RAPPORT

Bestemmingsplan 'Fietsverbinding en reconstructie N595'

BP N595 - Ontwerp

Klant: Provincie Limburg

Referentie: BH6630103105_RP_Bestemmingsplan_F04

Status: Definitief/04

Datum: 14 mei 2024

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Amerikalaan 110
6199 AE Maastricht Airport
Netherlands
Mobility & Infrastructure

+31 88 348 78 48 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document:	Bestemmingsplan 'Fietsverbinding en reconstructie N595'
Sub titel:	BP N595 - Ontwerp
Referentie:	BH6630103105_RP_Bestemmingsplan_F04
Uw kenmerk	--
Status:	Definitief/04
Datum:	14 mei 2024
Projectnaam:	Herinrichting N595 Wittemer Allee-Kapolder
Projectnummer:	BH6630-103-105

Opgesteld door:	KK
Gecontroleerd door:	MH
Datum:	14-05-2024
Goedgekeurd door:	MVRA
Datum:	14-05-2024

Classificatie
Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Royal HaskoningDHV

Inhoud

1	**Inleiding**	**1**
1.1	**Aanleiding**	1
1.2	**Plangebied**	2
1.3	**Vigerend bestemmingsplan**	6
1.4	**Leeswijzer**	6
2	**Beleidskader**	**7**
2.1	**Rijksbeleid**	7
2.1.1	**Nationale Omgevingsvisie (NOVI)**	7
2.1.2	**Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)**	8
2.2	**Provinciaal Beleid**	9
2.2.1	**Omgevingsvisie Limburg (POVI)**	9
2.2.2	**Omgevingsverordening Limburg**	12
2.2.3	**Provinciaal Beleidskader Fiets 2019 – 2023**	15
2.3	**Regionaal Beleid**	16
2.3.1	**Waterbeheerprogramma 2022-2027**	16
2.3.2	**Intergemeentelijke Structuurvisie Gulpen-Wittem**	17
2.3.3	**Integrale Gebiedsvisie Geul en Maas**	18
2.4	**Gemeentelijk Beleid**	18
2.4.1	**Strategische Visie Gulpen-Wittem**	18
2.4.2	**Mobiliteitsplan Gulpen-Wittem 2020- 2030**	19
2.4.3	**Omgevingsvisie Lijn-50**	20
2.4.4	**Vigerend bestemmingsplan**	20
3	**Gebieds- en projectbeschrijving**	**23**
3.1	**Projectgebied**	23
3.1.1	**Geologie**	23
3.1.2	**Historie**	23
3.1.3	**Kernkwaliteiten**	24
3.2	**Projectbeschrijving**	28
3.2.1	**Opgave**	28
3.2.2	**Ontwerpuitgangspunten**	28
3.2.3	**Varianten en selectiecriteria**	29
3.3	**Voorkeursontwerp**	32
3.4	**Definitief schetsontwerp**	34
3.5	**Gewijzigd schetsontwerp**	35
4	**Milieu- en omgevingsaspecten**	**37**
4.1	**M.e.r. beoordeling**	37
4.2	**Water**	38

4.3 Bodem 41
4.4 Ecologie 44
4.5 Luchtkwaliteit 48
4.6 Geluid 50
4.7 Landschap 52
4.8 Archeologie 53
4.9 Cultuurhistorie 57
4.10 Externe veiligheid 59

5 Economische uitvoerbaarheid 62
5.1 Algemeen 62
5.2 Financiële uitvoerbaarheid 62
5.3 Verwerving en inrichting van het plangebied 62

6 Planopzet 63
6.1 Inleiding 63
6.2 Opbouw van de regels 63
6.2.1 Inleidende regels 63
6.2.1.1 Begripsbepalingen 63
6.2.1.2 Wijze van meten 63
6.2.2 Bestemmingsregels 63
6.2.3 Niet meer opgenomen enkel- en dubbelbestemmingen 67
6.2.4 Algemene regels 68
6.2.5 Overige regels 69
6.2.6 Overgangs- en slotregels 69
6.2.6.1 Overgangsbepalingen 69
6.2.7 Slotregel 69

7 Procedure en overleg 70
7.1 Procedure 70
7.1.1 Vooroverleg 70
7.1.2 Ontwerp 70
7.1.3 Vaststelling 71
7.1.4 Beroep 71
7.1.5 Onherroepelijk bestemmingsplan 71
7.2 Participatie 71

Bijlagen

1. Ruimtelijke Kwaliteit
2. Watertoets
3. Vooronderzoek Bodem
4. LNC-onderzoek
5. Luchtkwaliteitsonderzoek
6. Akoestisch onderzoek
7. Archeologisch onderzoek
8. Onderzoek Externe Veiligheid
9. Natuurcompensatieopgave
10. Nota van inspraak
11. Nota van Zienswijzen
12. Memo vrijliggende fietsverbinding
13. Voortoets

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Provincie Limburg is voornemens de provinciale weg N595 Wittemer Allee tussen hectometer 7,30 (Kapolder) en 9,15 (Wittem) opnieuw in te richten met als doel een verbetering van de verkeersveiligheid. Deze herinrichting bestaat uit verschillende onderdelen:

Fietsverbinding Wittem-Kapolder
Tussen Wittem en Kapolder wordt de Wittemer Allee door alle verkeersmodaliteiten gebruikt: voetgangers, (brom-/ snor-) fietsers, landbouw-, motor- en autoverkeer. Door de ligging van de weg buiten de bebouwde kom gold ter plaatse een maximumsnelheid van 80 km/uur, welke in verband met de verkeersveiligheid bij besluit van 21 september 2021 en vooruitlopend op voorliggend planvoornemen (tijdelijk) is verlaagd naar 60 km/uur.

In verband met het belang van de N595 als regionaal verbindende weg tussen de A79 (Valkenburg) en de N278 (Maastricht-Vaals) is een goede doorstroming van gemotoriseerd verkeer op deze weg van belang. Ter verbetering van de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer en de verkeersveiligheid is een scheiding tussen het langzaam verkeer (voetgangers en (brom-/ snor-) fietsers) en het overig verkeer wenselijk. Echter, wanneer de fietser een beter ingerichte plek in het wegbeeld van de Wittemer Allee zou krijgen (bijvoorbeeld met fietssuggestiestroken) komt de doorstroming van het verkeer in het gedrang. De beschikbare breedte van de Wittemer Allee (begrensd door afstand tussen de Wittemer Molen en de woning Wittemer Allee 5) is smaller dan het minimaal benodigde profiel, namelijk 6,50 meter waar een minimale breedte van 10,3 meter is benodigd. Naar verwachting zal een wegversmalling op de Wittemer Allee leiden tot een toename van het aantal weggebruikers dat via de Gulpenerweg, dwars door de bebouwde van Gulpen, zich tussen Wijlre en de N278 zal verplaatsen. Deze situatie wordt door zowel de Provincie Limburg als de Gemeente Gulpen-Wittem niet als wenselijk gezien, zowel vanuit oogpunt van verkeersdoorstroming als verkeersleef-baarheid (luchtkwaliteit, geluid en trillingen). Een goede doorstroming op de N595 en verbetering van de fietsveiligheid, kan daarom alleen worden bereikt door de aanleg van een vrijliggende fietsverbinding.
Omdat bij de ter inzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan diverse vragen zijn gesteld over de noodzaak van een vrijliggende fietsverbinding i.r.t. de verkeersveiligheid, is een memo opgesteld met een nadere motivering van het nut en de noodzaak voor een vrijliggende fietsverbinding tussen Wittem en Kapolder. Deze memo is opgenomen in bijlage 12.

Door de ligging van het beekdal en overstromingsgebied van de Geul aan de zuidzijde van de Wittemer Allee is besloten de fietsverbinding op het hoger gelegen deel, de beekdalhelling aan de noordzijde te situeren. In verband met de aanleg van het vrijliggend fietspad zullen enkele (infrastructurele) aanpassingen aan de N595 worden uitgevoerd.

Herinrichting verkeersplein Wittem
In Wittem bevindt zich ten zuidwesten van de Wittemer Allee een grote parkeerplaats voor bezoekers van het Kasteel Wittem, het klooster, horecagelegenheden en dagrecreanten. Om de horecavoorzieningen en het klooster te bereiken, welke zijn gelegen aan de noordoostzijde van de Wittemer Allee, moeten bezoekers in de huidige situatie te voet de Wittemer Allee oversteken. De Wittemer Allee betreft een drukke doorgaande weg van auto-, fiets-, en landbouwverkeer en motorrijders. Op de Wittemer Allee zijn geen oversteekvoorzieningen aanwezig voor voetgangers, waardoor op drukke dagen onveilige situaties kunnen ontstaan.

In verband van de gewenste verkeersdoorstroming op de Wittemer Allee als regionaal verbindende weg, is het verlagen van de rijsnelheid naar bijvoorbeeld 30 km/uur met zebra-oversteekplaatsen niet gewenst. Bovendien stelt de Provincie Limburg dat voor N-wegen een rijsnelheid van 50 km/uur moet gelden binnen de bebouwde kom in verband met de verkeersdoorstroming. Om de verkeersveiligheid te verbeteren is daarom het voornemen om de bestaande situatie 'om te klappen':

de parkeerplaats schuift op naar de noordoostzijde en het verkeer over de Wittemer Allee passeert de parkeerplaats aan de zuidwestzijde. Het klooster en horecagelegenheden zijn in dit geval direct bereikbaar vanaf de parkeerplaats.

Herinrichting aansluiting Van Plettenbergweg
In Wittem sluit de Van Plettenbergweg (verbindingsweg naar Eys) aan op de voorrangsweg Wittemer Allee. De Van Plettenbergweg ligt ingeklemd tussen bebouwing van Café-Restaurant Oud Wittem en het Klooster, waardoor sprake is van een onoverzichtelijke verkeerssituatie bij het oprijden naar de (drukke) Wittemer Allee.

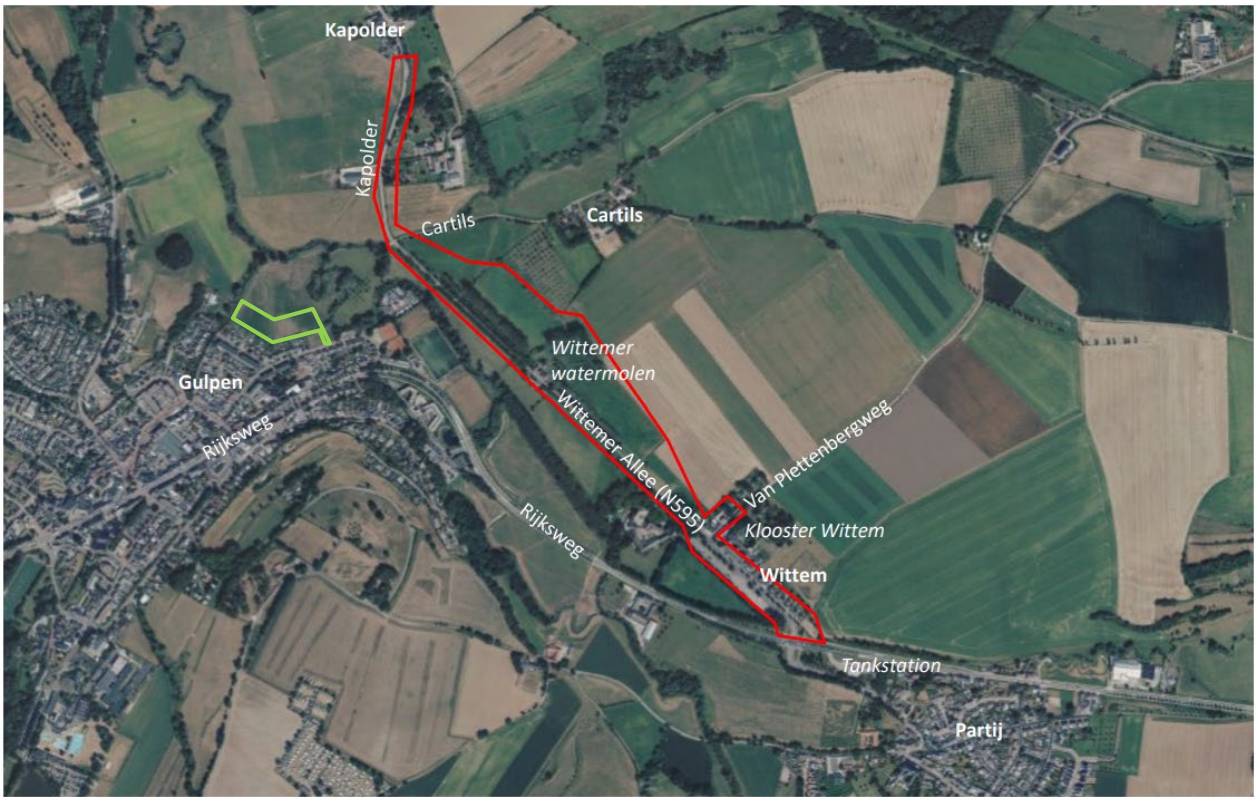
Ter verbetering van de verkeersveiligheid is het voornemen meer overzicht te creëren door aansluiting van de Van Plettenbergweg verder door te trekken naar het zuidwesten. Hierdoor komt de kruising met de Wittemer Allee in het open zicht te liggen in plaats van tussen de bestaande bebouwing.

De voorgenomen aanpassingen aan de N595, het verkeersplein en de aanleg van een vrijliggende fietsverbinding passen niet geheel binnen de ter plaatse geldende bestemmingsplanbepalingen. Om de voorgenomen ontwikkeling toch te kunnen realiseren, wordt het bestaande bestemmingsplan herzien.

Deze herziening gaat gepaard met een compensatieopgave van natuur (zie paragraaf 4.4). Deze compensatie zal 'in natura' worden gerealiseerd; het inrichten en beheren van gronden ten behoeve van natuurontwikkeling. Hiervoor worden de percelen kadastraal bekend als GPN00 A 5131 en GPN00 A 5128 aangewend, welke in eigendom zijn van de Provincie Limburg. Om te borgen dat de op deze percelen te ontwikkelen natuur duurzaam in stand wordt gehouden, worden deze percelen herbestemd naar 'Natuur'.

1.2 Plangebied

Het plangebied van de herinrichting van de Wittemer Allee (N595) ligt tussen Kapolder en Partij in de gemeente Gulpen-Wittem. Het tracé is ongeveer 2 km lang en bevindt zich in het beekdal ten noorden van de Geul en doorkruist de Eyserbeek. In figuur 1-1 is de ligging van het plangebied in rood weergegeven. De percelen waar natuurcompensatie ten behoeve van het plan zal worden gerealiseerd zijn in groen weergegeven.



Figuur 1-1 Ligging plangebied (rood) en natuurcompensatiepercelen (groen)

Figuur 1-2 weergeeft de Wittemer Allee in noordwestelijke richting bij Wittem. Aan de noordzijde (rechts) is parallel gelegen de ventweg te zien en aan de zuidzijde (links) de parkeerplaats voor het Wittemer klooster.

Figuur 1-2 Wittemer Allee in Wittem

In figuur 1-3 is het zicht op de Wittemer Allee weergeven gezien vanuit de Van Pletterbergweg.

Figuur 1-3 Wittemer Allee vanuit Van Pletterbergweg

Op figuur 1-4 is de Wittemer Allee te zien in noordwestelijke richting, omringd door bomen en water. In de verte is het landschap zichtbaar waar de locatie van de nieuwe fietsverbinding staat gepland.

Figuur 1-4 Wittemer Allee met molenvijver

Figuur 1-5 geeft een weergave van de Wittemer Allee in noordwestelijke richting ter hoogte van het bruggetje over de Eyserbeek. In de verte is Kapolder zichtbaar.

Figuur 1-5 Wittemer Allee kruist de Eyserbeek

1.3 Vigerend bestemmingsplan

De volgende bestemmingsplannen zijn van toepassing op de gronden waarop het planvoornemen betrekking heeft:

- Kern Partij (vastgesteld 19 mei 2011)
- Gulpen-Wittem buitengebied (vastgesteld 5 januari 2011)

De herinrichting van het verkeersplein Wittem, de aanleg van een vrijliggende fietsverbinding met bijbehorende kunstwerken en de daarmee samenhangende aanpassingen aan het wegprofiel van de Wittemer Allee passen niet of niet geheel binnen de bestemmingsplanbepalingen, zoals nader toegelicht in de rapportage 'Haalbaarheidsfase Herinrichting N595 Wittemer Allee-Kapolder – Bestemmingsplanscan', opgesteld door Royal HaskoningDHV d.d.15 juli 2021 (kenmerk: BH6630101104-100-101_RP001_bestemmingsplanscan_F03). Daarom wordt voor deze onderdelen het bestemmingsplan partieel herzien. De conclusies van deze bestemmingsplanscan zijn opgenomen in paragraaf 2.4.4.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de voor voorgenomen ontwikkeling relevante beleidskaders. Aan de hand van de historische ontwikkeling en vanuit het beleid weergegeven gewenste ontwikkelrichting van het gebied, is in hoofdstuk 3 de totstandkoming van het ontwerp beschreven. In hoofdstuk 4 worden de relevante milieu- en omgevingsaspecten toegelicht. Vervolgens wordt in hoofdstuk 5 de wijze beschreven waarop het planvoornemen in een juridische regeling is geborgd. Hoofdstuk 6 beschrijft de wijze waarop de economische uitvoerbaarheid van het planvoornemen is verzekerd en de wijze waarop de omgeving is betrokken bij de totstandkoming van het planvoornemen.

2 Beleidskader

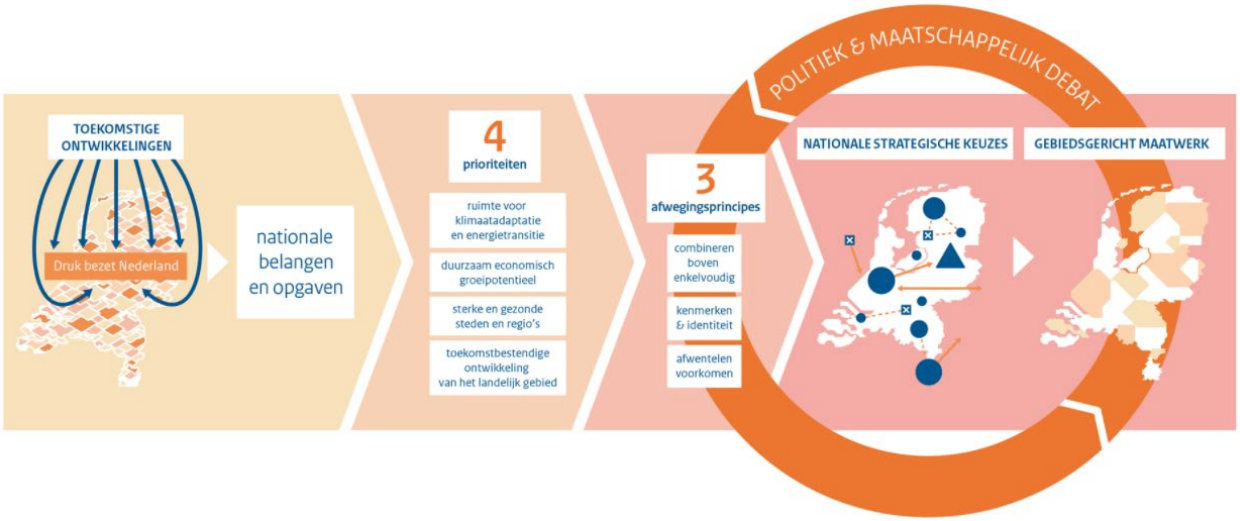
In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan het relevante rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid.

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De NOVI is de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige inrichting en ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland en vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). De NOVI geeft weer voor welke uitdagingen Nederland staat, wat daarbij de nationale belangen zijn, welke keuzes het Rijk maakt en welke richting daarbij wordt meegeven aan decentrale keuzes. Die keuzes hangen samen met de toekomstbeelden van de fysieke leefomgeving, de maatschappelijke opgaven en economische kansen die daarbij horen.

