt. Daarnaast wordt het profiel van de weg verbreed conform de richtlijnen en worden er vrijliggende fietspaden gerealiseerd alsmede verschillende waterbuffers in de vorm van berm sloten.



Toekomstige situatie kruising N276 - Dr. Nolenslaan

Bij de landschappelijke inpassing van de OGK is rekening gehouden met de volgende landschappelijke elementen:

- De lijnvormige boomstructuren langs de N276 (2 tot 4 rijen).
- De zichtlijn vanaf het kruisingsvlak door de wijk Hoogveld richting kerk.
- De vrijwaringzones van de leidingenstroken.
- De wens voor een boomstructuur langs de Dr. Nolenslaan.
- Het fietspad en looppad langs de wijk Hoogveld.

Door het omlaag brengen van de N276 verandert er landschappelijk gezien weinig. Het ruimtebeslag van de tunnelbak is relatief klein waardoor de ruimte op maaiveldniveau gebruikt kan worden om de landschappelijke elementen zoals hierboven opgesomd in te passen.



Landschappelijke inpassing en bomenstructuur OGK

4 RUIMTELIJKE- EN MILIEUASPECTEN

4.1 Algemeen

Het is van belang dat het plan uitvoerbaar is. Daarom is onderzoek verricht naar de mogelijke randvoorwaarden, waarmee rekening dient te worden gehouden bij de uitvoering van het plan. In de hierna volgende paragrafen staan in het kort de conclusies beschreven uit de verschillende onderzoeksrapportages. Voor de volledige tekst wordt verwezen naar de bijlagen bij deze ruimtelijke onderbouwing.

4.1.1 Bodem

In opdracht van de Provincie Limburg heeft Royal HaskoningDHV een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd voor de kruising N276 (Hasseltsebaan) en Dr. Nolenslaan te Sittard, gemeente Sittard-Geleen (zie bijlage 1).

Het verkennend bodemonderzoek is uitgevoerd in het kader van de herstructurering van de N276 kruising Dr. Nolenslaan te Sittard door middel van een ongelijkvloerse kruising. De aanleg van een nieuw viaduct maakt hier onderdeel van uit.

Doel van het bodemonderzoek is het steekproefsgewijs vastleggen van de actuele milieuhygiënische kwaliteit van de grond en grondwater ter plaatse van de onderzoekslocatie. Het onderzoek is niet bedoeld om de exacte aard en omvang van een eventuele verontreiniging aan te geven.

Uit een uitgevoerd vooronderzoek is naar voren gekomen dat op de onderzoekslocatie in het verleden geen bodembedreigende activiteiten hebben plaats gevonden. In de directe omgeving zijn drie verdachte locaties aanwezig, betreffende:

- Shell Tankstation (Rijksweg N-276 'Hasseltsebaan nr. 2');
- Regenbergingbassin (Rijksweg N-276 'Hasseltsebaan ongenummerd');
- Grondwaterverontreiniging (Gechloreerde koolwaterstoffen) afkomstig voormalige Philips fabriek te Sittard.

De functie van de locatie is openbare weg met aangrenzende fietspaden en bermen. Het verkennend bodemonderzoek is uitgevoerd conform NEN 5740 "Bodem - Onderzoekstrategie bij verkennend onderzoek" (NNI, januari 2009).

Uit de resultaten van het uitgevoerde bodemonderzoek blijkt, dat de grond voldoet aan de achtergrondwaarde en derhalve ook aan de functie klasse (maximale waarde Industrie).

In het grondwater zijn verhoogde parameters aan gechloreerde koolwaterstoffen aangetroffen. In peilbuis pb05 wordt de interventiewaarde van tetrachlooretheen (PER) overschreden.

Op basis van het onderhavige bodemonderzoek is een beeld verkregen van de actuele milieuhygiënische kwaliteit van de bodem op de onderzoekslocatie. De analyseresultaten geven geen aanleiding tot het instellen van een nader- of aanvullend bodemonderzoek.

Asbest

Op basis van het beperkte vooronderzoek conform NEN-5725 en het uitgevoerde bodemonderzoek, kan worden geconcludeerd dat onderhavige locatie als "niet-asbest verdacht" kan worden beschouwd.

Naast het verkennend bodemonderzoek heeft Royal HaskoningDHV tevens een milieutechnisch verkennend bodemonderzoek, conform NEN5740 'Bodem - Landbodemonderzoek - Strategie voor het uitvoeren van verkennend bodemonderzoek - Onderzoek naar de milieuhygiënische kwaliteit van bodem en grond' uitgevoerd ter plaatse van de kruising Hasseltsebaan (N276) en de Dr. Nolenslaan te Sittard in gemeente Sittard – Geleen (zie bijlage 2). In het kader van de voorgenomen reconstructie wordt de milieuhygiënische kwaliteit van het asfalt, het funderingsmateriaal en de grond bepaald waarbij tevens wordt beoordeeld of er sprake kan zijn van hergebruik.

Asfalt Hasseltsebaan, Dr. Nolenslaan en fietspaden

Het wegdek bestaat uit een niet teerhoudende asfaltlaag. Het asfalt kan worden hergebruikt. Ter plaatse van de fietspaden is teerhoudend asfalt aangetroffen. Dit kan niet hergebruikt worden.