Het versterken van de omgevingskwaliteit staat in de NOVI centraal. Dat wil zeggen dat alle plannen met oog voor de natuur, gezondheid, milieu en duurzaamheid gemaakt moeten worden. De NOVI maakt bij het maken van keuzes gebruik van drie afwegingsprincipes (zoals weergegeven in onderstaand figuur):
1 Combinaties van functies gaan vóór enkelvoudige functies;
2 Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
3 Afwentelen wordt voorkomen.



De toekomstige inrichting en ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland moet aansluiten bij de maatschappelijke opgaves die daarmee gepaard gaan. De belangrijkste keuzes in de NOVI zijn daarom de volgende:
- een klimaatbestendige inrichting van Nederland. Dat betekent dat Nederland zo wordt ingericht dat het land de klimaatveranderingen kan dragen. Hiervoor is het noodzakelijk dat functies meer in evenwicht met natuurlijke systemen (bodem en water) worden ingepast. Een voorbeeld hiervan is het op termijn verhogen van grondwaterstanden in veenweidegebieden;
- de verandering van de energievoorziening. Bij de inpassing van duurzame energie is oog voor omgevingskwaliteit. Een voorbeeld hiervan is om eerst naar ongebruikte daken te kijken om zonnepanelen op te plaatsen;
- de overgang naar een circulaire economie, waarbij Nederland tegelijk goed kan blijven concurreren en een aantrekkelijk vestigingsklimaat biedt. Een voorbeeld is het aanpassen van productieprocessen en het gebruik van reststoffen in het haven- en industriegebied;

- de ontwikkeling van het Stedelijk Netwerk Nederland. Hiermee stuurt het Rijk op een goed bereikbaar netwerk van steden. Ambities en mogelijkheden in steden en regio's in heel Nederland worden zo benut. Voorbeelden van regionale uitwerking hiervan zijn de verstedelijkingsstrategieën, waarin vooruitgekeken wordt hoe verschillende ruimtelijke functies in en rondom steden het beste ingepast kunnen worden;
- het bij elkaar plaatsen van zogenaamde logistieke functies (bijvoorbeeld distributiecentra, datacenters) om hiermee de openheid en de kwaliteit van het landschap te behouden. Hierbij maakt het NOVI gebruik van een voorkeursvolgorde van logistieke functies;
- het toekomstbestendig maken van het landelijk gebied in goed evenwicht met de natuur en landschap. Nederland werkt aan de overgang naar de kringlooplandbouw zodat gebruik van de grond meer wordt afgestemd op de natuurlijke water- en bodemsystemen.

De NOVI-aanpak is gebaseerd op brede maatschappelijke betrokkenheid en inzet van overheden, burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen. Dit heeft vooral te maken met de oplopende druk op de fysieke leefomgeving, wat vraagt om scherpe en fundamentele keuzes. Ook vraagt deze aanpak om meer regie vanuit het Rijk om richting te geven aan de toekomstige fysieke leefomgeving van Nederland. Meer regie vanuit het Rijk betekent niet het centraliseren van taken en verantwoordelijkheden; wel het geven van richting op grote opgaven en regie op goed samenspel, zowel publiek als publiek/privaat.

Conclusie
Ter plaatse van de huidige Wittemer Allee is scheiding van functies gewenst in verband met de verkeersveiligheid. Zoals beschreven in hoofdstuk 1 is de ruimte tussen Wittem en Kapolder te beperkt om zowel het langzaam- als overig verkeer gescheiden van elkaar via dezelfde as te laten verlopen. Wel draagt deze scheiding bij aan de versterking van het netwerk voor langzaam verkeer. Bij het ontwerp van de vrijliggende fietsverbinding zijn de kenmerken en identiteiten van het gebied betrokken en wordt rekening gehouden met de aanwezige natuur- en landschapswaarden, hierop is nader ingegaan in paragraaf 3.1 (Projectgebied).

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

In de overgangsperiode van het SVIR naar het NOVI zijn de nationale ruimtelijke belangen uit het SVIR vooralsnog juridisch geborgd door het Rijk in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De regels van het Barro moeten in acht worden genomen bij het opstellen van provinciale ruimtelijke verordeningen en bestemmingsplannen. In het Barro zijn regels opgenomen voor de volgende nationale belangen:
- Rijksvaarwegen;
- mainportontwikkeling Rotterdam;
- kustfundament;
- grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- defensie;
- hoofdwegen en landelijke spoorwegen;
- elektriciteitsvoorziening;
- buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- ecologische hoofdstructuur;
- primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

In titel 2.6 van het Barro is bepaald dat bij ministeriële regeling verschillende militaire terreinen, gebieden, objecten en zones worden aangewezen, waar gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen rekening mee moeten houden. Deze gebieden, zones en objecten zijn aangewezen op de kaartbijlagen van de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro).

Conclusie
Voorgenomen ontwikkeling vindt niet plaats in of nabij een gebied, zone of object zoals aangewezen op de kaartbijlagen van het Rarro. Voor wat betreft de ecologische hoofdstructuur, inmiddels onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland, wordt verwezen naar paragraaf 2.2.2 (Omgevingsvisie Limburg). Het Barro bepaalt dat bij provinciale verordening het Natuurnetwerk Nederland wordt aangewezen en regels worden gesteld ter bescherming van de wezenlijke kenmerken en waarden van deze gebieden.

Gelet op bovenstaande en het bepaalde in paragraaf 2.2.2 en 3.1, is het planvoornemen niet in strijd met het Rijksbeleid.

2.2 Provinciaal Beleid

2.2.1 Omgevingsvisie Limburg (POVI)

De Omgevingsvisie Limburg (POVI) is op 1 oktober 2021 vastgesteld en sinds 25 oktober 2021 in werking getreden. De Omgevingsvisie Limburg geeft de lange termijnvisie van de provincie Limburg weer. Het laat zien hoe richting wordt gegeven aan toekomstbestendige ontwikkelingen en op welke manier de balans wordt gezocht tussen het beschermen en benutten van de fysieke leefomgeving. Daarbij staan de volgende ‘Limburgse principes’ centraal:

- streven naar een inclusieve, gezonde en veilige samenleving; fysieke opgaven zijn onlosmakelijk verbonden met de sociaaleconomische-, veiligheids- en gezondheidssituatie van de inwoners, waardoor gebieden zodanig worden ingericht en ontsloten dat zij mensen uitnodigt tot ontmoeten, recreëren en maatschappelijke betrokkenheid;
- de kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal; vertrekpunt voor nieuwe ontwikkelingen of oplossingen vormen de gebieds- en cultuurkenmerken, waarbij het streven is deze kenmerken en identiteit te behouden.
- meer stad, meer land; een variatie in gebieden wordt gekoesterd door stedelijke functies te concentreren en landelijke gebieden als tegenhanger van drukke stedelijke gebieden te ontwikkelen;
- zorgvuldig omgaan met ruimte en voorraden, boven- en ondergronds; bij nieuwe ontwikkelingen inzetten op duurzame ontwikkeling, waarbij vraagstukken niet worden afgewenteld naar volgende generaties, milieuaantasting bij voorrang bij de bron wordt bestreden, minder afval vrijkomt en gebruik wordt gemaakt van hernieuwbare grondstoffen. Het streven is naar functiecombinaties en van bestaande functies het optimaal benutten daarvan.

De Omgevingsvisie Limburg is ingedeeld in twee delen: één thematisch deel waarin gedetailleerd wordt ingaan op de provinciale ambities en opgaven voor de diverse thema’s en een gebiedsgericht deel waarin de thema’s op hoofdlijnen verbonden worden op bovenregionale schaal voor de drie regio’s Noord-, Midden- en Zuid-Limburg. De Omgevingsvisie is een dynamisch document met een modulair karakter, waardoor het steeds op onderdelen geactualiseerd kan worden.

Thematische visie: Mobiliteit
Opgave
Een goede bereikbaarheid maakt een brede deelname aan het maatschappelijke leven, werk, sociale contacten, culturele bijeenkomsten en recreatie mogelijk. Mobiliteit is echter breder dan bereikbaarheid, zoals de Provincie met de vaststelling van het mobiliteitsplan ‘Slim op weg naar morgen’ in 2018 aangaf.

Naast bereikbaarheid in de zin van doorstroming onderscheidt de provincie als mobiliteitsdoelen: veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid.
Met veiligheid wordt onder meer een veilige staat van het wegennet, verkeersveiligheid in algemene zin en sociale veiligheid bedoeld. Wat betreft duurzaamheid heeft de Provincie een aantal mobiliteitsdoelstellingen uit het klimaatakkoord tot de hare gemaakt. Dit gaat met name om de CO2-reductiedoelstellingen en de aanpak van de stikstofproblematiek. Onder leefbaarheid wordt naast de leefbare wijken, ook de aandacht voor gezondheid, sociale inclusie en de mogelijkheid tot participatie voor iedereen verstaan.

Ambitie
Onder het thema mobiliteit heeft de Provincie meerdere doelen geschaard. Los van de ambities met betrekking tot het binnen- en luchtvaartverkeer, openbaar vervoer of snelwegen, zijn de volgende doelen gesteld:

- Conform het Mobiliteitsplan ‘Slim op weg naar Morgen’ komt de Provincie samen met medeoverheden en maatschappelijke partners tot een integrale aanpak van de mobiliteitsopgave in een gebied, waarbij de ruimtelijke opgave de basis vormt. Het beter benutten van bestaande netwerken verdient daarbij de voorkeur boven het realiseren van nieuwe infrastructuur of het aanpassen ervan.
- Ten aanzien van het provinciale wegennet wil de Provincie de basis op orde hebben (beheer en onderhoud). Het streven is op termijn naar zeer weinig tot geen ernstige verkeersslachtoffers onder het motto ‘maak van de nul een punt’.
- De Provincie blijft een (snel-)fietsnetwerk als alternatief voor gemotoriseerd vervoer stimuleren. Dit dient niet alleen de doorstroming of duurzaamheid, maar draagt ook bij aan de gezondheid en het verbinden van regio’s, steden en dorpen, ook over de grens.

Thematische visie Natuur
Opgave
Limburg beschikt over waardevolle natuur die qua biodiversiteit uniek is in Nederland. Dit is een belangrijke troef voor het welzijn en de gezondheid van de samenleving, maar ook vanwege de maatschappelijke en economische waarde. Dit is echter niet vanzelfsprekend. Door de hoge bevolkingsdichtheid, vergaande verstedelijking, intensief landgebruik en de daarmee gepaarde emissies, versnippering, verdroging en verstoring komt de natuur en de biodiversiteit steeds meer onder druk te staan. De opgave is gericht op het behouden van deze waardevolle natuur en biodiversiteit.

Ambitie
De ambitie is het in stand houden van de biodiversiteit en waar mogelijk versterken door het realiseren van een robuust grensoverschrijdend natuur- en waternetwerk van goede kwaliteit én door het realiseren van een groen dooraderd landelijk gebied. Hiervoor kiest de provincie voor een hoogwaardige kwalitatieve inrichting van de nieuwe natuur in en verdere doorontwikkeling van het Natuurnetwerk Limburg (de Natura 2000-gebieden en de voormalige ‘goudgroene natuurzones’). Er wordt gestreefd naar een natuur inclusieve samenleving, waarbij natuur sterk verankerd is in de samenleving en dicht bij de woonomgeving voor jong en oud te beleven is.

Thematische visie Landschap
Opgave
Het landschap kan de motor zijn van een regionale, sociale en economische ontwikkeling waaraan ondernemers, inwoners en maatschappelijke organisaties bijdragen. Het landschap is bovendien een belangrijke drager van oplossingen voor de grote opgaven van deze tijd, zoals klimaatverandering, verduurzaming van de voedselvoorziening, gezond ouder worden en de energietransitie.

Juist in Limburg is het landschap een belangrijke troef in de strijd om talent en economisch- en sociale ontwikkelingsmogelijkheden. Dit komt mede dankzij de afwisseling tussen stad en landelijk gebied, waardevolle natuur en rijke cultuurhistorie, bedrijvigheid en ruimte voor beleving.
De opgave is om de beoogde transities te benutten voor een ruimtelijke kwaliteitsimpuls en het landschap voor bewoners en bezoekers beter leefbaar te maken.

Ambitie
De ambitie is om de kenmerkende kwaliteiten en afwisseling van het Limburgse landschap te behouden en te versterken in combinatie met de ruimtelijke opgaven en transities die spelen. Het landschap vormt daarbij de drager om kwaliteit toe te voegen aan de verschillende transitieopgaven. Waarbij ruimtelijke kwaliteit wordt gezien als: de goede functie op de goede plek en op de goede manier ingepast in de omgeving. Met als doel een beter functionerend, duurzamer en mooier Limburg. De focus ligt daarbij op Limburgs meest bijzondere landschappen; de groenblauwe mantel (voormalige 'zilvergroene natuurzones' en 'bronsgroene landschapszones'), inclusief het Maasdal, de verbrede Nationale Parken De Meinweg, De Maasduinen, De Groote Peel en het Nationaal Landschap Zuid-Limburg, inclusief de stad-landzones. Bijzondere aandacht gaat uit naar beekdalen. Deze moeten een meer natuurlijk karakter krijgen en klimaatbestendiger worden.

Gebiedsgerichte visie: Zuid-Limburg
Profiel
De aantrekkelijkheid van Zuid-Limburg wordt in sterke mate bepaald door de aanwezigheid van relatief op korte afstand van elkaar gelegen, dichtbevolkte stedelijke gebieden, gelegen in het unieke Nationaal Landschap Zuid-Limburg. De landschappelijke kwaliteit van het Nationaal Landschap Zuid-Limburg en de Maasvallei levert niet alleen een bijdrage aan het welzijn en de gezondheid van de inwoners, het is ook één van de belangrijkste pijlers van de economie in Zuid-Limburg. Toch liggen er veel uitdagingen, in de vorm van lage arbeidsparticipatie, andere sociale problemen, leegstand en een tekort aan woningen voor specifieke doelgroepen.

Opgaven
Binnen de opgaven die spelen voor Zuid-Limburg, onderscheidt de Provincie vier lagen met elk een verschillend gericht beleid:
- Landelijk gebied;
- Duurzame mobiliteit;
- Regionale centra en grote werklocaties;
- Stedelijk gebied.

Voorgenomen ontwikkeling toont raakvlakken met het landelijk gebied en duurzame mobiliteit. Daarom zijn deze twee lagen apart uitgelicht.

<u>Landelijk gebied</u>
Het landschap is de basis van alle functies. Het reliëf, de cultuurhistorische elementen en (cultuurhistorische) gebouwen, het groene karakter en het contrast tussen open en gesloten gebieden vormen de landschappelijke kernkwaliteiten. Deze kwaliteiten worden goed beschermd, beheerd en ontwikkeld. Het hoogwaardig landschappelijk raamwerk wordt gevormd door het Natuurnetwerk (nu nog: goudgroene natuurzone) en de groenblauwe mantel (nu nog: zilvergroene natuurzone en bronsgroene landschapszone), met beekdalen, hellingen, droogdalen en stad- en landzones. In deze gebieden ligt een belangrijk deel van de wateropgave.
De beekdalen worden klimaatrobuust ingericht en worden verruwd door een andere wijze van grondbewerking, bosontwikkeling en aanleg van grotere landschappelijke elementen om zo langer het water vast te houden.

Op de hellingen en op de randen van de plateaus maken bosontwikkeling en grote landschapselementen het landschap meer besloten, waarmee tevens het water beter wordt vastgehouden. Het landschappelijk raamwerk vormt tevens een belevingsroute van cultuurhistorie, waarbij de routestructuren voor met name het langzaam verkeer worden versterkt.

Duurzame mobiliteit
Mede door de relatief korte afstanden in de regio en de schaalvergroting van voorzieningen ontwikkelt Zuid-Limburg zich steeds meer als één ruimtelijk en functioneel samenhangend stedelijk netwerk (daily urban system) met sterke relaties tussen het stedelijk en landelijk gebied.
Een mobiliteitstransitie kan bijdragen aan diverse urgente maatschappelijke opgaven zoals gezondheid, leefbaarheid, veiligheid, verduurzaming en een inclusieve samenleving. Het gaat daarbij om een transitie van primair gemotoriseerd verkeer naar ketenmobiliteit, waarbij lopen, fietsen, openbaar vervoer en (elektrische) auto's een belangrijke rol spelen. In sommige delen van het landelijk gebied is de auto soms het enige alternatief. In recreatief-toeristische kernen zoals Valkenburg en Gulpen moet het hier aanwezige regionaal openbaar vervoer beter worden benut als alternatieve vervoersvorm voor de toeristen. Goed bereikbare transferia en meer wegen die afgesloten zijn voor gemotoriseerd verkeer zijn middelen die langzaam, recreatief verkeer stimuleren.

Conclusie
De fietsverbinding sluit volledig aan op de mobiliteitsdoeleinden benoemd in de Omgevingsvisie Limburg. De fietsverbinding, die gescheiden van de N595 komt te liggen, draagt zorg voor een veilige verbinding voor langzaam verkeer en versterking van de recreatieve routestructuur door het beekdal van de Geul. Ook stimuleert de verbeterde veiligheid van deze verbinding mogelijk omwonenden en toeristen om de fiets te pakken in plaats van de auto. Dit biedt niet alleen op gebied van verkeersveiligheid voordelen, maar draagt ook bij aan de gezondheid (beweging en schonere lucht) en beleving van het gebied. In het ontwerpproces van de vrijliggende fietsverbinding, zijn de landschappelijke kernkwaliteiten van het gebied betrokken bij de vormgeving van het nieuwe tracé. Belangrijke landschappelijke elementen, cultuur-historische waarden en natuurwaarden worden zo veel mogelijk intact gelaten en worden daar waar mogelijk versterkt. In het kader van de ruimtelijke kwaliteit zijn diverse kansen aangereikt hoe het ontwerp kan bijdragen aan een klimaatrobuust beekdal, zie daarvoor hoofdstuk 3 en bijlage 1.

2.2.2 Omgevingsverordening Limburg

In de Omgevingsverordening Limburg staan regels op het gebied van milieu, wegen, water, grond, landbouw, natuur, wonen en ruimte. Alle regels die betrekking hebben op het omgevingsbeleid zijn ondergebracht in één verordening.

De Omgevingsverordening bevat grofweg twee typen regels:
- instructieregels gericht tot gemeenten of het waterschap;
- regels voor activiteiten die rechtstreeks voor eenieder gelden of voor specifieke doelgroepen.

Op dit moment geldt de Omgevingsverordening Limburg 2014. Met de komst van de Omgevingswet (verwachte inwerkingtreding: 1 januari 2024) zal deze verordening worden vervangen door de Omgevingsverordening Limburg 2021, welke als ontwerp tussen 7 juni en 19 juli 2021 ter inzage heeft gelegen. Vanwege het uitstellen van de inwerkingtreding van de Omgevingswet, zijn diverse wijzigingen die met de Omgevingsverordening Limburg 2021 waren voorzien, inmiddels via wijzigingsbesluiten in de Omgevingsverordening Limburg 2014 verwerkt. De laatste wijziging van deze verordening is op 16 december 2022 vastgesteld.

Het hoofdstuk Ruimte in de omgevingsverordening is bedoeld voor de doorwerking van het provinciale ruimtelijk beleid in plannen en besluiten van decentrale overheden en is van toepassing op dit project.

Het hoofdstuk bevat instructieregels gericht aan gemeentebesturen die in acht moeten worden genomen bij het vaststellen van bestemmingsplannen, beheersverordeningen en bij het verlenen van omgevingsvergunningen.