Uit de analyses van het funderingsmateriaal blijkt dat enkele zware metalen (kobalt en nikkel) de achtergrondwaarde overschrijden, daarnaast wordt in enkele mengmonsters de achtergrondwaarde voor PAK en/of minerale olie overschreden. De overig geanalyseerde componenten zijn kleiner of gelijk aan de achtergrondwaarde.

Het funderingsmateriaal, bestaande uit stol, is indicatief getoetst aan het Besluit bodemkwaliteit en voldoet aan de klasse Industrie.

Wet Bodembescherming

Plaatselijk is in de bermen een licht verhoogd gehalte aan PAK en/of PCB's gemeten. De overige geanalyseerde parameters zijn kleiner of gelijk aan de achtergrondwaarde. Ter plaatse van de akker zijn geen verhoogde gehalten ten opzichte van de achtergrondwaarde aangetroffen. In de ondergrond onder de funderingslaag van de wegen en fietspaden zijn met uitzondering van mengmonster mm09, geen verhoogde gehalten aangetroffen. In de diepere ondergrond, zijn geen verhoogde gehalten ten opzichte van de achtergrondwaarde gemeten.

Besluit Bodemkwaliteit

De kwaliteit van de verdachte top laag in de bermen (met uitzondering van mengmonster mm16) voldoet aan de achtergrondwaarde (AW). De akker voldoet aan de eisen AW2000. Dit geldt eveneens voor de grond onder het funderingsmateriaal (wegen en fietspaden) en de diepere ondergrond tot maximaal 8,0 meter – maaiveld bij de wegen.

Grondwater

In het onderzoek zijn van de ondergrond (onder grondwatervniveau) geen steekbussen genomen om de concentratie aan tetrachlooretheen (PER) en trichlooretheen (TRI) te analyseren in de bodem. De reden om dit niet mee te nemen is enerzijds de doelstelling van het onderzoek en daarnaast het gedrag van de stof in de bodem en de structuur/textuur van de bodem.

Tetrachlooretheen (PER) en trichlooretheen (TRI) zijn stoffen die snel in het grondwater uitzakken naar diepere lagen (tot op ondoorlatende lagen). Hier vormen ze een pluim die zich verplaatst in de stromingsrichting. Afhankelijk van de textuur van de bodem kunnen de stoffen zich mogelijk binden. Hierbij moet men denken aan stoffen die zich kunnen binden aan het klei-/humuscomplex (KHCL). Daarnaast zorgt de structuur (ligging van bodemdeeltjes, poriën ect.) voor de doorlatendheid van de bodem.

De diepere bodem ter plaatse van de ongelijkvloerse kruising, is opgebouwd uit zand/grind. Deze bodem heeft maar een zeer beperkte binding van stoffen aan het KHCL. De beide stoffen, Per en Tri, hebben

geen bindingsmogelijkheden hieraan en zakken door hun hoge soortelijke gewicht waarna ze met de grondwaterstroming worden meegevoerd.

Indien “in den natte” grondmonsters genomen zouden worden en vervolgens geanalyseerd, dan wordt de analyse eigenlijk uitgevoerd op het bodemvocht, dat niet gebonden is aan de bodemdeeltjes. De resultaten geven dan de concentratie weer van Per en Tri in het grondwater. Om een goed beeld te krijgen van de af te voeren grond zijn twee opties mogelijk.

- 1 tijdens de ontgraving steekproefsgewijs bemonsteren en analyseren;
- 2 de ontgraven grond in depot leggen en bemonsteren.

De ontgraving zal plaats vinden, afhankelijk van de gekozen aanlegtechniek, nadat het grondwater uit de bouwput is onttrokken middels bronbemaling en een damwandconstructie. Hierdoor is een minimale vochtigheid aanwezig en dus ook een beperkte hoeveelheid verontreinigd bodemvocht. Rekening houdend dat Per en Tri onder de som vluchtige chloreerde koolwaterstoffen (VOC) vallen, deze zijn zeer vluchtig. Beide bemonsteringstechnieken hoeven geen belemmering voor de uitvoering van het werk te vormen.

Vrijkomende grond

Geadviseerd wordt om de vrijkomende grond na ontgraven per grondsoort (leem, zand, grind) in depot te zetten en conform een partijkeuring te onderzoeken om de exacte kwaliteit vast te stellen en aan de hand van deze gegevens een geschikte toepassing te vinden.

4.1.2 Archeologie en cultuurhistorie

Voor het plangebied is er een archeologisch onderzoek verricht (zie bijlage 3), met als doel aanwezige archeologische waarden in kaart te brengen.

Volgens het gespecificeerd archeologisch verwachtingsmodel geldt voor het plangebied een hoge verwachting voor wat betreft de aanwezigheid van archeologische nederzettingsresten en grafvelden daterend uit het neolithicum, de bronstijd, de ijzertijd, de Romeinse tijd en de volle middeleeuwen. Voor de nieuwe tijd geldt een hoge verwachting ten aanzien van wegstructuren en in het bijzonder het ‘Frans Kerkhof’ uit 1813. Het Frans Kerkhof en Romeinse resten worden vooral verwacht binnen het noordelijk deel van het plangebied, direct ten westen van de Hasseltsebaan.