De reconstructie van de Wittemer Allee en de aanleg van een vrijliggende fietsverbinding heeft betrekking op de instructieregels omtrent:

- *Goudgroene natuurzone (wordt straks onder de Omgevingswet 'Natuurnetwerk Limburg' genoemd)*
  De goudgroene natuurzone vormt het Limburgse deel van het Natuurnetwerk Nederland en bestaat uit:
  - de bestaande bos- en natuurgebieden (waaronder de Natura 2000-gebieden);
  - areaaluitbreidingen natuur (waar omzetting van landbouw naar natuur is voorzien);
  - gebieden voor agrarisch natuur- en landschapsbeheer (alleen binnen Natura 2000-gebieden); en
  - overige functies, die geen natuur zijn of worden, zoals wegen die door het gebied lopen en verspreide bebouwing, vaak agrarische bedrijven (de zgn. bouwblokken) of kloosters.

  Binnen de goudgroene zone streeft de Provincie naar behoud en beheer van de reeds aanwezige natuur, en de ontwikkeling van nieuwe natuur. Nieuwe activiteiten dan wel wijziging van bestaande activiteiten binnen de goudgroene natuurzone die mogelijk de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied aantasten zijn (in beginsel) niet toegestaan.

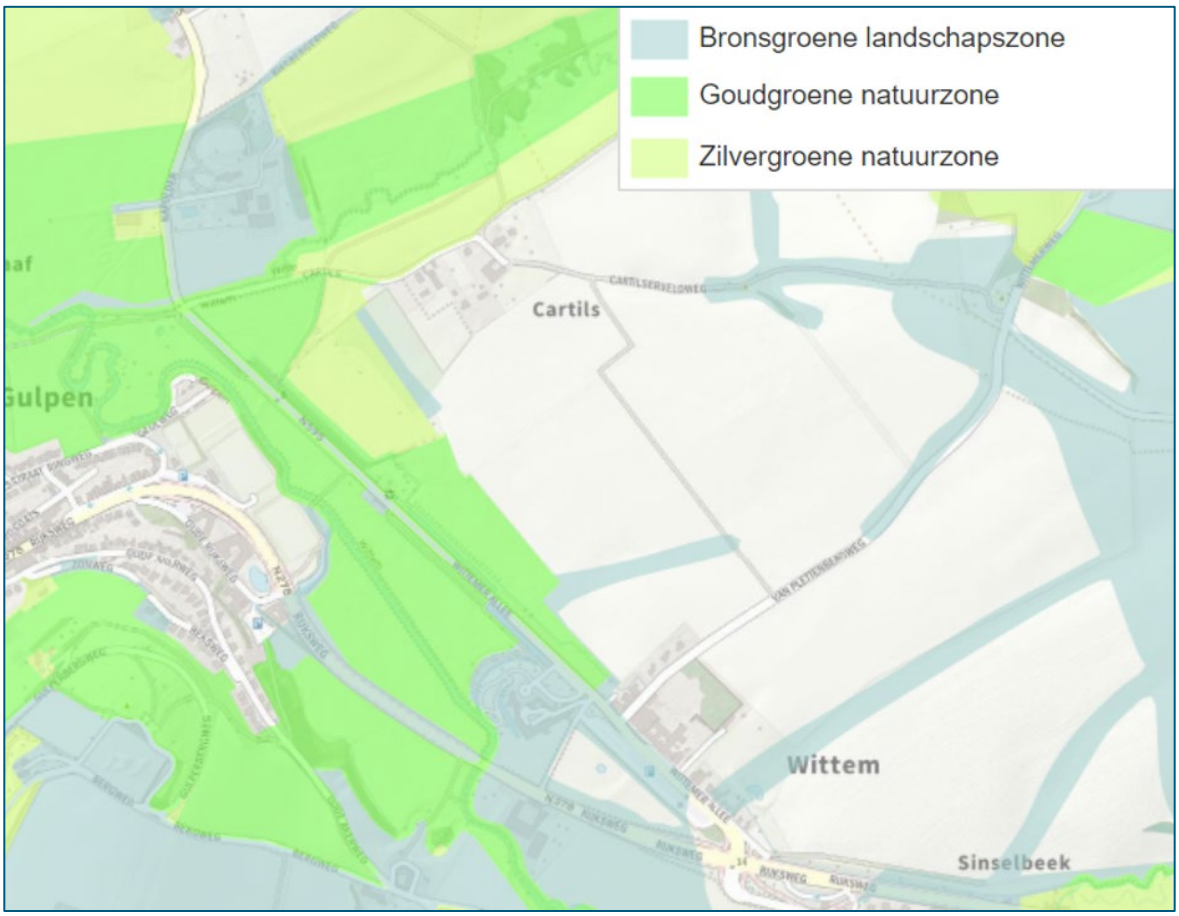
- *Zilvergroene natuurzone (wordt straks onder de Omgevingswet 'Groenblauwe mantel' genoemd)*
  Binnen de zilvergroene natuurzone staat het benutten van kansen voor natuur centraal. Deze natuurzone grenst aan en vormt de verbinding tussen goudgroene natuurzones en N2000-gebieden en bestaat voornamelijk uit landbouwgebieden, wateren en bestaande bos- en landschapselementen. Naast een verbindende functie kan de zilvergroene natuurzone ook een functie vervullen als waarde voor de natuurdoeltypen van de naastgelegen goudgroene natuurzone. Dit speelt voor de zilvergroene natuurzones die aan drie zijden worden omsloten door goudgroene natuur. In totaal is in Limburg ca. 10.000 ha aan zilvergroene natuur aangewezen.

- *Bronsgroene landschapszone (wordt straks onder de Omgevingswet 'Groenblauwe mantel' genoemd)*
  De bronsgroene landschapszone, omvat de landschappelijk waardevolle beekdalen en bufferzones rond bestaande natuurgebieden met de daarin aanwezige (extensievere) landbouwgebieden, monumenten, kleinere landschapselementen, waterlopen e.d. Een kwart van de bronsgroene landschapszone wordt gevormd door het winterbed van de Maas. In Zuid-Limburg omvatten deze zones ook de steilere hellingen, droogdalen en de belangrijkste landschappelijke verbindingen naar het Maasdal. Het beleid binnen de bronsgroene landschapszone is er op gericht om de landschappelijke kernkwaliteiten te behouden, te beheren, te ontwikkelen en te beleven. Deze zone bestaat hoofdzakelijk uit landbouwgronden. Binnen deze zone komen op bestemmingsplanniveau andere bestemmingen en functies voor zoals infrastructuur, woningen en toeristische voorzieningen e.d.

- *Beschermingsgebied Nationaal landschap Zuid-Limburg*
  Het beleid binnen het Nationaal Landschap is er op gericht om de stad-land relaties te versterken en binnen het zogenoemde beschermingsgebied de landschappelijke kernkwaliteiten te behouden, te beheren, te ontwikkelen en te beleven. Het Nationaal Landschap is gelegen binnen de (Euregionale) metropool Luik-Eupen-Aken-Parkstad-Sittard-Genk-Hasselt-Maastricht als onderdeel van het grensoverschrijdende Drielandenpark. Het is een uitloopgebied van de steden waarvan de "quality of life" belangrijk is voor het Zuid-Limburgse leef- en vestigingsklimaat. Het gebied kent een hoge dichtheid aan cultuurhistorisch erfgoed waaronder veel monumenten. Het unieke landschap draagt in belangrijke mate bij aan het vestigingsklimaat en de woon- en leefkwaliteit van de regio.

De kernkwaliteiten van het Nationaal landschap Zuid-Limburg zijn:

reliëf	Steilere hellingen, steilranden, graften, holle wegen, droogdalen, grubben, beekdalen, bron- en kwelzones, vochtige laagten, breuktreden, overgangen Maasterrassen, geologische ontsluitingen
open-besloten	Openheid op plateaus, kleinschaligheid rondom dorpen, op hellingen en in (droog)dalen.
groene karakter	Bronbossen, beken, hellingbossen, kalkgraslanden, heischrale graslanden, moerassen, bronnen, zinkflora, mantel- en zoomvegetaties, hellingen met veel graften, grubben en holle wegen
cultuurhistorisch erfgoed	Verwachte en reeds bekende archeologische waarden, mottes, kastelen, historische bouwkunst, historisch geografische elementen en patronen, zoals wegen- en kavelpatronen, verdedigingswerken, ondergrondse kalksteengroeves, heggen.



Figuur 2-6 Goudgroene en zilvergroene natuurzone en bronsgroene landschapszone (bron: POLviewer)

De verordening bepaalt dat een ruimtelijk plan dat betrekking heeft op de zilvergroene natuurzone, bronsgroene landschapszone en/of het Beschermingsgebied Nationaal landschap Zuid-Limburg de aanwezige kernkwaliteiten beschrijft, evenals de wijze waarop deze kwaliteiten worden beschermd en versterkt. Aangetoond dient te worden dat de aanwezige kernkwaliteiten niet in het geding zijn. Wanneer aantasting van de kernkwaliteiten niet uitgesloten kunnen worden, dienen deze te worden gecompenseerd.

Nieuwe activiteiten dan wel wijziging van bestaande activiteiten binnen de goudgroene natuurzone die de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied aantasten zijn volgens de verordening verboden. Wanneer, na een zorgvuldige afweging van alternatieven, aantasting vanuit algemeen belang

onvermijdelijk is, dient op een andere wijze een bijdrage aan de kwaliteitswinst voor de goudgroene natuurzone te worden geleverd.

Conclusie
Bij de reconstructie van de Wittemer Allee, herinrichting van het verkeersplein in Wittem en de situering van de vrijliggende fietsverbinding tussen Wittem en Kapolder is de begrenzing van de goudgroene natuurzone in acht genomen. In paragraaf 3.2 (Projectbeschrijving) is nader ingegaan op het algemeen belang van voorgenomen ontwikkeling, de afweging van de varianten en de wijze waarop de wezenlijke waarden en kenmerken van de goudgroene natuurzone zijn geborgd. Daarnaast zijn de kernkwaliteiten van de zilvergroene natuurzone, bronsgroene landschapszone en het Nationaal landschap Zuid-Limburg betrokken bij voorgenomen ontwikkeling aan de hand van het 'Handvat Kernkwaliteiten Nationaal Landschap Zuid-Limburg', zoals beschreven in paragraaf 3.1.3 (Kernkwaliteiten). Het planvoornemen geeft daarmee invulling aan de regels uit de Provinciale omgevingsverordening.

2.2.3 Provinciaal Beleidskader Fiets 2019 – 2023

Het provinciaal fietsbeleid is vastgelegd in het provinciaal Beleidsplan Fiets 2019-2023 'Focus op fiets', zoals op 14 februari 2020 vastgesteld door de Provinciale Staten. Het beleidskader benadrukt dat fietsen een uitermate duurzame vorm van vervoer is. Het levert namelijk een positieve bijdrage aan het realiseren van belangrijke opgaven van nu en de toekomst: bereikbare en leefbare steden en regio's, economische ontwikkeling, energietransitie, veilig verkeer, fitte en gezonde inwoners.

Het landelijk fietsbeleid laat zien dat er veel aandacht uitgaat naar het vermeerderen van het aantal fietsgebruikers. Het doel is om 200.000 extra forensen op de fiets te krijgen en daarvoor is €100 miljoen gereserveerd, met name voor de aanleg van snelfietsroutes en fietsenstallingen.

Een van de belangrijke thema's uit het beleidskader is leefbaarheid. Hiermee wordt ook de verkeersveiligheid bedoeld. In het Interprovinciaal Overleg (IPO), waar 12 provincies bij aangesloten zijn, is afgesproken dat iedere verkeersdeelnemer veilig thuiskomt. Om het stijgende aantal verkeersslachtoffers te verlagen is in nauwe samenwerking met het Rijk, de vervoerregio's en de Vereniging Nederlandse Gemeenten in 2018 het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) opgesteld. Doel is een trendbreuk te bereiken in verkeersveiligheid: nul verkeersslachtoffers.

De doelstelling van het fietsbeleid van de Provincie Limburg is dat, in lijn met het landelijke fietsbeleid, enerzijds het aantal fietskilometers in 2027 ten opzichte van 2017 met 20% stijgt en anderzijds dat er meer mensen voor de fiets kiezen wat betreft het woon-werk verkeer.

Ook in het door de coalitiepartijen (BBB, VVD, CDA, PvdA, SP) gesloten coalitieakkoord 'Elke Limburger telt!' voor de periode 2023-2027 vormt een bereikbaar Limburg één van de zeven thema's. Het akkoord stelt dat uitvoering zal worden geven aan de reeds genomen besluiten omtrent (snel)fietspaden, verlichting en stimuleren van meer fietsgebruik als alternatief voor autogebruik in Limburg. Daarbij zal verkeersveiligheid als aandachtspunt worden meegenomen.

Conclusie
Met de aanleg van de vrijliggende fietsverbinding wordt het vervoer met de fiets gestimuleerd. Het project draagt daarom bij aan alle positieve aspecten die in dit kader worden benoemd aangaande het gebruik van de fiets als vervoermiddel.

2.3 Regionaal Beleid

2.3.1 Waterbeheerprogramma 2022-2027

Op 8 december 2021 is door het algemeen bestuur van Waterschap Limburg het waterbeheerprogramma 2022-2027 'Limburgs water in een veranderend klimaat' vastgesteld. Dit programma beschrijft de koers van het waterbeleid voor de periode 2022-2027 en de belangrijkste maatregelen die getroffen worden om hieraan invulling te geven. Belangrijke opgaven voor het waterbeleid zijn de klimaatverandering, het bereiken van de KaderRichtlijnWater (KRW) doelen in uiterlijk 2027 en hoogwaterbescherming van de Maasvallei. Maar ook opgaven rondom de energietransitie, een circulaire economie, biodiversiteit en natuurkwaliteit zijn bepalend voor het waterbeleid.

Speerpunten uit het programma zijn:
Hoogwaterbescherming Maasvallei: bescherming tegen overstromingen vanuit de Maas, o.a. door:

- De lopende dijkversterkingsprojecten voortvarend doorzetten
- Komen tot een stabiel en cyclisch programma van beoordelen en versterken tot 2050
- Beheer en onderhoud waterkeringen optimaliseren

Klimaatadaptatie: balans tussen water afvoeren én water vasthouden, o.a. door:

- Samen klimaatadaptief inrichten van stad en land
- Aanpakken grootste wateroverlastknelpunten
- Risico gestuurd peilbeheer en onderhoud
- Elke druppel vasthouden en pas afvoeren als het moet

Waterkwaliteit en ecologie: het water is schoon en wateren zijn natuurlijk ingericht, o.a. door:

- Gebiedsgerichte aanpak waterkwaliteit
- Beekherstel voortvarend doorzetten
- Pilots integrale beekdalontwikkeling
- Aandacht voor biodiversiteitsherstel in al onze werkzaamheden

Zuiveren en waterketen: zuiveren rioolwater en grondstoffen terugwinnen en gebruiken, o.a. door:

- Rwzi's dragen bij aan KRW-doelbereik
- Onderzoek verwijderen medicijnresten
- Grip op influent
- Energieneutraal en circulair waterschap

De Geul is inclusief diverse zijbeken in het waterprogramma aangemerkt als kansrijke beek voor integrale beekdalontwikkeling. Dit betekent dat Waterschap Limburg hier grote kansen ziet om de waterdoelen te combineren met die van de provincie voor natuur en stikstof en daarmee de grootste impact per geïnvesteerde euro te realiseren. Daarnaast zijn in de Geul vijf knelpunten gelegen voor vismigratie (oplossen van deze knelpunten is onderdeel van de KRW-doelstellingen) en een groot aantal knelpunten van wateroverlast. Deze knelpunten zijn niet gelegen in het plangebied en/of op nabij gelegen gronden in eigendom van de provincie Limburg. Voorgenomen ontwikkeling biedt derhalve geen mogelijkheden tot combinatie van deze opgaven. Wel wordt in het ontwerp rekening gehouden met het watersysteem, zoals optredende kwel in het gebied, het verruwen van het oppervlak (aanbrengen graft), voorkomen van versnelde afvoer en behoud van het waterbergend vermogen van het gebied (zie paragraaf 4.2).

Conclusie
In het ontwerp wordt rekening gehouden met het watersysteem, zoals optredende kwel in het gebied, het verruwen van het oppervlak (aanbrengen graft), voorkomen van versnelde afvoer en behoud van het waterbergend vermogen van het gebied. In paragraaf 4.2 zijn de effecten en maatregelen van het planvoornemen in relatie tot het watersysteem nader toegelicht.

2.3.2 Intergemeentelijke Structuurvisie Gulpen-Wittem

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) wordt in artikel 2.1. lid 1 bepaald, dat gemeenten ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening voor het gehele grondgebied één (of meer) structuurvisie(s) moeten vaststellen. De structuurvisie is daarmee een wettelijk verplichte planfiguur voor de lokale overheden. Hierin worden de strategische keuzes aangaande de ruimtelijke ontwikkeling binnen hun grondgebied voor de lange termijn vastgelegd. In lid 3 van hetzelfde artikel wordt bepaald dat de raad van een gemeente ook in samenwerking met de raden van aangrenzende gemeenten voor een gebied behorende tot het grondgebied van de betrokken gemeenten een structuurvisie kan vaststellen. De gemeenten Gulpen-Wittem, Vaals en Valkenburg aan de Geul hebben ervoor gekozen deze structuurvisie samen op te stellen. Het grondgebied van de gemeenten vormt een belangrijk deel van het stroomgebied van de Geul binnen het Heuvelland van Zuid-Limburg. Ondanks de verschillen die er zijn tussen de gemeenten is er door deze ligging ook sprake van veel overeenkomsten. Juist op deze gemeenschappelijkheid ligt de nadruk.

De hoofddoelstelling van de structuurvisie is het geven van een integrale ruimtelijke visie voor het grondgebied van de drie gemeenten. Hierin komt op hoofdlijnen de samenhang tussen de (ruimtelijke) aspecten van sectoraal beleid, zoals natuur en landschap, landbouw, recreatie en toerisme, cultuurhistorie, infrastructuur en verkeer, volkshuisvesting, economie en voorzieningen tot uiting.
De structuurvisie is daarmee een belangrijk kader voor de afweging rondom concrete ruimtelijke beslissingen over de gewenste ontwikkelingsmogelijkheden voor het hele gebied van de gemeente. In het buitengebied wordt daarbij uitgegaan van een gebiedsgerichte benadering.

Verkeer en infrastructuur
Het streefbeeld uit de structuurvisie is een compleet, veilig en kwalitatief goed wegennet in het buitengebied voor alle verkeersdeelnemers, zodanig vormgegeven dat dit niet - anders dan strikt noodzakelijk - ten koste gaat van het basiskapitaal (natuur en landschap). Daarbij ziet men graag dat het gemotoriseerde verkeer tot aanvaardbare proporties wordt teruggedrongen, waardoor er meer ruimte is voor langzaam verkeer. De fietsvoorzieningen voor het woon-werk- en schoolgaand verkeer langs de gebiedsontsluitingswegen (GOW) en de erftoegangswegen (ETW) tussen de grotere kernen worden in het algemeen als voldoende gezien en behoeven weinig uitbreiding. Tussen een aantal kleinere kernen dient de situatie ten behoeve van de veiligheid te worden verbeterd. De keuze voor fietsstroken en fietssuggestiestroken is, mede gezien de kwetsbaarheid van het landschap, over het algemeen voor de hand liggend. Er is slechts een beperkt aantal fietspaden voorzien, dat niet is gekoppeld aan de wegenstructuur.

Conclusie
De fietsverbinding zorgt voor een veilige en overzichtelijke verbinding tussen de kernen Wittem en Kapolder. Dit stimuleert omwonenden en toeristen om de fiets te gebruiken i.p.v. gemotoriseerd verkeer, wat bijdraagt aan een duurzame en gezonde levensstijl. De mogelijkheid bestaat dat het gemotoriseerde verkeer afneemt.