Aansluitend op het bureauonderzoek is een verkennend booronderzoek uitgevoerd met als doel de bodemgesteldheid binnen het plangebied in beeld te brengen. Omdat hieruit blijkt dat de bodem binnen het plangebied uit Pleistocene colluviale afzettingen bestaat waarin een radebrikgrond of een daalbrikgrond is ontstaan, wordt geadviseerd om een archeologisch vervolgonderzoek uit te voeren.

Voor het gedeelte van het plangebied ter plaatse van de agrarische percelen westelijk van de Hasseltsebaan wordt geadviseerd een proefsleuvenonderzoek uit te voeren. Een dergelijk onderzoek kan eventueel nog vooraf worden gegaan door een oppervlaktekartering. Een proefsleuvenonderzoek is hier wenselijk in verband met de hoge verwachting ten aanzien van grafvelden. Het Frans Kerkhof kan mogelijk ook worden getraceerd door het uitvoeren van chemische analyses van grondmonsters op specifieke stoffen afkomstig uit botmateriaal.

Voor de delen van het plangebied met de Hasseltsebaan en de Dr. Nolenslaan en de pal aanliggende bermen, wordt in verband met de bestaande infrastructurele situatie een archeologische begeleiding geadviseerd in de vorm van proefsleuvenonderzoek. Dit geldt vooralsnog ook voor eventuele tijdelijke werkstroken die geen deel uitmaken van het onderzochte plangebied, indien binnen deze werkstroken

bodemverstoring kan optreden die tot beneden de bouwvoor reikt (bijv. voor nieuwe kabel- en leidingsleuven).

Een archeologische begeleiding en een proefsleuvenonderzoek moeten worden uitgevoerd door een daartoe erkend archeologisch onderzoeksbureau, volgens een vooraf opgesteld en goedgekeurd Programma van Eisen (PvE).

In alle gevallen geldt dat indien archeologische materialen en/of sporen aangetroffen worden, deze gemeld dienen te worden bij de gemeente Sittard–Geleen, conform de Monumentenwet.

Voor het plangebied is aanvullend onderzoek in de vorm van proefsleuven, alsmede in de vorm van archeologische begeleiding in de vorm van proefsleuven noodzakelijk. Indien uit dit nader onderzoek blijkt dat er geen archeologische waarden in het plangebied aanwezig zijn, wordt het plangebied middels een selectiebesluit vrijgegeven. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Sittard-Geleen zijn bevoegd een dergelijk selectiebesluit te nemen.

4.1.3 Water

Voor de realisatie van het kruispunt N276 – Dr. Nolenstraat in Sittard is een watertoets opgesteld (zie bijlage 4), waarin is weergegeven hoe in het plan met water kan worden omgegaan. Tijdens het doorlopen van de watertoets heeft diverse malen afstemming plaatsgevonden met de waterbeheerders, zijnde de gemeente Sittard-Geleen, het waterschap Roer en Overmaas en de provincie Limburg. De waterbeheerders hebben aangegeven dat de onderliggende rapportage voor de watertoets afdoende en akkoord is. Tijdens de verdere uitwerking van het plangebied is nadere detaillering van het in de watertoets beschreven watersysteem benodigd. De provincie Limburg betreft de waterbeheerders bij deze verdere uitwerking.

Regenwateroverlast wordt in het plangebied tot het minimum beperkt door toepassing van de trits 'vasthouden-bergen-afvoeren'. Het vasthouden van regenwater kan plaatsvinden door infiltratie van regenwater. Indien dit niet mogelijk is, dient het regenwater te worden geborgen en vertraagd te worden afgevoerd.

In de watertoets is het toekomstige regenwatersysteem van het plangebied en omgeving als volgt onderverdeeld en nader beschreven.

- Wegoppervlak N276 vanaf de kruising spoorbaan / N276 tot aan de OGK.
- Wegoppervlak N276 vanaf de OGK tot aan de kruising met de Allee.
- De OGK – de verhardingen gelijk aan maaiveld.
- De OGK – de verhardingen en talud afstromend naar de onderdoorgang.
- Wegoppervlak van de Dr. Nolenslaan.

Ruwweg geldt dat de delen van het plangebied die op maaiveldniveau liggen afwateren op bermsloten alwaar het water ter plaatse infiltreert in de grond of wordt getransporteerd naar de regenwaterbuffer juist ten noordoosten van het plangebied.

Voor de delen van het plangebied die onder maaiveld liggen (de onderdoorgang) geldt dat het regenwater naar een ondergrondse bergingsvoorziening wordt geleid die wordt gelegeerd door een gemaal. Het gemaal verpompt het toestromende regenwater vanuit de bergingskelder naar de regenwaterbuffer ter hoogte van de kruising N276 / Dr. Nolenslaan.

Regenwaterbuffer

In de noordoost hoek van de kruising N276 – Dr. Nolenslaan ligt een regenwaterbuffer van de gemeente Sittard-Geleen. In de huidige situatie bergt deze buffer deels het regenwater van de N276 en de Dr. Nolenslaan. Voor de toekomstige situatie is deze buffer bestemd om het opgepompte regenwater vanuit de ongelijkvloerse kruising uit te bufferen en het bergen van regenwater van de N276 en de Dr. Nolenslaan.