Gezien de beperkte ruimte over de Wittemer Allee behoort het gebruik van de bestaande verbinding in combinatie met de aanleg van fietsstroken of fietssuggestiestroken niet tot de mogelijkheden, waardoor in dit geval een fietspad los van de bestaande wegenstructuur als optie overblijft. Bij de inpassing van deze fietsverbinding zijn de landschappelijke kenmerken betrokken en wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de kwetsbaarheid van het landschap.

2.3.3 Integrale Gebiedsvisie Geul en Maas

De gemeenten Maastricht, Meerssen en Valkenburg aan de Geul hebben samen met de Provincie Limburg een gebiedsvisie opgesteld voor ruimtelijke, economische en maatschappelijke ontwikkeling van het landelijke gebied tussen de drie gemeenten met de naam Buitengoed Geul & Maas. Zij werken samen om het cultuurhistorisch erfgoed in de regio te behouden, beheren, ontwikkelen en herontwikkelen. Onder dit cultuurhistorisch erfgoed vallen landgoederen, monumenten, en landschappen. Aandachtspunten voor het cultuurhistorisch erfgoed uit deze gebiedsvisie vormen de verbetering van de informatievoorziening over de verschillende landgoederen en verbetering van de toegankelijkheid ervan, zodat deze ook van dichtbij bewonderd kunnen worden. Verder streven de partijen naar een veilige routestructuur voor langzaam verkeer en verbetering van de verbindingen voor fietsers en wandelaars.

Op basis van de gebiedsvisie worden in de regio projecten ontwikkeld door landgoedeigenaren, ondernemers, gemeenten en hun inwoners.

Conclusie
De Wittemer Allee valt buiten de scope Buitengoed Geul en Maas, maar maakt als gebied wel integraal onderdeel uit van het Geuldal en verdient daarmee dezelfde aandacht en zorg als de rest van het Geuldal. De Wittemer Allee vormt een uitlopende as van de verbindende as (Geul) door het Geuldal tot aan het Maasdal. De ontwerpprincipes van het Buitengoed Geul en Maas zijn derhalve betrokken in de uitwerking van het ontwerp voor de langzaamverkeersverbinding tussen Wittem en Kapolder, zie paragraaf 3.2 (Projectbeschrijving).

2.4 Gemeentelijk Beleid

2.4.1 Strategische Visie Gulpen-Wittem

Op basis van een uitvoerige voorbereiding en een dialoog met inwoners en stakeholders heeft de gemeente Gulpen-Wittem haar strategische visie voor de periode 2009-2020 opgesteld. Het adagium van het doorlopen visieproces luidde: ‘Wie vooruitkijkt heeft de toekomst’. Alleen als je ver genoeg vooruitkijkt, kun je strategische keuzes maken met een duurzaam en integraal karakter. En dit laatste is voor de gemeente van groot belang. De gemeente wordt namelijk met demografische, maatschappelijke, economische en ecologische ontwikkelingen geconfronteerd, die, als er niet tijdig op wordt geanticipeerd, een bedreiging vormen voor de twee kernkwaliteiten van de gemeente, namelijk de leefbaarheid in de kernen en het bijzondere natuur- en cultuurlandschap.

Om de leefbaarheid van de kernen op peil te houden zijn goede verbindingen tussen de kernen nodig. Met name de routes voor langzaam verkeer en de openbaarvervoersverbindingen zijn voor verbetering vatbaar. Onderkend wordt dat de financiële en organisatorische speelruimte van de gemeente beperkt is. Desondanks spreekt de gemeente de ambitie uit om te komen tot betere en vooral duurzamere verbindingen tussen de kernen, door gezamenlijk met betrokken partners naar creatieve oplossingen te zoeken.
Ingezet wordt op het zoveel mogelijk scheiden van verkeersstromen. Dit gebeurt niet door middel van selectieve afsluiting van het buitengebied, maar door te werken met routestructuren. Door gerichte bewegwijzering worden de verschillende doelgroepen gestimuleerd om bepaalde routes te nemen. Het buitengebied wordt overigens wel afgesloten voor quads, trikes, crossmotoren en dergelijke. De routes voor het langzaam verkeer starten zoveel mogelijk vanaf parkeerplaatsen bij de kernen. Daarnaast worden toeristisch-recreatieve pendelroutes (onder andere in het kader van het reguliere openbare vervoer) opgezet tussen deze parkeerplaatsen en het buitengebied.

Conclusie
Met de aanleg van de vrijliggende fietsverbinding wordt zorggedragen voor het creëren van een goede verbinding tussen de kernen Wittem en Kapolder. Deze verbinding vormt een schakel in het routenetwerk van Buitengoed Geul en Maas. Dit resulteert in een goede leefbaarheid en bereikbaarheid in de gemeente. Ook wordt met de aanleg van de verbinding voldaan aan het inzetten op het scheiden van verkeersstromen.

2.4.2 Mobiliteitsplan Gulpen-Wittem 2020- 2030

Het mobiliteitsplan Gulpen-Wittem is opgesteld vanwege de Planwet Verkeer en Vervoer. Een gemeente heeft namelijk de wettelijke verplichting om over een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid te beschikken dat richting geeft aan de door de raad en het college te nemen beslissingen ten aanzien van verkeer en vervoer ten behoeve van iedere inwoner en bezoeker.
Dit Mobiliteitsplan is een visie- en beleidsdocument waarin een vertaling is gemaakt van landelijke, provinciale en gemeentelijke ontwikkelingen naar een aanpak voor mobiliteit voor de gemeente Gulpen-Wittem, passend binnen huidige wet- en regelgeving. Het dient als bouwsteen voor de nog op te stellen omgevingsvisie voor de Lijn 50-gemeenten (Gulpen-Wittem, Vaals en Eijsden-Margraten).
Het Mobiliteitsplan geeft richting en kaders ten aanzien van het mobiliteitsbeleid van de gemeente Gulpen-Wittem ter ondersteuning van opgaven, kansen en ontwikkelingen in de gemeente en de regio Zuid-Limburg. Mobiliteit levert daarmee ook een bijdrage aan het realiseren van verschillende andere beleidsdoelen.

Het Mobiliteitsplan beschrijft het toekomstbeeld op het gebied van mobiliteit voor de gemeente in 2030. Het uitgangspunt hierbij is het behouden en versterken van het landschap en de kwaliteit van leven.

De visie op mobiliteit is als volgt geformuleerd:
“Gulpen-Wittem verbetert de verkeersleefbaarheid voor haar inwoners, bezoekers en ondernemers door te werken aan het realiseren van een duurzaam bereikbare gemeente.”

<u>Citta-slow keurmerk</u>
De gemeente heeft sinds september 2018 het Citta-slow keurmerk ontvangen. Dit is een internationaal keurmerk voor gemeenten die op het gebied van leefomgeving, landschap, streekproducten, gastvrijheid, milieu, infrastructuur, cultuurhistorie en behoud van identiteit goed scoren. Het is een netwerk van steden over de hele wereld die een bepaalde filosofie uitdragen en zo werken. Waarbij de inwoners van de gemeenten kunnen genieten van de faciliteiten, diensten en voorzieningen die het leven gemakkelijk en plezierig maken. Het staat voor kwaliteit en aandacht voor mensen en omgeving.
Voor mobiliteit betekent dit dat verkeer een zo min mogelijk negatief effect heeft op de verkeersleef-baarheid (luchtkwaliteit, geluid en trillingen), dat het mobiliteitssysteem veilig is en dat het ruimtegebruik van het verkeer zoveel mogelijk beperkt blijft. De bereikbaarheid voor iedereen is van belang, dit houdt in dat het voor iedereen mogelijk moet zijn om zelfstandig van en naar een bepaalde locatie te reizen. Een goed ingericht mobiliteitssysteem moet iedereen de mogelijkheid bieden om volwaardig deel te kunnen nemen aan de maatschappij.

Conclusie
Met de vrij liggende fietsverbinding creëren de provincie en gemeente een veilige en leefbare verbinding langs de N595. Het stimuleert de bewoners en toeristen om langs die weg gebruik te maken van de fiets, wat bijdraagt aan een betere luchtkwaliteit en het reduceren van geluid en trillingen in de omgeving. Het planvoornemen past daarmee ook binnen de beginselen van het Citta-slow keurmerk door het verzorgen van een veilige leefomgeving voor de bewoners, het milieuvriendelijker inrichten van de gemeente en een veilige en duurzame infrastructuur.

2.4.3 Omgevingsvisie Lijn-50

De gemeenten Gulpen-Wittem, Vaals en Eijsden-Margraten slaan de handen ineen bij het opstellen van een omgevingsvisie voor de regio. In deze omgevingsvisie worden de ambities voor de komende 30 jaar vastgelegd. Deze omgevingsvisie wordt ten tijde van het schrijven van voorliggend bestemmingsplan nog opgesteld. Wel is door de gemeente Gulpen-Wittem een ‘bouwstenennotie’ vastgesteld waarin de eerste inzichten voor een omgevingsvisie zijn opgenomen. Het doel van de bouwstenennotitie is het verkrijgen van een divergent beeld van mogelijke toekomstige perspectieven voor de regio.

In de bouwstenennotitie wordt gesproken over duurzame mobiliteit, dus het zodanig inrichten van de omgeving om te voorzien in het aanbieden van duurzame mobiliteit. Daarbij speelt de digitalisering in de samenleving een belangrijke rol.
Vervoer voor werk, school, vergaderen, winkelen, enz. zal zichtbaar afnemen en meer en meer zal digitaal vanuit thuis gebeuren. Wel wordt het belang van de bereikbaarheid van de verschillende kernen en de verbinding met de steden in de (EU)regio benadrukt.

Daarnaast ontstaan steeds grotere zorgen over de toenemende drukte in het verkeer in het hoogseizoen en de veiligheidsrisico’s die daarmee gepaard gaan. Het thema veiligheid blijft daarom, ook naar de toekomst toe, een belangrijk punt van aandacht.

Conclusie
De bouwsteennotitie van de omgevingsvisie Lijn-50 benoemt het belang van een veilige verkeersituatie. De komst van een vrijliggende fietsverbinding draagt bij aan dit belang. Langzaam verkeer zal hierdoor op een veilige manier gebruik kunnen maken van de verbinding.

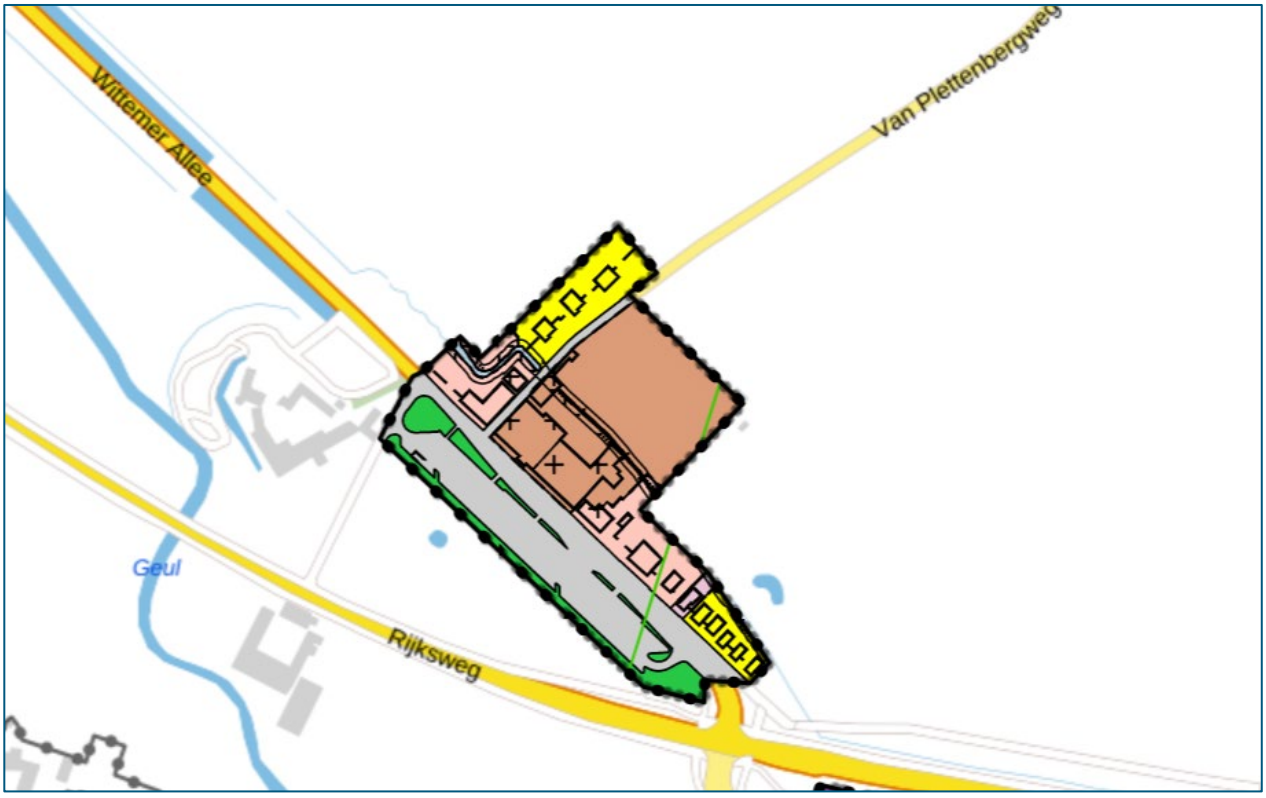
2.4.4 Vigerend bestemmingsplan

Bestemmingsplan Gulpen-Wittem buitengebied (vastgesteld 5 januari 2011)
Het plangebied ligt in het vigerende bestemmingsplan ‘Gulpen-Wittem buitengebied’ van de gemeente Gulpen-Wittem. De nieuwe fietsverbinding doorkruist gronden in het vigerende bestemmingsplan die enkelbestemmingen hebben voor ‘Natuur’, ‘Water’ en ‘Agrarisch met Waarden – Natuur- en landschapswaarden’. De percelen voor natuurcompensatie kent de enkelbestemming ‘Agrarisch met Waarden – Natuur- en landschapswaarden’.

Figuur 2-7 Uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Gulpen-Wittem buitengebied' (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Daarnaast zijn de dubbelbestemming ‘Waarde – Archeologie’, ‘Waarde – Cultuurhistorie’, ‘Waarde – Ecologie’, ‘Waarde – Landschapselement’, ‘Waarde – Beschermd stads- en dorpsgezicht buitenplaats’, ‘Waterstaat – Meanderzone’, ‘Waterstaat – Inundatiegebied’, ‘Waterstaat – Beschermingszone water’, en ‘Waterstaat – Erosie’, ‘Leiding – Ondergronds’ van toepassing op het plangebied.

Bestemmingsplan Kern Partij (vastgesteld 19 mei 2011)
Het plangebied ligt in het vigerende bestemmingsplan ‘Kern Partij’ van de gemeente Gulpen-Wittem. De nieuwe fietsverbinding doorkruist gronden in het vigerende bestemmingsplan die bestemd zijn met Enkelbestemming ‘Verkeer’ en ‘Groen’.



Figuur 2-8 Uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Kern Partij' (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Uit de bestemmingsplan scan, als benoemd in paragraaf 1.1, blijkt dat vanuit de geldende bestemmingsplanbepalingen de volgende aandachtspunten gelden voor de verdere uitwerking van de beoogde ontwikkeling in een bestemmingsplan:

- Aangetoond dient te worden dat de aanwezige dan wel verwachte archeologische waarden in het plangebied niet in het geding zijn op grond bepalingen ‘Waarde – Archeologie’;
- Aangetoond dient te worden dat de aanwezige cultuurhistorische waarden in het plangebied niet in het geding zijn op grond bepalingen ‘Waarde – Cultuurhistorie’;
- Aangetoond dient te worden dat het beschermd stads- en dorpsgezicht en buitenplaats niet in het geding is op grond van de bepalingen 'Waarde – Beschermd Stads- en Dorpsgezicht en Buitenplaats';
- Aangetoond dient te worden dat de binnen de “Overige zone – Landgoed’ voorkomende danwel daaraan eigen landschappelijk, landschapsecologische en natuurlijkwetenschappelijke of cultuurhistorische waarden niet in het geding zijn.
- Aangetoond dient te worden dat de aanwezige kleinschalige landschapselementen in het plangebied niet in het geding zijn op grond bepalingen ‘Waarde – Landschapselement’;
- Aangetoond dient te worden dat de bestaande maatregelen en voorzieningen ter voorkoming en beperking van erosie niet in het geding zijn op grond van de bepalingen ‘Waterstaat – Erosie’

- De in het plangebied aanwezige kernkwaliteiten van het Beschermingsgebied Nationaal landschap Zuid-Limburg dienen te worden beschreven, evenals de wijze waarop deze kwaliteiten worden beschermd en versterkt. Aangetoond dient te worden dat de kernkwaliteiten niet in het geding zijn op grond van de bepalingen “milieuzone – bodembeschermingsgebied“ (voormalig bodembeschermingsgebied Mergelland, inmiddels Beschermingsgebied Nationaal landschap Zuid-Limburg) en van het POL2014. Daarnaast dient te worden beschreven op welke wijze onoverkomelijke negatieve effecten worden gecompenseerd.
- Aangetoond dient te worden dat aan de gebods- en verbodsbepalingen uit de Keur van het waterschap wordt voldaan ten aanzien van de delen van de beoogde ontwikkeling welke plaatsvinden binnen de aanduiding ‘Waterstaat – beschermingszone water’, ‘Waterstaat – Inundatiegebied’ en ‘Waterstaat – Meanderzone’.

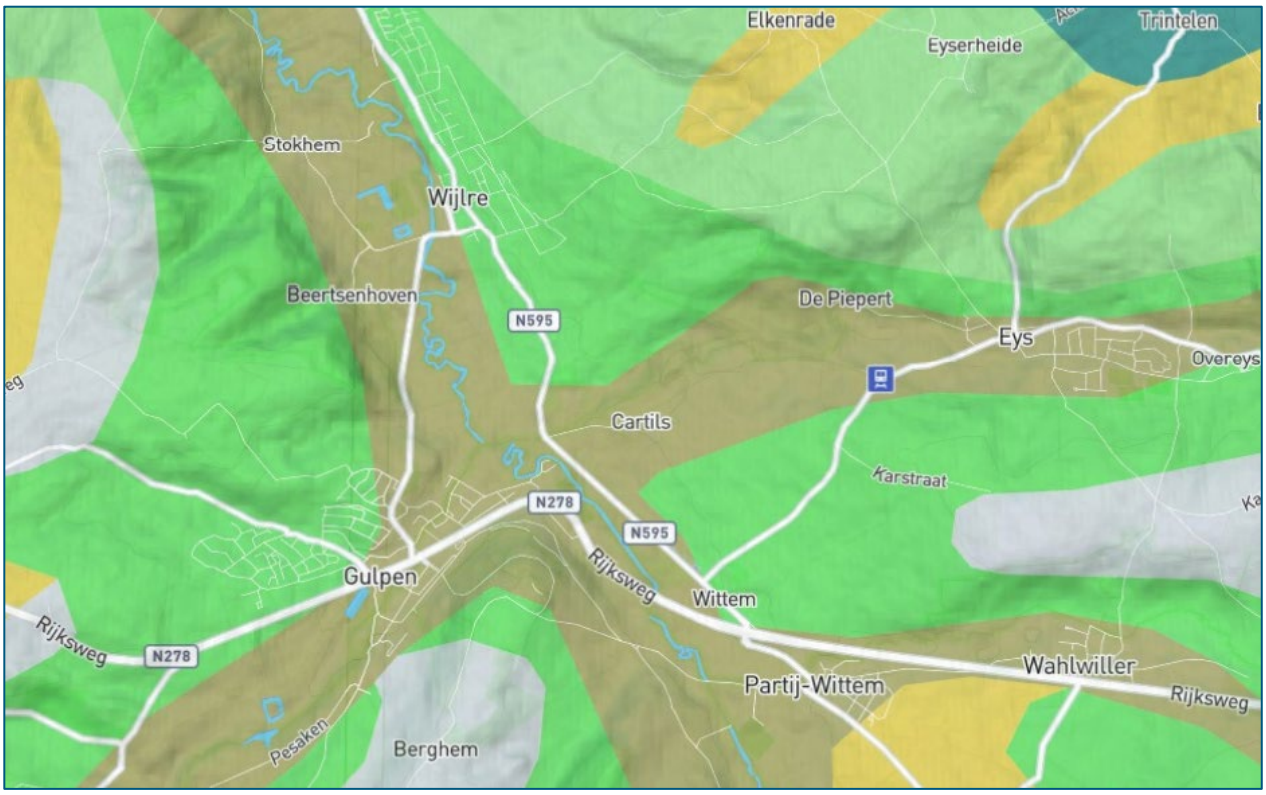
3 Gebieds- en projectbeschrijving

3.1 Projectgebied

Het plangebied maakt onderdeel uit van het Geuldal; een door de Geul en zo'n 130 zijbeken uitgesneden dal dat loopt van Duitsland tot in de Maas bij Bunde. De bovenloop van het dal is hooggelegen en relatief smal terwijl naarmate de beek westwaarts stroomt het profiel breder wordt en de steilranden nadrukkelijker aanwezig zijn. Het Geuldal kenmerkt zich door scheerheggen, graften en oeverbeplanting. De eeuwenoude geschiedenis is te lezen in de grote diversiteit aan bijzondere (cultuur)historische elementen zoals: kastelen, herenhuizen, watermolens, kerken, kloosters en herenboerderijen. In het Ruimtelijk Kwaliteitskader als opgenomen in bijlage 1 is een beschrijving opgenomen van de aanwezige gebiedskenmerken en -kwaliteiten.