Berging

Om piekafvoeren en wateroverlast te voorkomen moet de infiltratie- en bergingsvoorziening een neerslaggebeurtenis met een herhalingstermijn van 1 keer per 25 jaar kunnen bergen. Deze neerslaggebeurtenis is een bui van 35 mm met een duur van 45 minuten, waarbij een (vertraagde) afvoer naar oppervlaktewater mag plaats vinden.

Bij het falen van de bergingsvoorzieningen van de verdiepte ligging van de ongelijkvloerse kruising kan het overtollige regenwater niet afstromen, wat zal leiden tot wateroverlast. Hierdoor is het voor de verdiepte ligging van de ongelijkvloerse kruising wenselijk om uit te gaan van een hoger beschermingsniveau. Wij adviseren uit te gaan van een neerslaggebeurtenis met een herhalingsfrequentie van 1 keer per 100 jaar. Conform de richtlijnen van het waterschap Roer en Overmaas bestaat deze bui uit 45 mm in 30 minuten.

De beschikbare berging voor het gehele plangebied wordt gevormd door de bermsloten enerzijds en de regenwaterbuffer op de noordoost hoek van de kruising N276 – De. Nolenslaan anderzijds. De totaal benodigde berging in de regenwaterbuffer bedraagt 551 m³:

- Voor Dr. Nolenslaan – $140 - 94 = 46 \text{ m}^3$.
- Voor de in- en uitvoegstroken – 133 m^3 .
- Voor de brug – 47 m^3 .
- Voor het verdiept gelegen gedeelte van de OGK – 325 m^3 (T=100).

De regenwaterbuffer ter hoogte van de noordoost hoek kruising N276 – Dr. Nolenslaan heeft momenteel een bodemoppervlak van circa 2.200 m². De buffer heeft een diepte van circa 1,5 m. Rekening houdend met een waking van 0,5 m is in deze buffer in de huidige situatie circa 2.200 m³ berging beschikbaar. De ontwikkeling van de OGK overlapt een deel van de regenwaterberging waardoor een deel van de berging verloren zal gaan. De resterende capaciteit van de buffer is echter ruim voldoende.

Waterkwaliteit

Het ontvangen regenwater is afkomstig van wegverhardingen wat negatieve gevolgen heeft voor de waterkwaliteit. Er mag worden aangenomen dat het te verwerken regenwater verontreinigd is met:

- Teer, bitumen en PAK afkomstig van het asfalt.
- Minerale oliën, rubbers, koelvloeistof en zeepresten afkomstig van het wegverkeer.
- Metalen (o.a. zink) afkomstig van wegmeubilair en verkeer.

Een voorziening die het regenwater infiltreert in de bodem of loost op het oppervlaktewater, moet daarom voorzien zijn van een voorfilter dat diffuse verontreinigingen bindt. In het plangebied bestaat deze filter uit een bodempassage. De bermsloten en regenwaterbuffer worden voorzien van een bodempassage.

Voor de vertraagde afvoer van het regenwater naar oppervlaktewater wordt uitgegaan van een verhoogd gelegen afvoer. Dit wil zeggen dat de vertraagde afvoer vanuit de berging naar oppervlaktewater hoger is gelegen dan bodemniveau van de bergingen. Hiermee wordt het onderste deel van de berging, waarin zich het meest vervuilde regenwater (first flush) bevindt, geïnfiltreerd via de bodempassage. Het resterende schonere deel kan deels vertraagd afvoeren naar oppervlaktewater en deels infiltreren.

Grondwater

De grondwaterstand in het plangebied bedraagt circa 2,5m onder maaiveld. Het verdiept gelegen gedeelte van de N276 komt ongeveer 5,5 meter beneden het huidige maaiveldniveau te liggen. Dit betekent dat het verdiept gelegen gedeelte onder het grondwatervniveau wordt aangebracht. Doordat het verdiept gelegen gedeelte wordt uitgevoerd in een gesloten waterdichte constructie (tunnelbak) zal dit gedeelte van de N276 zich niet vullen met grondwater. Voor het realiseren van deze constructie is een tijdelijke voorziening benodigd. Deze kan een (tijdelijk) effect hebben op de grondwaterstand. Door middel van een variantenstudie is aangetoond dat de gevolgen van de realisatie van de OGK op de grondwaterstand minimaal zullen zijn en veelal van tijdelijke aard (zie bijlage 5). Dit aspect vormt dan ook geen belemmering..

Grondwaterverontreiniging

In sommige delen van het plangebied is het grondwater verontreinigd met gechloreerde koolwaterstoffen (Tetrachlooretheen (PER) en 1,2 dichlooretheen). Het verontreinigde grondwater is afkomstig van het industrieterrein 'Noord' te Sittard. In het aanvullende bodemonderzoek, (bijlage 2), is de grondwaterverontreiniging niet nader onderzocht. De reden hiervoor is dat Tetrachlooretheen (PER) en trichlooretheen (TRI) stoffen zijn die snel in het grondwater uitzakken naar diepere lagen (tot op ondoorlatende lagen). Zie hiervoor tevens paragraaf 4.1.1). De diepere bodem ter plaatse van de ongelijkvloerse kruising, is opgebouwd uit zand/grind waarmee de beide stoffen, Per en Tri, geen bindingsmogelijkheden hebben. Door hun hoge soortelijke gewicht zakken ze tot in de grondwaterstromen waarna ze met de grondwaterstroming worden meegevoerd.

De locatie van de aan te leggen ongelijkvloerse kruising ligt binnen de verontreinigingscontour. Dit betekent dat bij toepassing van een (tijdelijke) bemaling het bemalingswater verontreinigd zal zijn. Voor de realisatie van de ongelijkvloerse kruising is een beperkte grondwateronttrekking benodigd. Door het aanbrengen van onderwaterbeton ter plaatse van het verdiept gedeelte zal het effect op het grondwater in de omgeving minimaal zijn. Na aanbrengen van het onderwaterbeton wordt de bouwkuip leeggepompt (circa 5.000-15.000 m³). De verontreiniging van dit water is naar verwachting zeer beperkt omdat de waterlaag vlak boven de kleilaag met de hoogste concentratie VOCl wordt "afgedekt" door het onderwaterbeton. Als er toch reiniging nodig is voldoet mogelijk een infiltratiesloot. Indien benodigd wordt in overleg met het bevoegde gezag (Provincie Limburg) een deelsaneringsplan opgesteld, waarin de werkzaamheden, de effecten en de maatregelen, zoals reiniging, en de monitoring worden beschreven (zie tevens bijlage 5). Dit vormt echter geen belemmering voor de realisatie van de OGK.

Boringsvrije zone

Het plangebied is gelegen in het bodembeschermingsgebied Roerdalslenk. Deze zone is beschermd middels de Omgevingsverordening Limburg (OvL) met het oog op bescherming van het diepe grondwater. Voor de aanleg van de verdiepte ligging van de OGK worden damwanden geslagen tot bovenkant kleilaag. Deze damwanden worden na realisatie van de onderdoorgang weer verwijderd. Voor het aanbrengen van de damwanden is een vergunning/ontheffing benodigd in het kader van de Omgevingsverordening Limburg.

4.1.4 Flora en Fauna

Er is op de locatie een verkennend flora- en faunaonderzoek (zie bijlage 6) verricht. Doel van dit onderzoek was inzichtelijk te maken of beschermde natuurwaarden in het plangebied aanwezig zijn en welke betekenis deze hebben voor de voorgenomen ontwikkelingen. Tevens wordt inzichtelijk gemaakt of door de geplande ontwikkeling negatieve effecten te verwachten zijn op beschermde gebieden.

Gebiedsbescherming

Het gebied maakt geen deel uit van beschermde gebieden in het kader van de Natuurbeschermingswet of van de EHS (ecologische hoofdstructuur) of POG (provinciaal ontwikkelingsgebied groene waarden).

De Boswet is wel van toepassing. Het kappen van de bomen dient vooraf gemeld te worden bij de Dienst Regelingen, Ministerie van LNV. In de reconstructie wordt reeds voorzien in herplant van de rijbeplanting. Voor de te kappen bomen binnen de bebouwde kom Boswet geldt de APV van de gemeente Sittard-Geleen. Er is vanuit het planologisch beschermingskader geen belemmering om over te gaan tot een bestemmingsplanwijziging, noch is vergunningverlening in het kader van de Natuurbeschermingswet aan de orde.

Soortenbescherming

Het plangebied is deels als agrarisch gebied in gebruik. De betekenis voor flora en fauna is gering. Er is vanuit het soortbeschermingskader geen belemmering om over te gaan tot een bestemmingsplanwijziging. Een ontheffingsaanvraag in het kader van de Flora- en Faunawet is dan ook niet noodzakelijk. Wel blijft de zorgplicht van kracht.

4.1.5 Geluid

In het kader van de realisatie van het kruispunt N276 – Dr. Nolenslaan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelastingen op de woningen in de omgeving (zie bijlage 7).

Volgens de Wet geluidhinder dienen de wijzigingen aan de wegvakken te worden getoetst aan de regelgeving en de grenswaarden van deze wet. Per weg zijn de resultaten samengevat.

Dr. Nolenslaan

Uit de resultaten blijkt dat bij 8 woningen sprake is van reconstructie. Conform artikel 77 Wgh moet nader onderzoek worden verricht naar aanvullende maatregelen. Voor de Dr. Nolenslaan is onderzocht wat de geluidreductie is van het toepassen van geluidreducerend asfalt, verlagen van de maximumsnelheid en het combineren van beide maatregelen.

1. Geluidreducerend asfalt

Met het toepassen van steenmestiekasfalt (SMA-NL5) in plaats van dicht asfaltbeton (DAB) op de Dr. Nolenslaan blijkt dat op 2 woningen (Eburonenstraat 19 en Friezenstraat 30) nog sprake is van een overschrijding van de grenswaarden. Voor deze woningen dient nog een hogere waarde te worden vastgesteld.

2. Snelheidsverlaging

Met het verlagen van de maximumsnelheid van 80 km/uur naar 50 km/uur op de Dr. Nolenslaan is geen sprake meer van een overschrijding van de grenswaarden. De Wet geluidhinder stelt dan geen aanvullende eisen aan de wijzigingen van deze weg.

3. Geluidreducerend asfalt + snelheidsverlaging

Met het combineren van bovenstaande maatregelen worden de geluidbelasting verder gereduceerd. Er is geen sprake meer van een overschrijding van de grenswaarden. De Wet geluidhinder stelt dan geen aanvullende eisen aan de wijzigingen van deze weg.