3.1.1 Geologie

De Geul stroomt in een bodem van beekzand en leem welke het laagpakket van Singraven genoemd wordt (bruin). Aan de flanken dagzoomt de Formatie van Gulpen (felgroen) veelal met een dek van de Formatie van Boxtel: kalksteen veelal met een dek van leem of hellingafzettingen. De hoger gelegen delen rond het plangebied bestaan uit de Formatie van Beegden met een dek van de Formatie van Boxtel, Laagpakket van Schimmert; rivierzand en -grind met een dek van leem (grijs) en/of alleen het Laagpakket van Schimmert; leem (geel).



Figuur 3-9 Geologische van Limburg (bron: geologischekaart.nl/Zuid-Limburg)

3.1.2 Historie

Het onderzoeksgebied maakt deel uit van het beekdal van de Geul en was lange tijd in gebruik als weiland. Ten zuidwesten van het gebied stroomde de sterk meanderende Geul, terwijl ten noordoosten

het terrein sterk opliep naar de hellingen van het plateau. De bebouwing in de omgeving was vanwege de relatief natte omstandigheden in het beekdal schaars.
Kastelen Cartils en Wittem, waren lange tijd de enige bebouwing in de directe omgeving. De dorpen bevonden zich hoger op de helling op de overgang van het beekdal naar het plateau, zoals Cartils in het noorden bij het onderzoeksgebied.

De oudste vermelding van dit gehucht dateert uit 1257. Belangrijke verbindingswegen in het gebied was de weg tussen Maastricht en Aken, welke langs Kasteel Wittem voerde en de weg tussen Luik en Aken, welke langs de Eyserbeek en kasteel Cartils voerde.

In de periode 1729-1733 werd door de eigenaar van kasteel van Wittem ten oosten van het kasteel een klooster gesticht met een bijbehorende kerk. Tegelijkertijd werd de Wittemer Allee aangelegd, als verbinding tussen de wegen Maastricht-Aken en Luik-Aken, met aan elke zijde vier langgerekte vijvers. Aan weerszijden van de vijvers bevond zich een laan. Vanwege het natte karakter van het beekdal zal de weg verhoogd zijn aangelegd. Dit geldt vermoedelijk ook voor de lanen aan de buitenzijde van de vijvers. Langs deze vijverwallen bevonden zich aan weerszijden van het geheel nog twee waterlopen. Ook pal tegenover het kasteel werd een rechthoekige vijver aangelegd. Om het klooster van drinkwater te voorzien en de vijvers te voeden werd een aftakking van de zuidoostelijk gelegen Selzerbeek (ook wel de Sinzelbeek genoemd) gegraven. Vermoedelijk zullen in de vijvers forellen of karpers zijn gehouden. In 1835 werd door het provinciaal bestuur toestemming gegeven om een watermolen te bouwen aan de noordzijde van de Wittemer Allee. Het molenrad van deze molen werd in werking gezet met water van de gegraven zijtak van de Selzerbeek, terwijl de oostelijk gelegen vijvers dienst gingen doen als molenvijver.

In de loop van de achttiende en negentiende eeuw werden in de omgeving van het klooster steeds meer burgerwoningen gebouwd, waardoor het dorp Wittem ontstond. Aan het einde van de 19de eeuw wordt een stoomtramverbinding tussen Maastricht en Vaals, welke ten zuiden van Wittem de bestaande weg (de huidige Rijksweg) volgde. Nabij Gulpen kwamen aftakkingen richting Wijlre en Eys, waarvoor verhoogde banen werden aangelegd door het beekdal. In dezelfde periode zijn vier van de zes forelvijvers gedempt. Alleen de meest oostelijke aan de zuidzijde van de Allee en de middelste aan de noordzijde bleven bewaard, al zijn deze bijna dichtgeslibd. Tegenover de watermolen werd aan de Wittemer Allee nieuwe bebouwing opgericht.

In het midden van de jaren vijftig is de tramlijn buiten gebruik geraakt. Het trambaan talud tussen Wijlre en Gulpen is nog goed waarneembaar in het landschap. Vanaf deze periode is er voor zover bekend weinig aan het gebied en de directe omgeving veranderd.

3.1.3 Kernkwaliteiten

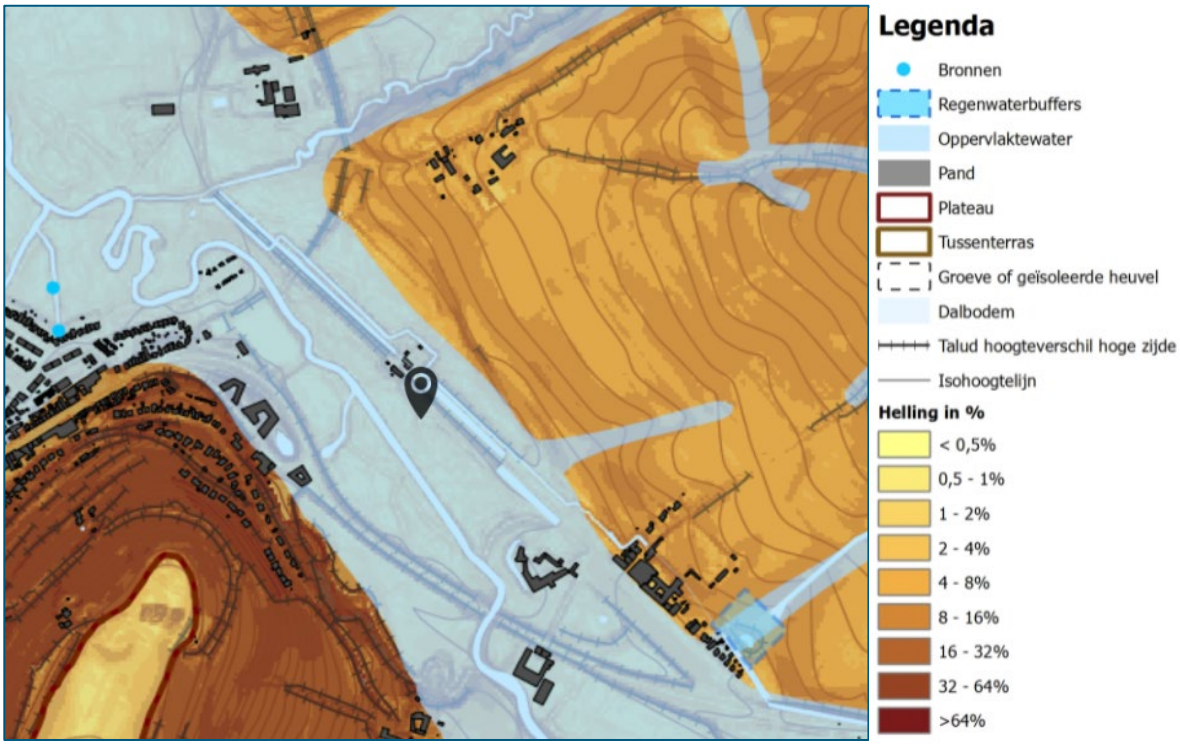
Zoals beschreven in paragraaf 2.2.2 (Omgevingsverordening Limburg) dienen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen de kernkwaliteiten van het Nationaal landschap Zuid-Limburg te worden behouden en waar mogelijk te worden versterkt. In het Handvat Kernkwaliteiten Nationaal Landschap Zuid-Limburg is het werken met de kernkwaliteiten praktisch toepasbaar gemaakt door middel van een aantal 'leidende beginselen' en 'ontwerpprincipes'.
De leidende beginselen zijn een eerste set van maatregelen bedoeld om het landschap met zijn kernkwaliteiten op een hoger schaalniveau in de juiste richting te ontwikkelen.

Open-besloten
Het plangebied maakt onderdeel uit van de dalbodem van de Geul. De Wittemer Allee en de voormalige stoomtrambaan nabij de Eyserbeek zijn herkenbaar als talud hoogteverschil. Langs de Wittemer Allee zijn populieren opstanden als kenmerken van het open-besloten landschap weergeven, afgewisseld met solitaire bomen.

Figuur 3-10 Kaartbeeld 'open-besloten' (bron: Handvat kernkwaliteiten Nationaal landschap Zuid-Limburg)

Reliëf

Het plangebied maakt onderdeel uit van de dalbodem van de Geul en aan de noordoostzijde van de beekdalhelling. Het talud van de voormalige trambaan, van de Rijksweg en de wegen naar Cartils zijn als talud kenmerkende hoogteverschillen in het landschap. De beekdalhelling net ten oosten van de Wittemer molen kent plaatselijk een steil(er) talud, wat als kenmerkend hoogteverschil is aangeduid in het Handvat.



Figuur 3-11 Kaartbeeld 'reliëf' (bron: Handvat kernkwaliteiten Nationaal landschap Zuid-Limburg)

Groene karakter

Het plangebied bestaat grotendeels uit grasland. Ten aanzien van de aanwezige natuurbeheertypen zal nader in worden gegaan in paragraaf 4.4 (ecologie). De Wittemer Allee wordt vanuit het groene karakter begeleid door bomenrijen, heggen en water, waarbij de verhoogde ligging van de Wittemer Allee ten opzichte van de rest van het gebied ook ten aanzien van het groene karakter als kenmerkend is aangegeven.

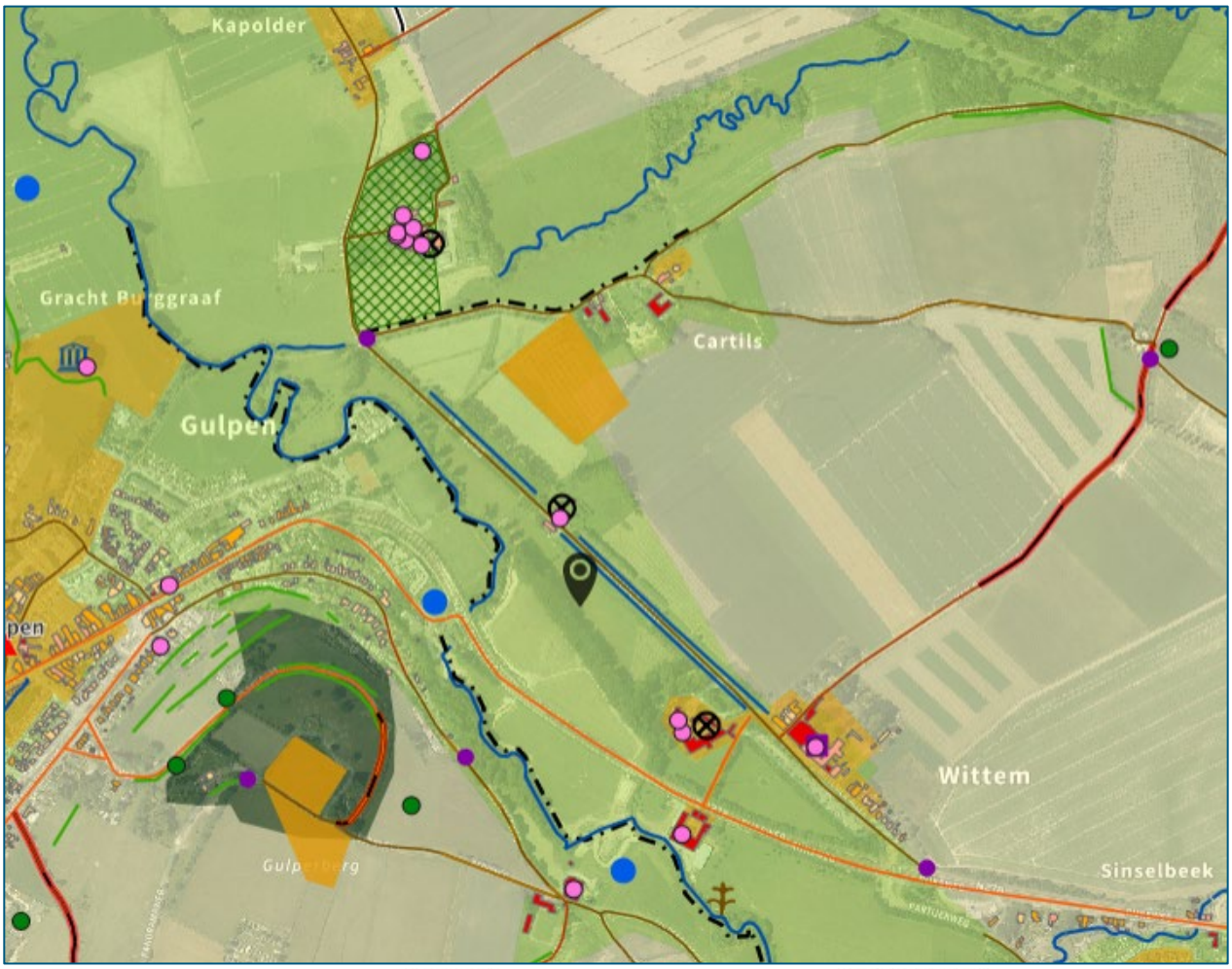
Figuur 3-12 Kaartbeeld 'het groene karakter' (bron: Handvat kernkwaliteiten Nationaal landschap Zuid-Limburg)

Cultuurhistorisch erfgoed

Ter plaatse van en nabij het plangebied zijn diverse cultuurhistorisch waardevolle elementen gelegen. Enkele hiervan zijn in de historische beschrijving van het plangebied reeds benoemd, zoals de Rijksmonumenten Wittemer Klooster, Kasteel Wittem, de Wittemer molen en Kasteel Cartils. Het gebied rond Cartils is aangewezen als historische buitenplaats. Een groot deel van de aanwezige bebouwing is aangewezen als archeologisch monument (rood) of historisch pand (oranje/geel).

De Wittemer Allee is aangewezen als cultuurhistorisch waardevol element, vanwege de situering ouder of gelijktijdig met de Middeleeuwse verkaveling. Dit geldt tevens voor de weg vanaf de Wittemer Allee langs Cartils naar Eys. Ook de waterlopen aan weerzijden van de Wittemer Allee zijn als cultuurhistorisch waardevol element aangewezen, vanwege de "grotendeels natuurlijke waterloop". Ook grote delen van de Eyserbeek zijn als grotendeels natuurlijke waterloop aangewezen. Ter plaatse van de kruising van de Wittemer Allee en de Eyserbeek tot een deel naar het noorden is het huidige profiel van de Eyserbeek niet aangemerkt als "grotendeels natuurlijke waterloop" en daarmee (voor een deel van het huidige traject) geen cultuurhistorisch waardevol element.

Nabij het dorp Cartils is onder de daar gelegen boomgaard een archeologisch monument aanwezig (oranje vlak), waarop nader in wordt gegaan in paragraaf 4.7 (Archeologie).



Legenda

ME = middeleeuws
onverh = onverhard

- Rijksmonumenten
- Geologisch monument

Politiek, juridisch

- andere bestuurlijke centra: laathof
- andere bestuurlijke centra: leenhof
- centrum van een voormalige heerlijkheid

Agrarisch

- koele/ poel
- dries/ biest/ plein
- hek of hakhout
- hoogstamboogaard

Wonen

- kasteel of omgracht huis
- verhoogde woonplaats
- plaatse/ markt
- kasteel of omgracht huis verdwenen
- motte
- motte (kasteel)
- omgracht huis

Waterstaatkundig

- nog grotendeels natuurlijke waterloop
- wiel
- wiel verdwenen
- wiel herkenbaar in dijk
- voorde

Nijverheid

- mijnschacht (schachtbok)
- mijnberg
- windmolen
- windmolen (restant)
- windmolen verdwenen
- watermolen verdwenen
- watermolen (restant)
- watermolen
- steenkoolwinning: overig
- andere groeve
- bruinkoolgroeve
- hoofdgebouw mijnbedrijf (mijnzetel)
- hoofdgebouw mijnonderneming
- ijzersmelterij
- ingang ondergrondse kalkgroeve
- kalkoven

Verkeer, vervoer

- weg uit periode 1810-1955
- weg ouder gelijktijdig/ ouder ME-verkavekling

Militair

- schans
- schans verdwenen

Religie

- grafheuvel of groep grafheuvels
- oude kerkplaats/ resten
- klooster van vóór 1795

Politiek, juridisch

- grenssloot
- oude grens herkenbaar in terrein
- oude grens herkenbaar in terrein, vóór 1866
- oude grens herkenbaar in terrein, na 1866
- grens ca. 1865 niet herkenbaar
- (tracé) landweer/landgraaf
- (tracé) stadswal of ander vestingwerk
- stadsgracht

Agrarisch

- oude akkergrens houtwal
- oude akkergrens steilrand
- oude akkergrens glooiing
- oude akkergrens perceelsgrens
- heg
- hoofdstructuurlijn ME-verkaveling
- graft
- visvijver

Waterstaat

- andere gegraven waterlopen
- rivierdijk ouder dan 1806
- rivierdijk jonger dan 1806
- nog grotendeels natuurlijke waterloop
- natuurlijke waterloop onderbroken
- natuurlijke waterloop getrokken
- natuurlijke waterloop verdwenen
- dijk

Nijverheid

- molenbeek

Figuur 3-12 Kaartbeeld 'cultuurhistorisch erfgoed' (bron: Handvat kernkwaliteiten Nationaal landschap Zuid-Limburg)

De kenmerken en (kern)kwaliteiten van het gebied zijn betrokken in de afweging en totstandkoming van het planvoornemen, zie paragraaf 3.2.3 en de beschrijving van de effecten van het planvoornemen op het landschap in paragraaf 4.7.