Hasseltsebaan (N276)

Uit de resultaten blijkt dat bij 7 woningen sprake is van reconstructie. Conform artikel 77 Wgh moet nader onderzoek worden verricht naar aanvullende maatregelen. Voor de Hasseltsebaan (N276) is onderzocht wat de geluidreductie is van het toepassen van geluidreducerend asfalt.

Geluidreducerend asfalt

Met het toepassen van dunne deklaag B (DDL-B) in plaats van DAB en SMA op- en afritten (aangezien deze wegdekverharding beter is bestand tegen wringend verkeer) blijkt dat er geen sprake meer is van een overschrijding van de grenswaarden. De Wet geluidhinder stelt dan geen aanvullende eisen aan de wijzigingen van deze weg.

Een andere mogelijkheid, naast het toepassen van stiller asfalt of het verlagen van de snelheid, kan zijn het verder ophogen van de grondwal langs de Hasseltsebaan (N276). In deze situatie is het echter uit stedenbouwkundig en landschappelijk oogpunt niet wenselijk de bestaande geluidswallen op te hogen of te verlengen tot aan de kruising (op elkaar aansluitend). Het ophogen van de bestaande geluidswal heeft overigens slechts een zeer beperkt positief effect voor een aantal woningen achter de grondwal. Deze maatregel is derhalve niet verder onderzocht.

Op de Dr. Nolenslaan wordt zowel een snelheidsverlaging toegepast als het gebruik van SMA NL-5 toegepast. Hierdoor is er vanuit het aspect geluid geen belemmering meer. Het verlagen van het aanwezige snelheidsregime van 80 km/u naar 50 km/u wordt gerealiseerd door de verplaatsing van de verkeerskundige bebouwde kom grens vanaf de kruising Dr. Nolenslaan-Oude Rijksweg naar de kruising Dr. Nolenslaan –N276.

Op de Hasseltsebaan (N276) wordt stiller asfalt (DDL-B en SMA) toegepast. Hierdoor is er geen sprake meer van overschrijding van de grenswaarden. Het aspect geluid vormt dan ook geen belemmering voor de realisatie van de OGK.

4.1.6 Luchtkwaliteit

Volgens de Wet milieubeheer (Wm) dient het plan te voldoen aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Hiertoe is een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 8).

Uit de resultaten blijkt dat de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ uit de Wet milieubeheer in geen van de zichtjaren wordt overschreden. Het plan voldoet hiermee op grond van art. 5.16, 1^{ste} lid, onder a aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Op het gebied van luchtkwaliteit zijn er daarom geen belemmeringen om de wijzigingen uit te voeren.

Uit het onderzoek blijkt dat de jaargemiddelde NO₂- en PM₁₀-concentraties ter hoogte van de woningen nabij het kruispunt afnemen. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het realiseren van de OGK.

4.1.7 Externe veiligheid

In het kader van de reconstructie van de kruising N276/Dr. Nolenslaan is een onderzoek externe veiligheid (zie bijlage 9) uitgevoerd. Externe veiligheid heeft te maken met het gevaar van gevaarlijke stoffen. Dit kan zijn in bedrijven of bij het transport daarvan. Nabij bedrijven die met gevaarlijke stoffen werken of nabij het transport van gevaarlijke stoffen over bijvoorbeeld de weg, het spoor, het water of door busleidingen, bestaat er een kans dat er ongelukken gebeuren. Als ongelukken gebeuren door het werken met of transporteren van gevaarlijke stoffen in de omgeving van het plangebied, dan noemt men dat ongelukken als gevolg van een extern risico.

In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (Circulaire RNVGS) zijn risiconormen opgenomen voor respectievelijk, de inrichtingen en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Hieraan moet getoetst worden bij een aantal besluiten in het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) of in het kader van de wet milieubeheer (Wm).

De overheid stelt grenzen aan de externe risico's van gevaarlijke stoffen. De grenzen zijn vertaald in normen voor het plaatsgebonden risico (PR) en een oriëntatiewaarde voor het groepsrisico (GR).

Plaatsgebonden risico

Het risico op een plaats buiten een inrichting of langs een transport-as voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, uitgedrukt als een kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting of bij de transport-as, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

Voor inrichtingen geldt dat binnen de 10^{-6} per jaar plaatsgebonden risicocontour geen kwetsbare objecten aanwezig mogen zijn. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10^{-6} per jaar plaatsgebonden risicocontour als richtwaarde.

Voor het transport van gevaarlijke stoffen geldt de 10^{-6} per jaar PR-contour voor nieuwe situaties voor kwetsbare objecten als grenswaarde en voor beperkt kwetsbare objecten als richtwaarde. Voor de bestaande situaties geldt de 10^{-5} per jaar PR-contour als grenswaarde en de 10^{-6} per jaar PR-contour als een streefwaarde voor (beperkt) kwetsbare objecten.