3.2 Projectbeschrijving

3.2.1 Opgave

Op 14 februari 2020 namen Provinciale Staten een besluit over de heroverweging van de mobiliteitsopgaven en -ambities in Limburg. De ambities bleken hoger dan de beschikbare financiën, waardoor keuzes in de maatregelen ter realiseren van deze ambities gemaakt moesten worden. Uitgangspunt bij het maken van de keuzes in te treffen maatregelen vormden de primaire en wettelijke taken van de provincie en de doelstellingen uit het mobiliteitsbeleid: veiligheid, doorstroming, leefbaarheid en duurzaamheid. In samenspraak met de gemeente Gulpen-Wittem is besloten dat de scope voor het aanpassen en vernieuwen van de N595 werd bijgesteld, maar dat geen definitieve keuze van een ontwerp werd vastgelegd. Wel werden voor deze ontwerpopgave de volgende uitgangspunten geformuleerd;

- De huidige aansluiting N595 (Wittemer Allee) op de N278 (Rijksweg) blijft bestaan, waarbij aanvullend te treffen maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid worden onderzocht.
- Herinrichting parkeerplaats Wittem, waarbij de mogelijkheid tot het ‘omklappen’ van de bestaande situatie wordt onderzocht.
- Realiseren van een duurzame veilige inrichting van de N595, waarbij binnen de bebouwde kom de bestaande maximumsnelheid van 50 km/uur behouden blijft conform provinciaal beleid.
- Het scheiden van het langzaam verkeer van de N595 door aanleg van een vrijliggend fietspad aan de noord- of zuidzijde van de N595.

Bovengenoemde ontwerpopgave is door de Provincie Limburg nader uitgewerkt in concrete herinrichtingsvoorstellen voor de N595, zoals beschreven in paragraaf 1.1. Waarbij ten aanzien van de herinrichting van de parkeerplaats in Wittem de keuze is gemaakt om de bestaande situatie ‘om te klappen’; de afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer over de N595 verloopt in de nieuwe situatie via de zuidzijde van de parkeerplaats, waarbij ook de afwikkeling van het langzaam verkeer aan de zuidzijde van de parkeerplaats verloopt. Ten aanzien van de vrijliggende fietsverbinding is de keuze gemaakt om deze buiten de bebouwde kom aan de noordzijde van de N595 te situeren, in verband met het intact laten van het stroomgebied van de Geul en behoud van het waterbergend vermogen van het gebied. Daarbij speelde ook het behoud van de woning Wittemer Allee 5 mee, welke geen monumentale waarde is toegekend, maar wel als cultureel erfgoed wordt gezien. In geval van een fietsverbinding aan de zuidzijde zou deze woning namelijk moeten worden gesloopt.

3.2.2 Ontwerpuitgangspunten

Voor de verdere uitwerking van de ontwerpopgave en ontwerpkeuzes in een schetsontwerp, zijn de kenmerken en eigenschappen van het plangebied in beeld gebracht. Deze resultaten zijn vastgelegd in de rapportage ‘Ruimtelijk kwaliteitskader – Ruimtelijke kwaliteit Wittemer Allee tot en met Kapolder’ als opgesteld door Royal HaskoningDHV d.d. 21 april 2021 (kenmerk: BH6630103100101TPRP001D01). Een deel van deze resultaten zijn reeds toegelicht in paragraaf 3.1. Op grond van het ruimtelijk kwaliteitskader, input uit de omgeving (zie paragraaf 7.2) en de ontwerprichtlijnen voor de dimensionering van de wegprofielen (Provincie Limburg – Richtlijn Uitwerking Wegelementen 2019, CROW-publicaties 328 / 329 / 202 / 740 / 351, de CROW-notitie Aanbeveling fiets- en kantstroken, de CROW-oversteekwijzer en de NEN 2443:2013, Conform Eisenbibliotheek Provincie Limburg) zijn diverse schetsontwerpen opgesteld.

Uitgangspunten voor de schetsontwerpen vormen:

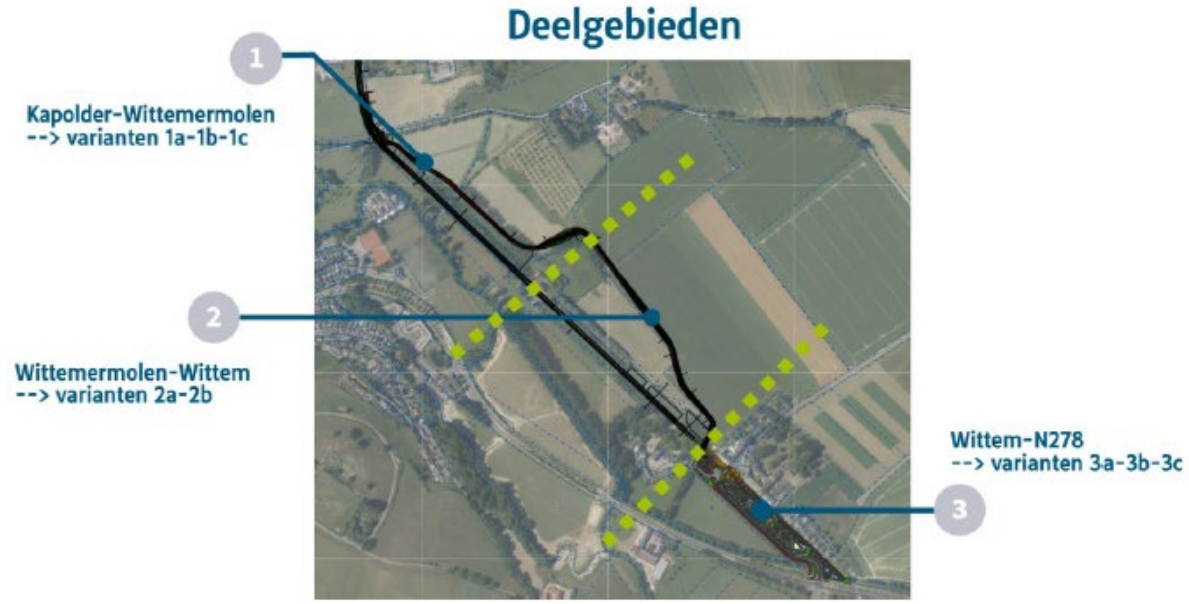
- Kruising van de Eyserbeek via of nabij de bestaande overgang van de Wittemer Allee, om aantasting van N2000-gebied (Eyserbeek) en de buitenplaats van Kasteel Cartils te voorkomen.
- Voorkomen van eventuele aantasting aan het archeologisch monument onder de boomgaard, door het tracé buiten de begrenzing van dit monument te leiden.
- Bescherming van de Goudgroene natuurzone/het Natuurnetwerk Limburg door het tracé (zo veel mogelijk) buiten deze zone te situeren.

3.2.3 Varianten en selectiecriteria

Op basis van de uitgangspunten als benoemd in de voorgaande paragraaf en input uit de omgeving zijn voor het planvoornemen verschillende varianten uitgewerkt en geoptimaliseerd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in drie deelgebieden, namelijk:
- deelgebied 1: Kapolder-Wittemermolen
- deelgebied 2: Wittemermolen-Wittem
- deelgebied 3: Wittem-N278

Per deelgebied zijn van alle voorgestelde schetsontwerpen twee of drie varianten geselecteerd waarvan uiteindelijk één variant wordt gekozen. De keuze van een variant per deelgebied bepaalt de uiteindelijke voorkeursvariant voor het totale tracé van Kapolder tot de N278.

Varianten
In figuur 3.14 zijn de deelgebieden van de varianten weergegeven.



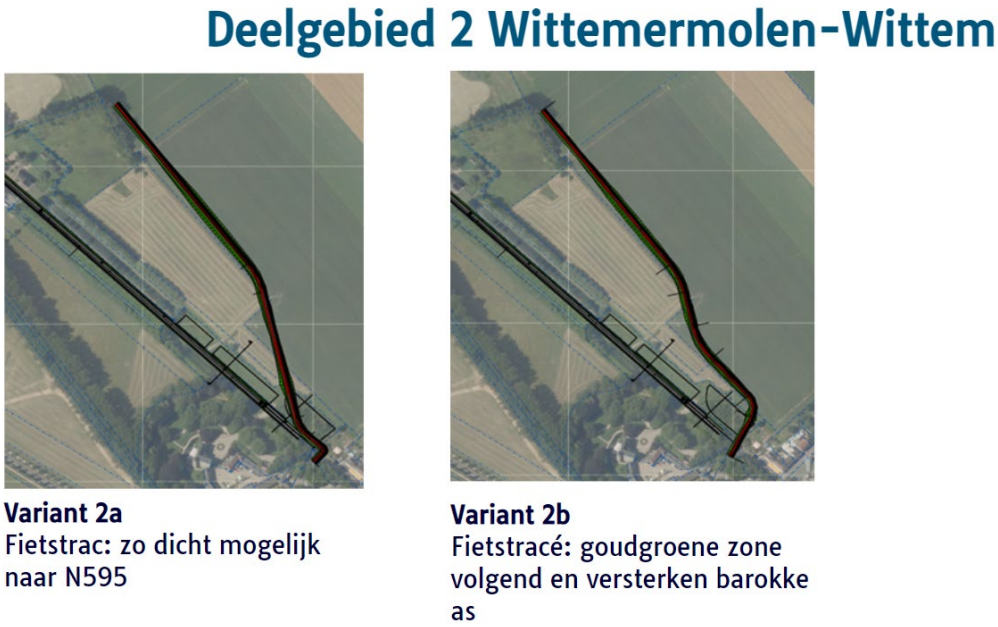
Figuur 3-13 Varianten ontwerp 'Fietsverbinding en reconstructie N595'

Deelgebied 1
Voor deelgebied 1 zijn drie varianten geselecteerd, zie figuur 3.15. Bij variant 1a wordt het fietstracé zo dicht mogelijk langs de N595 gepositioneerd, om zo min mogelijk inbreuk op de verkaveling van het landschap te geven. Bij variant 1b wordt middels een barokke rechte lijn als nieuwe herkenbare structuur, het fietstracé parallel aan en zo dicht mogelijk langs de N595 geplaatst. Bij variant 1c wordt het fietstracé onder één lijn van de Eyserbeek naar de steilrand van de Wittemermolen getrokken.

Figuur 3-14 Varianten voor deelgebied 1

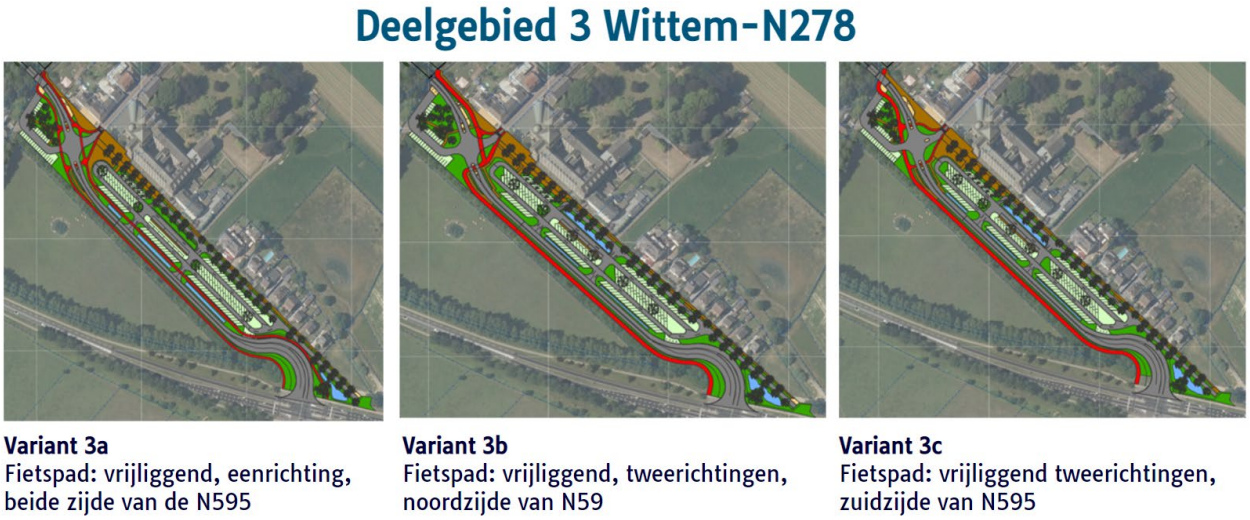
Deelgebied 2

Voor deelgebied 2 zijn twee varianten geselecteerd, zie figuur 3.16. Bij variant 2 loopt het fietstracé vanaf de Wittemermolen in een schuine lijn naar Wittem, waarmee zoveel mogelijk ruimte tot de achterzijde van de woningen in Wittem wordt gecreëerd. Bij variant 2b sluit het fietspad redelijk haaks aan op de Wittemer Allee, zodat zo min mogelijk oppervlakte aan 'goudgroene natuurzone' wordt doorkruist en een praktische percelering ontstaat.



Figuur 3-15 Varianten deelgebied 2

Deelgebied 3
Voor deelgebied 3 zijn drie varianten geselecteerd, zie figuur 3.17. Bij variant 3a is aan beide zijden van de N595 in Wittem een vrijliggend eenrichtingsfietspad voorzien. Bij variant 3b wordt aan de zuidzijde van de N595 een twee-richtingen fietspad gesitueerd, waarbij de fietsers (komend vanaf de N278) vóór de Van Plettenbergweg de N595 oversteken en vervolgens de Van Plettenbergweg zelf oversteken om de weg naar Kapolder te vervolgen. Variant 3c lijkt sterk op variant 3b, maar daar steken de fietsers (komend vanaf de N278) eerst de toegangsweg bij Kasteel Wittem over en pas na café Oud-Wittem de N595 om de weg naar Kapolder te vervolgen.



Figuur 3-16 Varianten deelgebied 3

Selectie
Om te komen tot een weloverwogen keuze ten aanzien van de voorkeursvariant van voorgenoemde varianten, is een Multi Criteria Analyse (MCA) opgesteld. Aan de hand van verschillende criteria en een toegekende wegingsfactor, zijn aan de verschillende varianten scores toegekend. Aan de scores te zien ligt de nadruk op ‘mensgerichte’ criteria. Deze criteria gaan met name over de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Daarnaast is te zien dat de ‘natuurgerichte’ criteria (landschap, natuurwaarden) zwaarder wegen dan de ‘economische’ criteria (economische uitvoerbaarheid, duurzaamheid).

In twee sessies van 7 september en 9 september 2021 is de MCA en de voorkeursvariant aan de projectpartners en de omgeving toegelicht. De bevindingen uit deze sessies zijn verwerkt in de MCA.

De totale voorkeursvariant die middels deze MCA is geselecteerd is als volgt:

Deelgebied 1
Bij deelgebied 1 geniet variant 1c de voorkeur. Deze variant biedt kansen voor natuurontwikkeling en inundatie, vormt een herkenbare barokke lijn vanuit landschappelijk oogpunt en het tracé ligt in een open veld wat een behaaglijker gevoel geeft dan de varianten dicht langs de bomen. Belangrijk om hierbij te vermelden is dat de voorkeur voor variant 1c is uitgesproken door de Fietsersbond en Stichting Limburgs Landschap. In eerste instantie ging de voorkeur uit naar variant 1a, vanwege de grondverwerving, maar dat bleek na een gesprek met de perceeleigenaar een minder groot breekpunt dan gedacht.

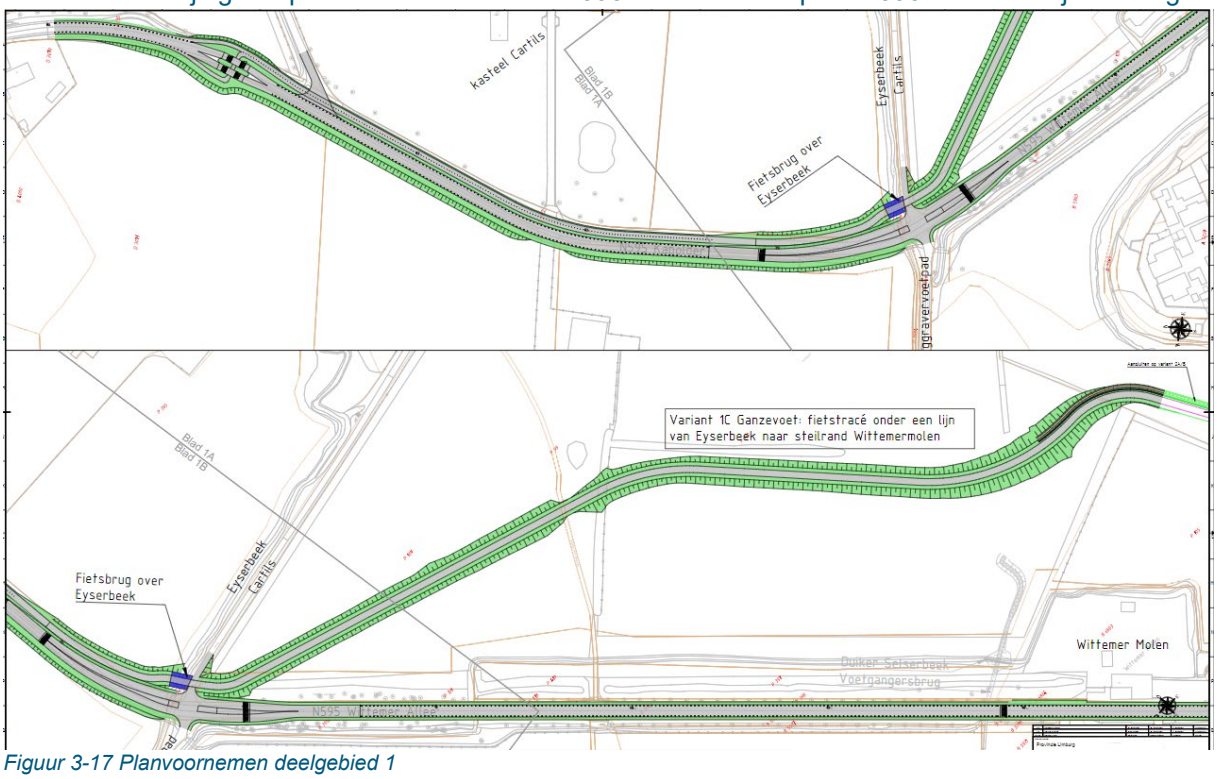
Deelgebied 2
Bij deelgebied 2 gaat de voorkeur uit naar variant 2b. Bij deze variant wordt de versnippering van percelen zoveel mogelijk voorkomen. Het tracé heeft weinig impact op de aangewezen steilrand in het gebied en tast zo min mogelijk oppervlakte aan goudgroene natuur aan. Ook ontstaat ruimte om in de toekomst mogelijk een extra Molenvijver aan te leggen. Wel komt de fietsverbinding hiermee dichter bij de bestaande woningen te liggen.

Deelgebied 3
Bij deelgebied 3 gaat de voorkeur uit naar variant 3c. De grondaankoop is nihil en er komt meer ruimte op het plein vrij voor toekomstige functies dan bij variant 3a. Voor verkeersveiligheid is bij deze variant geen fietsoversteek vanuit de Van Plettenbergweg noodzakelijk en hebben de fietsers geen voorrang wat bevorderlijk is voor de doorstroming van het wegverkeer op de N595. Daarnaast ligt de oversteek verder van de bebouwing af wat bijdraagt aan een prettige leefomgeving.

3.3 Voorkeursontwerp

In voorgaande paragraaf is de voorkeursvariant kort beschreven. Deze paragraaf gaat nader in op de specificaties van de fietsverbinding, het verkeersplein en de bijbehorende aanpassingen aan de N595.

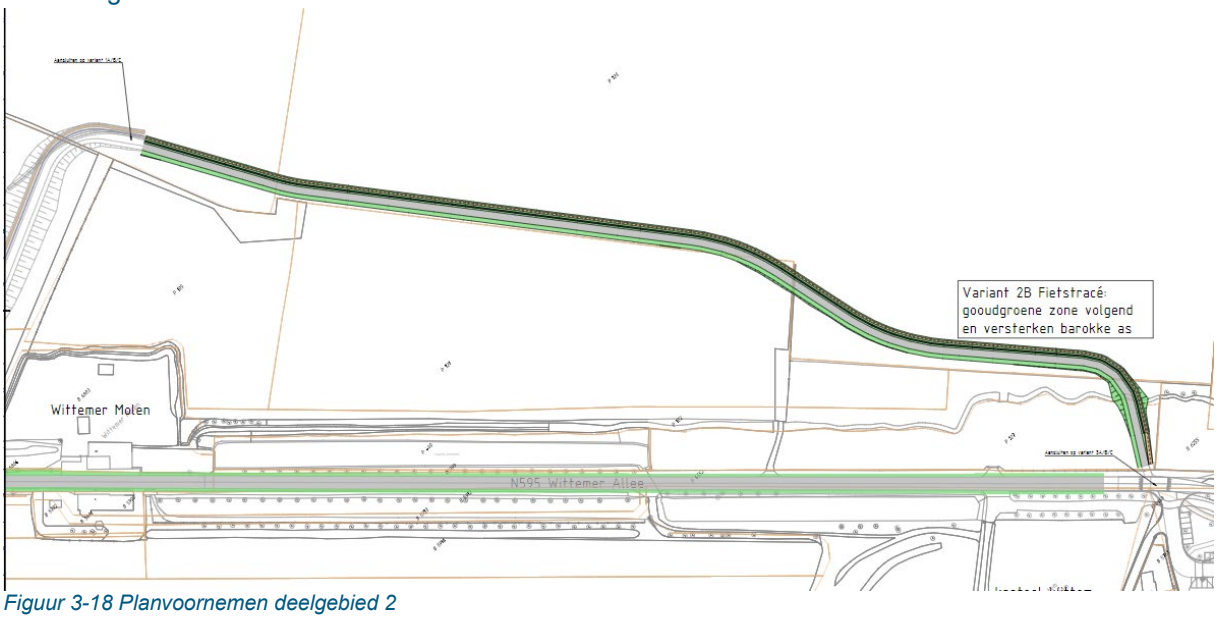
Ten zuiden van Kapolder wordt een fietsoversteekplaats ingericht op de N595. Het fietsverkeer uit Kapolder zal zich namelijk van fietssuggestiestroken aan beide zijkanten van de weg moeten verplaatsen naar één tweezijdig fietspad ten oosten van de N595. Het verkeer op de N595 heeft hierbij voorrang.



Figuur 3-17 Planvoornemen deelgebied 1

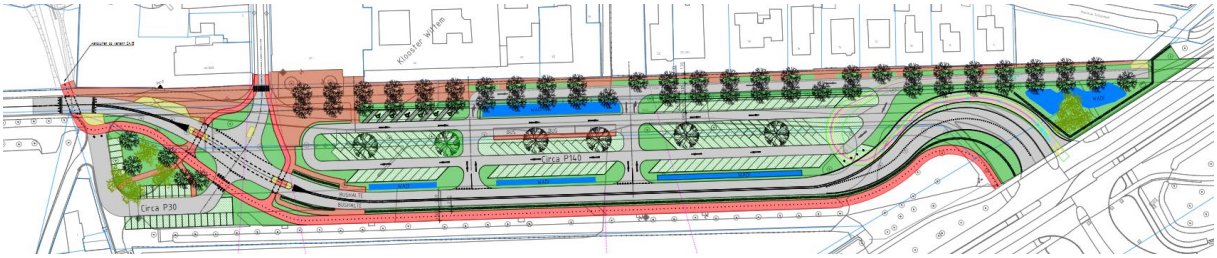
Tot aan de Eyserbeek volgt het fietspad het tracé van de N595 die hier 6,20 meter breed is. Het fietspad takt vlak voor de Eyserbeek af van het tracé van de N595, waar het fietspad oversteekt middels een nieuwe fietsbrug. Aan de overzijde van de Eyserbeek wordt ter hoogte van het Burggravervoetpad een oversteek gerealiseerd. In verband met de verkeersveiligheid wordt hiervoor een middengeleider in de bocht van de N595 gerealiseerd.

Het fietspad loopt vanaf hier in één rechte lijn door, waarbij het tracé ter plaatse van de boomgaard iets terugbuigt naar de N595. De aanwezige steilrand in het landschap en het archeologisch monument onder de boomgaard worden hierdoor niet door het tracé doorkruist.



Figuur 3-18 Planvoornemen deelgebied 2

Vanaf de Wittemermolen volgt het fietspad de begrenzing van de goudgroene natuurzone richting Wittem. Het tracé is boven op de aanwezige steilrand gesitueerd en volgt dit natuurlijk profiel. Nabij de bebouwde kom van Wittem buigt het fietspad terug naar de N595.



Figuur 3-19 Planvoornemen deelgebied 3

Daar waar het fietspad de bebouwde kom van Wittem in komt, doorkruist het tracé de afslagtak van de Selzerbeek. Hiervoor zal een brug of andere waterovergang worden gerealiseerd. Direct na deze brug kruist het fietspad de N595, waarbij de fietsers voorrang moeten verlenen aan het verkeer op de N595. Het fietspad verloopt verder aan de zuidzijde van het verkeerplein, waar de enkelzijdige fietsstroken van de Van Plettenbergweg aansluiten op het tweezijdig fietspad. Op de doorgaande routes Wijlre-Wittem en Eys-Wittem hebben de fietsers geen voorrang of is er geen fietsoversteek wat optimaal is voor de doorstroming van het wegverkeer.

Op het verkeersplein zijn zowel parkeervoorzieningen ten zuiden als ten noorden van de N595 voorzien. Aan de zuidzijde zijn parkeervoorzieningen in beperkte omvang voorzien. Hier bevindt zich tevens ook de bestaande standplaats (detailhandel) en een afvalinzamelpunt. Het grootste deel van de parkeerplaatsen bevindt zich ten noorden van de N595. Tussen de parkeerplaatsen en de bebouwing van Wittem zijn twee rijen met bomen voorzien. Verder krijgt het verkeersplein zelf een groene uitstraling door de aanplant van bomen, aanleg van groenvoorzieningen en voorzieningen ten behoeve van de opvang en buffering van hemelwater. De bestaande bomenrij aan de lange zijde tussen het verkeersplein en de N278 blijft behouden. Het ontwerp sluit aan op de bestaande grens van de parkeerplaats.

Op de doorgaande routes Wijlre-Wittem en Eys-Wittem hebben de fietsers geen voorrang of is er geen fietsoversteek wat optimaal is voor de doorstroming van het wegverkeer.

Voor het gehele tracé van de N595 buiten de bebouwde kom geldt een snelheidsverlaging van 80 km/h naar 60 km/h waardoor de fijnstofproductie en de geluidsproductie door wegverkeer op de N595 afnemen.

3.4 Definitief schetsontwerp

Het voorkeursontwerp vormde de basis voor het voorontwerp bestemmingsplan dat van 27 december 2021 t/m 6 februari 2022 voor inspraak ter inzage heeft gelegen. Naar aanleiding van ingekomen inspraakreacties en verdere optimalisatie van het voorkeursontwerp, is het ontwerp op onderdelen aangepast naar het definitieve schetsontwerp. Dit definitieve schetsontwerp vormt het uitgangspunt van voorliggend bestemmingsplan en de grondslag voor het uiteindelijke uitvoeringsontwerp voor realisatie.

Naar aanleiding van de inspraakreacties en verdere optimalisatie van het ontwerp zijn de volgende aanpassingen in het definitief schetsontwerp doorgevoerd ten opzichte van het voorkeursontwerp:

Situering vrijliggend fietspad
In verband met een zo beperkt mogelijke aantasting van de goudgroene natuurzone, kende het vrijliggende fietspad in het voorkeursontwerp een redelijk haakse aansluiting op de N595 nabij Wittem. Deze aansluiting is in het definitief schetsontwerp minder haaks vormgegeven, waarmee tegemoet wordt gekomen aan de wens van de bewoners in Wittem voor een grotere afstand van het fietspad tot de nabijgelegen achtertuinen. De aantasting (verlies oppervlak) van de goudgroene natuurzone wordt gecompenseerd, zie paragraaf 4.4 en de bij dit bestemmingsplan in bijlage 9 opgenomen natuurcompensatieopgave.

Nabij de Wittemermolen is de afstand van het fietspad tot het bestaande bosje met circa 5 meter vergroot. Door het fietspad op grotere afstand van dit bosje te situeren wordt tegemoetgekomen aan de inspraakreactie over meer (sociale) veiligheid rondom dit bosje.

Daarnaast is de situering van het fietspad nabij de molenvijver enigszins aangepast in verband met de grondeigendomposities van de initiatiefnemer.

Situering fietspad bij komgeleider Kapolder
Bij de oversteekplaats van de komgeleider bij Kapolder is de ligging van het fietspad geoptimaliseerd met vloeiende rijlijnen voor fietsers. Ook sluit hier het fietspad richting Kapolder aan op het bestaande fietspad, waardoor het fietsverkeer ten opzichte van het voorkeursontwerp pas later bij het overige wegverkeer wordt gevoegd.

Struinpaden voor voetgangers
In het ontwerp zijn struinpaden voor voetgangers opgenomen, welke aansluiten op de bestaande routes voor wandelaars nabij het plangebied. In het ontwerp zijn de voetgangers gescheiden van het weg- en fietsverkeer. Daar waar de struinpaden langs de fietsroute zijn gesitueerd, wordt een haag aangebracht tussen het fietspad en het voetpad. Langs het gehele vrijliggende fietspad wordt een gescheiden struinpad gerealiseerd. Vanaf dit struinpad wordt een wandelverbinding naar de Wittemermolen ingericht en wordt een aansluiting op de bestaande wandelroute over het talud van de oude trambaan ingericht.

Accentuering steilrand als graft
De steilrand ten noordoosten van de molenvijvers, tussen de Wittemermolen en Wittem, is in het definitief schetsontwerp meer geaccentueerd. De steilrand wordt als landschappelijk element meer aangezet, door het hoogteverschil met het omliggend landschap te vergroten.

Daarnaast wordt ter plaatse van deze steilrand beplanting aangebracht, waardoor een duidelijk herkenbare graft in het landschap zal ontstaan. Met deze wijziging in het ontwerp wordt een nadere invulling gegeven aan het versterken van de landschappelijke kwaliteiten binnen het plangebied, wordt tegemoetgekomen aan de wens van omwonenden voor een groenere inpassing van het fietspad en wordt bodemerosie tegengegaan.

3.5 Gewijzigd schetsontwerp

Het definitief schetsontwerp vormde de basis voor het ontwerp bestemmingsplan dat van 11 november t/m 22 december 2023 ter inzage heeft gelegen. Naar aanleiding van ingekomen zienswijzen is het definitief schetsontwerp op onderdelen aangepast. Deze aanpassingen zijn toegelicht in de reactie op de zienswijzen, zie de Nota van Zienswijzen in bijlage 12. Het gaat om de volgende wijzigingen:

Nieuwe inrit voor akkerbouwperceel
In overleg met de eigenaar van het akkerbouwperceel kadastraal bekend als WTM00 P 217 is de voorziene ontsluiting van het akkerbouwperceel via een ventweg aangepast naar een ontsluiting via een nieuwe inrit rechtstreeks op de Wittemer Allee.

Aanpassing inrit Wittemer Allee 1a
In overleg met de eigenaar is een nieuw ontwerp gemaakt voor de inrit naar de Wittemer Allee 1a, waarbij de voorziene kruising met het fiets- en voetpad is verplaatst. Het fiets- en voetpad is ter plaatse van de inrit aan de overzijde van de Wittemer Allee gesitueerd en de fietsoversteekplaats is verschoven richting de parkeerplaats.

Compensatie in natura
In het ontwerp bestemmingsplan werd uitgegaan van het financieel compenseren van het verlies aan oppervlak van nog te ontwikkelen natuur (goudgroene natuur/Natuurnetwerk Limburg). Nabij het plangebied zijn geschikte gronden gevonden waar natuur gerealiseerd kan worden ter compensatie van het oppervlakteverlies in natura. De compensatieopgave is van ‘financiële compensatie’ aangepast naar ‘compensatie in natura’.

Uitbreiding parkeerplekken
In samenspraak met de klankbordgroep is het aantal parkeerplekken voor het klooster nabij de kruising Wittemer Allee/Van Plettenbergweg uitgebreid.

Wijziging fietsstroom Eys-Wijlre
In samenspraak met de klankbordgroep is de fietsverbinding Eys-Wijlre aangepast, zodat fietsers niet hun route afsnijden over de Wittemer Allee, maar gebruik maken van het vrijliggend fietspad.

Snelheidsremmer Van Plettenbergweg
In samenspraak met de klankbordgroep is in de Van Plettenbergweg een snelheidsremmer toegevoegd, om het verkeer uit de Van Plettenbergweg meer te dwingen tot het verlagen van de rijsnelheid bij het naderen van het kruispunt.

Inrichting van de parkeerplaats
In samenspraak met de klankbordgroep wordt het inrichtingsplan van de parkeerplaats verder uitgewerkt, onder andere de wadi’s (water infiltrerende groenvoorzieningen) zijn gewijzigd. Aandachtspunt vanuit de klankbordgroep is voldoende zichtbaarheid van het klooster in relatie tot de aanplant van bomen in de groenvoorzieningen.

Laadvoorzieningen voor elektrische auto's
In samenspraak met de klankbordgroep zijn aan de ventweg enkele parkeerplaatsen gesitueerd voor de aanliggende woningen. Omdat het niet is toegestaan met een kabel over openbaar gebied (de stoep) een auto op te laden, zal bij de verdere uitwerking van het ontwerp geanticipeerd worden op openbare laadpalen voor elektrische auto's.

Verplaatsing busparkeerplaatsen
In samenspraak met de klankbordgroep zijn de parkeerplaatsen voor bussen verplaatst en langs de Wittemer Allee gesitueerd. Daarmee is de afstand tussen deze parkeerplaatsen en de woningen vergroot. Om te voorkomen dat deze parkeerplaatsen het zicht bij het uitrijden van de parkeerplaatsen belemmeren zijn de in- en uitritten naar de parkeerplaats aangepast.

Vervangen bestaande bomen
Vanwege de beperkte levensduur van de bomen langs de zuidzijde van de parkeerplaats, zullen de bestaande bomen worden vervangen door nieuwe boomgroepen en wordt een wadi aangelegd voor de opvang en infiltratie van afstromend hemelwater. Ook de bestaande bomenrij langs de N595 wordt deels vervangen door nieuwe bomen.

Deze aanpassingen hebben over het algemeen geen wijzigingen van het bestemmingsplan tot gevolg, omdat de aanpassingen van wegprofielen, ontsluitingen en groenvoorzieningen passend zijn binnen de begrenzingen van de bestemming 'Verkeer' en/of 'Groen'. Alleen de wijziging van de fietsoversteek bij Wittem, naar aanleiding van een aangepaste ontsluiting van Wittemer Allee 1a, en de wijziging van de compensatieopgave in natura heeft geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan:

- Door de gewijzigde oversteek komt een deel van het fietspad buiten de plangrens van het ontwerp bestemmingsplan te liggen, namelijk gedeeltelijk op het perceel kadastraal bekend als WTM00 B 6255 (Wittemer Allee 36). Over aankoop van dit deel van het perceel is met de terreineigenaar overlegd. De plangrens is hierop aangepast.
- De compensatieopgave in natura moet volgens de beleidsregel 'Natuurcompensatie' planologisch worden geborgd. Hiervoor worden de compensatiepercelen kadastraal bekend als GPN00 A 5131 en GPN00 A 5128 herbestemd naar 'Natuur'. Deze percelen zijn in eigendom van de Provincie Limburg. De plangrens is hierop aangepast.

4 Milieu- en omgevingsaspecten

In navolgende paragrafen is de haalbaarheid van het planvoornemen getoetst. Ten opzichte van het voorontwerp bestemmingsplan zijn de onderzoeken ten aanzien van de watertoets, Landschap-Natuur-Cultuurhistorie en het akoestisch onderzoek gewijzigd. Aanleiding hiervoor is de verdere uitwerking van het schetsontwerp en het advies tot nader onderzoek uit de voorgaande versie van de onderzoeken. De aangepaste onderzoeken en resultaten zijn in navolgende paragrafen verwerkt.

4.1 M.e.r. beoordeling

Kader
Een verplichting om een (vormvrije) m.e.r.- beoordelingsprocedure of volledige m.e.r.- procedure uit te voeren kan ontstaan in het gesloten spoor of het open spoor. Via het gesloten spoor kan een activiteit m.e.r.(beoordelings)plichtig zijn, wanneer deze is beschreven in de lijst activiteiten in bijlage C of D van het Besluit m.e.r.. Via het open spoor kan een plan m.e.r.(beoordelings)-plichtig zijn als in het kader van de Wet natuurbescherming het uitvoeren van een passende boordeling verplicht is, in verband met mogelijk significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstelling van Natura 2000-gebieden.

Toelichting
Hiernavolgend is getoetst of sprake is van een m.e.r.(beoordelings)plicht in verband met de vaststelling van een bestemmingsplan voor voorgenomen ontwikkeling.

Gesloten spoor
Voor de beoogde ontwikkeling dient gemotiveerd te worden of sprake is van negatieve effecten op het milieu. Afhankelijk van de aard en de omvang van de ontwikkeling dient een m.e.r.- procedure (C- lijst), een m.e.r.- beoordelingsprocedure (D- lijst) of een vormvrije m.e.r.- beoordelingsprocedure uitgevoerd te worden. Deze omvang staat beschreven in het Besluit m.e.r. in bijlage C en D, onder de kolom ‘drempelwaarde’.

De beoogde ontwikkeling staat niet beschreven in de C- lijst van het Besluit m.e.r.. Hierdoor is er binnen het gesloten spoor geen verplichting tot het doorlopen van een m.e.r.- procedure. Daarnaast valt de beoogde ontwikkeling niet in de D- lijst omdat de N595 geen autosnelweg of autoweg is (waardoor deze niet binnen de activiteit ‘wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg’ conform D1.1 van het Besluit milieueffectrapportage valt). Hierdoor is er binnen het gesloten spoor geen verplichting tot het opstellen van een (vormvrije) m.e.r.- beoordeling.

Open spoor
Voor ontwikkelingen volgt ook een m.e.r.- (beoordelings)plicht als significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden door de beoogde ontwikkeling niet op voorhand kunnen worden uitgesloten en deze ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt in een bestuursrechtelijk of wettelijk voorgeschreven kaderstellend plan. Voorliggend bestemmingsplan wordt aangemerkt als een wettelijk voorgeschreven plan. Als in het kader van de Wet natuurbescherming (zie paragraaf 4.4) een passende beoordeling dient te worden opgesteld, geldt voor de beoogde ontwikkeling in beginsel een m.e.r.-plicht. Op grond van artikel 7.2a lid 2 Wet milieubeheer mag in sommige gevallen een plan m.e.r.-beoordeling worden uitgevoerd, in plaats van een directe m.e.r.-plicht. Dit is uitsluitend het geval als:

- alleen vanwege een passende beoordeling een plan-m.e.r.-plicht van toepassing is, en
- sprake is van een klein gemeentelijk gebied of kleine wijziging van een plan waarvan het bevoegd gezag eerder beoordeeld heeft dat die geen aanzienlijke milieueffecten heeft.

Zoals toegelicht in paragraaf 4.4 kunnen significant negatieve effecten als gevolg van versnippering, oppervlakteverlies en verstoring worden uitgesloten, als het ontwerp de bedding van de Eyserbeek intact laat en rekening wordt gehouden met kwetsbare periodes van mogelijk aanwezige soorten met een instandhoudingsdoelstelling. Deze voorwaarden worden meegenomen als kaders voor het uitvoeringsontwerp en als voorschriften in de realisatiefase.
Significant negatieve effecten ten gevolge van verzuring en vermesting door stikstofdepositie in de gebruiksfase kunnen uitgesloten worden. Voor de realisatiefase blijkt sprake te zijn van een (tijdelijke) depositiebijdrage op Natura 2000-gebieden. Uit de voortoets, zie paragraaf 4.4, blijkt dat significant negatieve effecten op Natura 2000 ten gevolge van deze depositie kunnen worden uitgesloten. Daarmee volgt geen m.e.r.(beoordelings)plicht vanuit het open spoor.