De reconstructie van de N276/Dr. Nolenslaan is beschouwd ten opzichte van haar omgeving. Door de reconstructie komt de weg dicht bij de bebouwing te liggen waardoor het groepsrisico hoger zou kunnen uitvallen. Bij groepsrisico gaat het om een aantal mensen dat een risico loopt om slachtoffer te worden als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Groepsrisico

De cumulatieve kansen per jaar dat een aantal personen overlijdt als gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting of bij een transport-as, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

Voor het groepsrisico bestaat geen wettelijke norm waaraan getoetst wordt. In plaats daarvan wordt getoetst aan de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. Een beschouwing ten aanzien van deze kwantitatieve waarde is een van de elementen uit de verantwoordingsplicht van het groepsrisico (zie ook hieronder). Binnen deze verantwoording kan het bevoegde gezag van deze waarde afwijken. Er bestaat een oriëntatiewaarde voor inrichtingen en een oriëntatiewaarde voor transport van gevaarlijke stoffen.

Bij de provinciale weg N276 en de Dr. Nolenslaan dient het plaatsgebonden en het groepsrisico (en de verantwoording ervan) betrokken te worden bij het ruimtelijke besluit voor het plangebied. Hiervoor is een kwalitatieve risicoanalyse (QRA) opgesteld. Hieronder zijn kort de conclusies van dit onderzoek weergegeven.

Plaatsgebonden risico

Uit de plaatsgebonden risicoberekeningen blijkt dat er geen plaatsgebonden risico 10^{-6} per jaar aanwezig is. Het plaatsgebonden risico vormt hiermee geen belemmering voor reconstructie van de N276.

Groepsrisico

Uit de groepsrisicoberekeningen blijkt dat in alle situaties de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden, het groepsrisico ligt ruim onder de oriëntatiewaarde (< 0.1 maal de oriëntatiewaarde).

In het geval van de doorgaande route is te zien dat in de toekomstige situatie er een minimale afwijking is van de huidige en autonome situatie. Ook in het geval van de afslaande routes is een verschil te zien. Dit is echter minimaal en is te wijten aan het verplaatsen van de afslaande rijbanen en het splitsen van de rijrichtingen waardoor de vervoersstromen over een groter gebied verspreid worden.

Buisleidingen

Zoals uit het schetsontwerp kruising Hasseltsebaan (N276) – Dr. Nolenslaan kan worden opgemaakt, wordt naast de aangepaste ligging van de N276 ook één klein deel van een DPO leiding (Defensie Pijpleidingen Organisatie) en een Ethyleen leiding (Petrochemical Pipeline Services) bestemd. Dit zijn bestaande leidingen die op één punt de aangepaste ligging van de N276 kruisen.

DPO buisleiding (Defensie Pijpleidingen Organisatie)

Zoals aangegeven maakt een klein deel van de DPO leiding onderdeel uit van het projectgebied voor de reconstructie van de N276: de DPO leiding kruist de N276 op één punt. Aangenomen is, dat het geen leiding van de NAVO betreft. Uit gegevens van het ministerie van Defensie blijkt dat de leiding in 2006 buiten werking is gesteld. Op basis van het Bevb zijn buiten werking gestelde leidingen niet meer relevant voor de externe veiligheid. Deze leiding is derhalve niet relevant voor het plangebied vanuit het oogpunt van externe veiligheid.

Ethyleen leiding Petrochemical Pipeline Services (voorheen: DSM Transport Maatschappij (DTM))

Zoals aangegeven maakt een klein deel van de Ethyleen leiding onderdeel uit van het projectgebied voor de reconstructie van de N276: de Ethyleen leiding kruist de N276 op één punt. Het projectgebied voorziet niet in de vestiging van (beperkt) kwetsbare objecten. Daarnaast beoogt de ontwikkeling niet vooruit te lopen op (toekomstige) keuzes voor het tracé van de ethyleen leiding en legt het plan slechts de twee punten vast waar de huidige leiding het tracé van de N276 kruist. Om deze reden is geen nader onderzoek in het kader van externe veiligheid nodig voor de ethyleen leiding.

Wel kan worden opgemerkt dat in januari 2011 door DHV berekeningen zijn uitgevoerd aan deze leiding met het rekenpakket Safeti-NL v 6.54.¹ Daaruit blijkt dat de 10^{-6} per jaar plaatsgebonden risicocontour 50 meter is en het groepsrisico onder de 0.1 keer de oriëntatiewaarde ligt.² Voor de N276 leidt dit niet tot een knelpunt ten aanzien van het plaatsgebonden risico en heeft dit geen invloed op de hoogte van het groepsrisico.

Buisleidingenstrook

Op basis van het Bevb dient wel voor beide buisleidingen een belemmeringenstrook voor het onderhoud van de buisleidingen te worden gerespecteerd. Hiervoor geldt een afstand van 5 meter aan weerszijden van de buisleiding, gemeten vanuit het hart van de buisleiding. Binnen deze afstand mag niet gebouwd

¹ De gebruikte handleiding is nog niet vastgesteld en nog niet openbaar, maar door RIVM aan DHV beschikbaar gesteld voor de berekening van de risico's van de ethyleenleiding in het kader van het project Tuinboulevard. Het is mogelijk dat de rekenmethodiek nog veranderd en dat de risicoanalyses na vaststelling van de handleiding opnieuw moeten worden uitgevoerd. Hierbij moet worden vermeld dat in de concept QRA methodiek nog geen rekening wordt gehouden met faalfrequentiereductie ten gevolge van beschermende maatregelen. In de toekomst is dit wel mogelijk, waardoor de risico's waarschijnlijk kleiner zullen worden.

² Bron: de memo "QRA Ethyleenleiding", DHV, project C7123-01-001, kenmerk MD-AF20110114, 17 januari 2011

worden. Via een ontheffing of een aanlegvergunning kan hiervan worden afgeweken, de werkzaamheden in deze strook mogen alleen uitgevoerd worden door of met instemming van de leidingbeheerder of, in geval van de Structuurvisie Buisleidingen, van het ministerie.

Voor de aanleg van de parallelweg die de leidingen kruist en de te planten bomen in de nabije omgeving van de leidingen zal een ontheffing/vergunning verstrekt moeten worden.

4.1.8 Kabels en leidingen

Gas-, water- en elektriciteitstransport vindt meestal ondergronds plaats. Ten behoeve van de bescherming van bepaalde ondergrondse kabels en leidingen worden beschermingszones ofwel vrijwaringszones opgenomen in ruimtelijke plannen. In dit kader is een melding gedaan bij het Kabels- en Leidingen Informatie Centrum (KLIC).

5 HAALBAARHEID

5.1 Financiële haalbaarheid

De provincie Limburg en de gemeente Sittard- Geleen dragen gezamenlijk de kosten die verband houden met de realisatie van de OGK. De reconstructie is meegenomen in de meerjarenbegroting van beide partijen. Verdere financiële afspraken tussen beide partijen zijn uitgewerkt en overeengekomen in de realisatieovereenkomst. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van het plan verzekerd.

5.2 Maatschappelijke haalbaarheid

Op de voorbereiding van een omgevingsvergunning ex artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo is de uitgebreide procedure van toepassing. Binnen zes maanden dient op de aanvraag omgevingsvergunning te zijn beslist waarbij de eenmalige mogelijkheid geboden wordt deze termijn met zes weken te verlengen.

Terinzagelegging

Voor een zorgvuldige afweging van belangen met betrekking tot onderhavige omgevingsvergunningaanvraag hebben de aanvraag en de ontwerpbeschikking met bijbehorende stukken en deze ruimtelijke onderbouwing vanaf 5 september tot en met 16 oktober 2013 voor een ieder ter inzage gelegen met de mogelijkheid een zienswijze kenbaar te maken. Gedurende deze termijn van terinzagelegging is een zevental zienswijzen ingediend.

De ingediende zienswijzen hebben niet geleid tot een aanpassing van de aanvraag en de ontwerpbeschikking. Als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing (bijlage 11) is de Nota van Zienswijzen opgenomen.

De OGK wordt gerealiseerd op het grondgebied van de gemeente Sittard – Geleen. Zij fungeert dan ook voor dit project als bevoegd gezag. Normaliter dient de gemeenteraad van de gemeente Sittard – Geleen (de Bestuurscommissie Ruimte en Omgeving) een verklaring van geen bedenkingen (vvgb) af te geven alvorens voordat een besluit op de aanvraag tot omgevingsvergunning mogelijk is.

Omdat de "reconstructie van een weg" expliciet genoemd wordt op de door de raad in 2010 vastgestelde lijst van gevallen waarin geen vvgb is vereist, is voor de realisatie van de OGK is een dergelijke verklaring echter niet aan de orde.

6 BELANGENAFWEGING EN CONCLUSIE

Voor de aanleg van een ongelijkvloerse kruising tussen de N276 en de Dr. Nolenslaan in de gemeente Sittard-Geleen is een omgevingsvergunning met planologische afwijking conform art. 2.1 lid 1 onder c (afwijken van bestemmingsplan) van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) vereist. De OGK kan immers niet worden gerealiseerd binnen de aldaar vigerende bestemmingsplannen.

Om aan te tonen dat het initiatief niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening is in deze ruimtelijke onderbouwing nagegaan in hoeverre het project passend is binnen het geldende beleidskader en daarnaast of potentiële belemmeringen aan de orde zijn.

Op basis van deze ruimtelijke onderbouwing concluderen wij dat de realisatie van de ongelijkvloerse kruising tussen de N276 en de Dr. Nolenslaan in de gemeente Sittard-Geleen aanvaardbaar is, gezien de volgende redenen:

- het project past binnen het geldende europees-, rijks-, provinciaal en gemeentelijke beleid;
- er zijn geen belemmeringen als gevolg van ruimtelijke- of milieuaspecten (bodem, externe veiligheid, cultuurhistorie en archeologie, flora en fauna, luchtkwaliteit, geluid, of water);
- de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid is gewaarborgd.

7 COLOFON

Opdrachtgever	: Provincie Limburg
Project	: Ongelijkvloerse kruising N276 - Dr. Nolenslaan
Dossier	: BA7283-100-100
Omvang rapport	: 26 pagina's
Auteur	: T.J.E. Hyams BSc
Bijdrage	: ing. S.W.S. Theunissen, ir. R.P.L. Teeuwen
Interne controle	: ir. J.P.M.J. Janssens
Projectleider	: ir. J.P.M.J. Janssens
Projectmanager	: ing. H.B.N. Pisters
Datum	: juni 2014
Naam/Paraaf	: ing. H.B.N. Pisters

HaskoningDHV Nederland B.V.

Planning & Strategy

Horsterweg 18/A

6199 AC Maastricht Airport

Postbus 302

6199 ZN Maastricht Airport

T (088) 348 78 48

F (088) 348 78 99

E info@rhdhv.com

W www.royalhaskoningdhv.com