Conclusie
Binnen het gesloten spoor bestaat er geen m.e.r.-(beoordelings)plicht voor de beoogde ontwikkeling. Significant negatieve effecten op onder de Wet natuurbescherming beschermde gebieden kunnen worden uitgesloten, als de bedding van de Eyserbeek intact wordt gelaten en bij de uitvoering rekening wordt gehouden met kwetsbare periodes van mogelijk aanwezige soorten met een instandhoudingsdoelstelling. Voor de aanlegfase blijkt uit de voortoets dat de tijdelijke bijdrage van stikstofdepositie niet leidt tot significant negatieve effecten op Natura 2000. Een m.e.r.-(beoordelings)plicht is niet aan de orde.

4.2 Water

Kader
De watertoets is per 1 november 2003 wettelijk verplicht (en vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening). Dit betekent dat ruimtelijke plannen die vanaf deze datum ter inzage worden gelegd, voorzien moeten zijn van een waterparagraaf. De waterparagraaf is ‘een beschrijving van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding’. Het is een toelichting op het doorlopen proces en maakt de besluitvorming ten aanzien van water transparant. De waterparagraaf grijpt zichtbaar terug op de afsprakennotitie en het wateradvies van de waterbeheerder. In het kader van voorgenomen ontwikkeling is een watertoets opgesteld. Deze rapportage is opgenomen als bijlage 2.

Voor een overzicht van het relevante waterbeleid wordt verwezen naar de watertoets in bijlage 2. Onderstaand zijn de belangrijkste punten samengevat.

Waterberging
Het beleid van Waterschap Limburg gaat uit van het ‘stand- still beginsel’, ofwel waterneutraal bouwen. Dit wil zeggen dat er ten gevolge van de aanleg geen extra hemelwater mag worden geloosd ten opzichte van een lozing die vanaf onverhard terrein plaatsvindt (2 l/s/ha).

De gemeente Gulpen-Wittem stelt, aanvullend op het beleid van het waterschap, dat in geval van renovatie naar een minimale berging wordt gestreefd van 35 mm/m^2 en naar een minimale berging van 80 mm/m^2 bij nieuwbouw, indien dit redelijkerwijs technisch haalbaar is. Daarnaast mag in het landelijk gebied een bui van T=25 geen (extra) hinder veroorzaken vanwege een nieuwe ontwikkeling.

Vooroverleg
Over voorgenomen ontwikkeling is vooroverleg gevoerd met het waterschap. Hierin heeft Waterschap Limburg de volgende aanvullende randvoorwaarden en eisen of wensen ingebracht:

- Het waterschap heeft aangegeven dat indien de ontwikkeling in een vastgelegd inundatiegebied is gelegen, compensatie van berging een randvoorwaarde is. Dit betekent dat de vervallen m^3 aan waterberging door de invulling van de ontwikkeling ergens anders gecompenseerd dient te worden (m^3 voor m^3). De compensatie dient afgestemd te worden met het waterschap;

- Het waterschap heeft uitgesproken dat het wenselijk is om ook voor aanpassingen aan het bestaand verhard oppervlak (bv. toplaag rijbaan N595 vervangen) de 80mm/m^2 watercompensatie toe te passen. Bijvoorbeeld in te vullen door water eerst in verlaging in berm op te vangen voordat het naar het watersysteem stroomt.
- Het verzoek van het waterschap is, om indien mogelijk, overige bergingskansen mee te nemen in het ontwerp;
- Indien een doorlatende ondergrond aanwezig is, mogen verhardingen uitgevoerd als grasbetontegels als 50% verhard meegenomen worden in de wateropgave.
- Met betrekking tot kwaliteit van regenwater:
    - Water vallend op toekomstig fietspad ziet waterschap als schoon regenwater. Directe afvoer op oppervlaktewatersysteem zonder voorzieningen is mogelijk;
    - water vallend op provinciale weg ziet waterschap als licht verontreinigd. Voorzieningen zoals afvoer via bermpassage (via berm) is noodzakelijk;
- Het waterschap heeft samen met provincie Limburg en Rijkswaterstaat voor regenwater een brochure opgesteld ('Regenwater schoon naar beek en bodem') waarin hun visie en richtlijnen op verantwoord afkoppelen van regenwater zijn opgenomen. De opgenomen voorkeurstabel afkoppelen dient daarbij gevolgd te worden.

Voor het verleggen van een duiker, compenseren van inundatie en het lozen van regenwater middels een voorziening op het watersysteem van het waterschap dient een watervergunning te worden aangevraagd.

Toelichting

Hoogteligging, bodemopbouw en grondwaterpeil

Het maaiveld in het plangebied varieert van circa 90 m+NAP tot 97 m+NAP. Rondom het tracé van de N595 komt de samenstelling van de bodem geomorfologisch overeen met een beekdalbodem waarbij de toplaag zich kenmerkt in klei en leem. Dit wordt bevestigd door het uitgevoerd bodemonderzoek (november 2021). De grondwaterstand varieert van circa NAP +92.5m tot NAP +90m (ca. 0 tot 5 m-maaiveld). Dit resulteert in een veelal verzadigde en slecht doorlatende ondiepe ondergrond. Dit wordt bevestigd door de onderzoeksresultaten met betrekking tot de waterdoorlatendheden/k- waarden.

Ter hoogte van het fietspad tracé aan de zijde van de Wittemer Watermolen komt de bodem overeen met lösswand waarbij de toplaag zich kenmerkt in leem, gevolgd door klei. Bij lokaal uitgevoerd bodemonderzoek (november 2021) wordt veen aangetroffen. Onder de kleilaag komt verzadigd grind voor. In en op de klei en veen is hangwater aanwezig. De grondwaterstand varieert van circa NAP +93M tot NAP +94m (ca 3,5 tot 5m-maaiveld). Dit resulteert in een onverzadigde, maar slecht doorlatende ondiepe ondergrond. Dit wordt bevestigd door de onderzoeksresultaten met betrekking tot de waterdoorlatendheden (k- waarden).

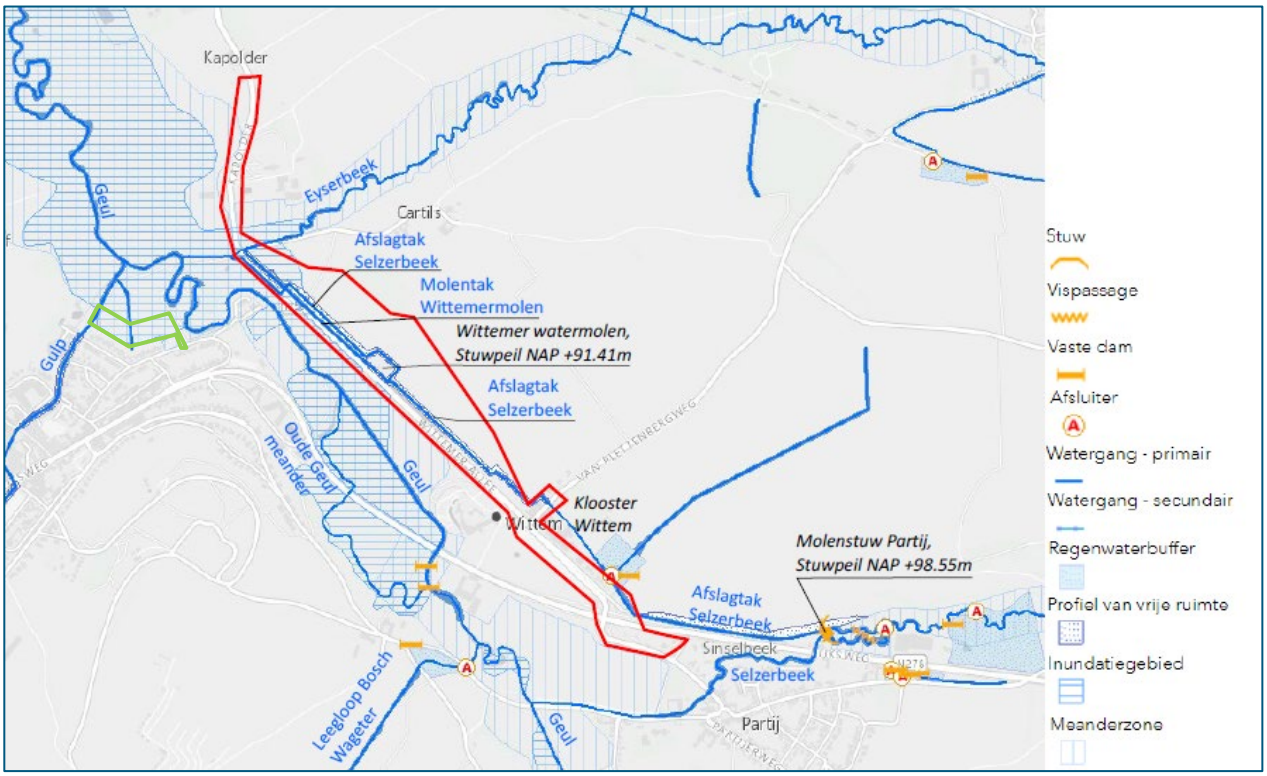
Daarnaast is sprake van kwel in het gebied. Deze kwel is niet van invloed op de situering van de fietsverbinding of de aan te brengen verharding. Wel dient bij het aanbrengen van het grondlichaam, waarop de fietsverbinding is gelegen, rekening gehouden te worden met de kwel en het afstromen van aan de oppervlakte komend kwelwater. Hiervoor te treffen maatregelen maken onderdeel uit van het detailontwerp en worden daarom in een volgende fase nader uitgewerkt.

Watersysteem

Op de Legger van het Waterschap Limburg staan alle watergangen, gebieden en objecten waarvoor op grond van de Keur nadere regels zijn gesteld. Een uitsnede van de legger is opgenomen in figuur 4.1. Het plangebied kruist de hierop aangewezen primaire watergangen Afslagtak Selzerbeek, Molentak Wittemermolen en de Eyserbeek.

Ter plaatse van de Eyserbeek, op korte afstand van de Geul, is het plangebied gedeeltelijk gelegen binnen de gebieden aangewezen als ‘meanderzone’ en ‘inundatiegebied’. Ook het perceel voor realisatie van de natuurcompensatie is aangewezen als ‘meanderzone’ en ‘inundatiegebied’.
Een inundatiegebied is bedoeld om in tijden van overvloedige neerslag overtollig water op te kunnen vangen, en vervult daarmee een belangrijke functie met het oog op het voorkomen van wateroverlast in stedelijke gebieden. Een meanderzone is opgenomen op de legger om ruimte te maken voor het oppervlaktewater om via een natuurlijk proces te kunnen meanderen. Dit proces mag niet worden belemmerd. Alleen in geval van een algemeen verkeersbelang kan hiervan worden afgeweken, waarbij de natuurlijke processen zo min mogelijk moeten worden verstoord.

Voor het deel van de planontwikkeling dat plaatsvindt binnen de zone ‘inundatiegebied’ wordt in overleg met het waterschap bepaald wat de precieze compensatieopgave omvat. Op aangeven van het waterschap zal hiervoor een vergunning worden aangevraagd, waarmee de realisatie van eventuele maatregelen vanwege mogelijke aantasting van het inundatiegebied is geborgd.



Figuur 4-20 Uitsnede Leggerkaart oppervlaktewateren Waterschap Limburg

Waterbergingsopgave
In het plangebied van de herinrichting van de N595 wordt het afkoppelbeleid van Waterschap Limburg gevolgd volgens het ‘stand-still beginsel’ en de voorkeursvolgorde van gescheiden regenwater hergebruiken, vasthouden, bergen en afvoeren. Volgens de Keur betekent dit concreet dat er 80 mm aan bergings-/infiltratievoorzieningen aangebracht dient te worden per m² extra aangebracht verhard oppervlak. Het verhard oppervlak binnen het plangebied neemt toe met 3.770 m². Hieruit volgt een benodigde berging van 1.088 m³.

Op diverse manieren kan invulling worden gegeven aan de waterbergingsopgave. Er wordt voorgesteld de begroeide berm naast het fietspad te voorzien van een greppel met grindpakket om het hemelwater te bergen. Ter compensatie van toename aan het verharde oppervlak van Cartils tot Kapolder wordt voorgesteld een verlaging aan te brengen tussen de N595 en het vrijliggende fietspad.

Binnen de kern Wittem wordt voorgesteld invulling te geven aan waterberging middels het aanleggen van wadi's ten noorden en zuiden van de parkeerplaats van het klooster. Vanwege de beperkte grootte van de wadi's zal deze aangevuld moeten worden met een ondergrondse berging onder de parkeerplaatsen. Deze maatregelen en waterbergingsopgave maken onderdeel uit van de voorwaarden aan het uitvoeringsontwerp.

Omgang met vuil- en schoon water
De hemelwaterafvoer van de N595 buiten de Kern Wittem zal gelijk blijven aan de bestaande situatie. Hemelwater afkomstig van de verhardingen die binnen de herinrichting binnen de kern Wittem vallen, zal zoveel mogelijk bovengronds afgevoerd worden naar de wadi's en de waterberging onder de parkeerplaats. Daar waar de herinrichting bestaande watergangen kruist, worden duikers aangebracht om de afvoer van de watergangen te waarborgen.

Hemelwater afkomstig en afstromend van de N595 ziet het waterschap als licht verontreinigd en zal via een bodemfilter afgevoerd worden op het oppervlaktewatersysteem. Buiten de bebouwde kom wordt de bodemfilter uitgevoerd als verlaging (kil) in de berm. Binnen de bebouwde kom van Wittem is ook een bodemfilter wenselijk. In Wittem worden wadi's aangebracht die als bodemfilter gaan werken. Hemelwater afkomstig van het toekomstige fietspad wordt gezien als schoon water. Infiltratie van dit water in de bodem is zonder aanvullende voorzieningen mogelijk.

De N595 en de parkeerplaats bij het klooster worden afgekoppeld van het gemengde rioolstelsel. Het overige deel binnen de bebouwde kom van Wittem is reeds afgekoppeld van het gemengd rioolstelsel.

De verwachting is dat de werkzaamheden geen effect hebben op de grondwaterstand in de omgeving.

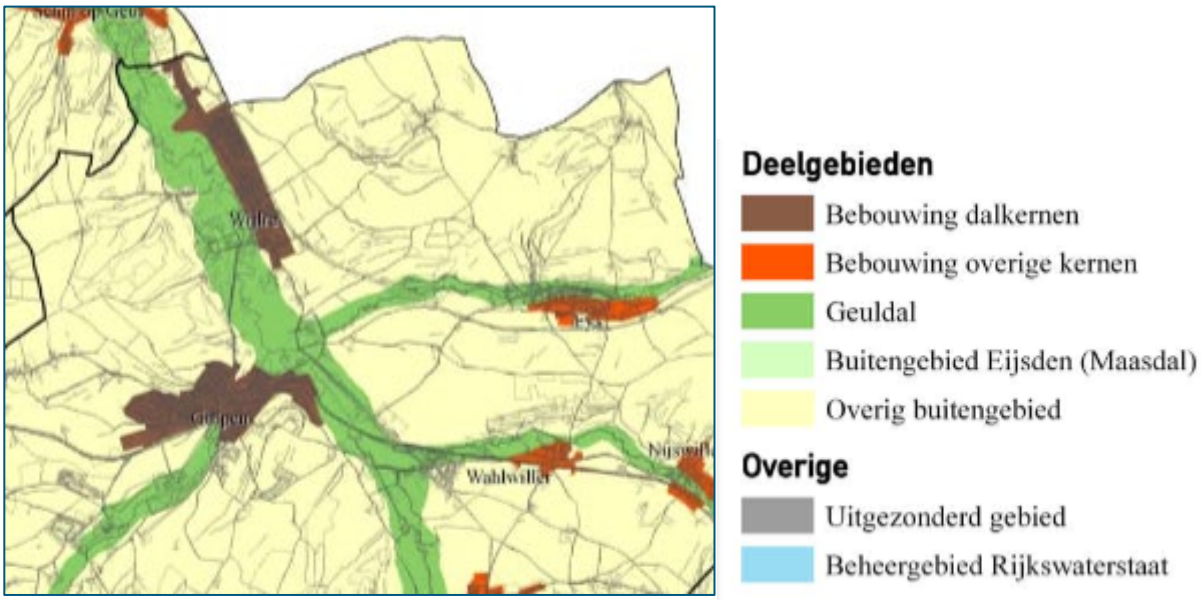
Conclusie
Ten aanzien van het aspect water zijn in het kader van de beoogde ontwikkeling geen belemmeringen voorzien. Afstromend hemelwater wordt zoveel mogelijk binnen het plangebied verwerkt. Ten aanzien van de compenserende maatregelen in het kader van de werkzaamheden in het door het waterschap aangewezen 'inundatiegebied', worden nog nader afgestemd.

4.3 Bodem

Kader
In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient aangetoond te worden dat de bodemkwaliteit geschikt is (of geschikt te maken is) voor de beoogde functie/het toekomstig bodemgebruik. Vanuit de uitvoerbaarheid van de beoogde ontwikkeling dient daarnaast het financiële risico ten aanzien van de mogelijke aanwezigheid van ernstige bodemverontreinigingen in kaart te worden gebracht.

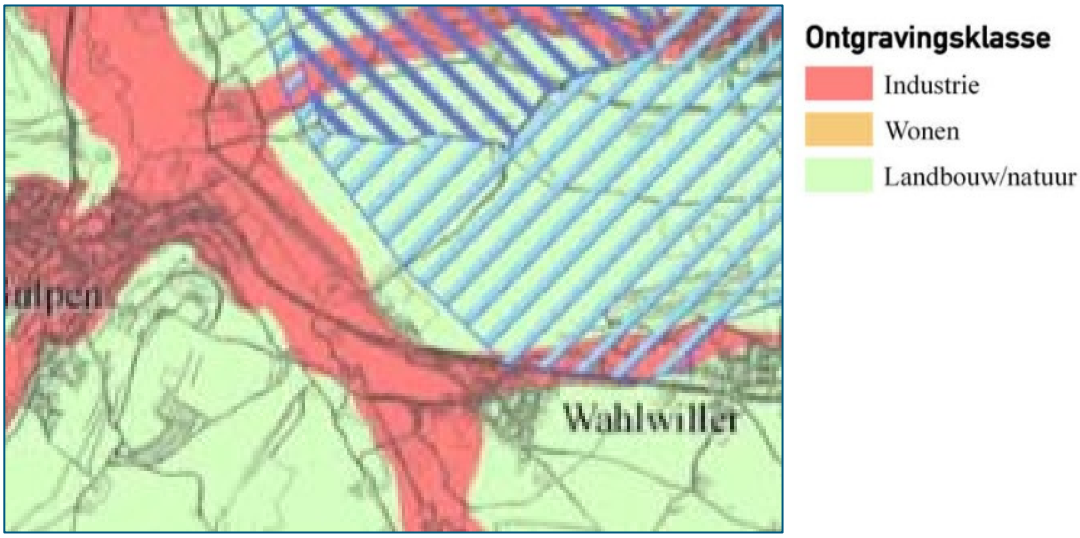
Toelichting
Begin 2021 heeft Royal HaskoningDHV in opdracht van de Provincie Limburg een vooronderzoek bodem NEN5725 en asfalt CROW210 uitgevoerd ter plaatse van de voorgenomen herinrichting van de N595. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 3 van de toelichting.

Diffuse bronnen
Op de bodemkwaliteitskaart van de regio Heuvelland (2011) is de locatie van de beoogde ontwikkeling gelegen binnen de zone 'Geuldal' uit de deelgebiedenkaart onder- en bovengrond van de gemeente Gulpen- Wittem. Zie figuur 4-22. Het plangebied is dicht bij de Geul gelegen welke kan overstromen en hierdoor verontreinigingen met zich mee kan brengen.



Figuur 4-21 Deelgebiedenkaart onder- en bovengrond in het onderzoeksgebied ((Bron: Bodemkwaliteitskaart regio Heuvelland, 2011)

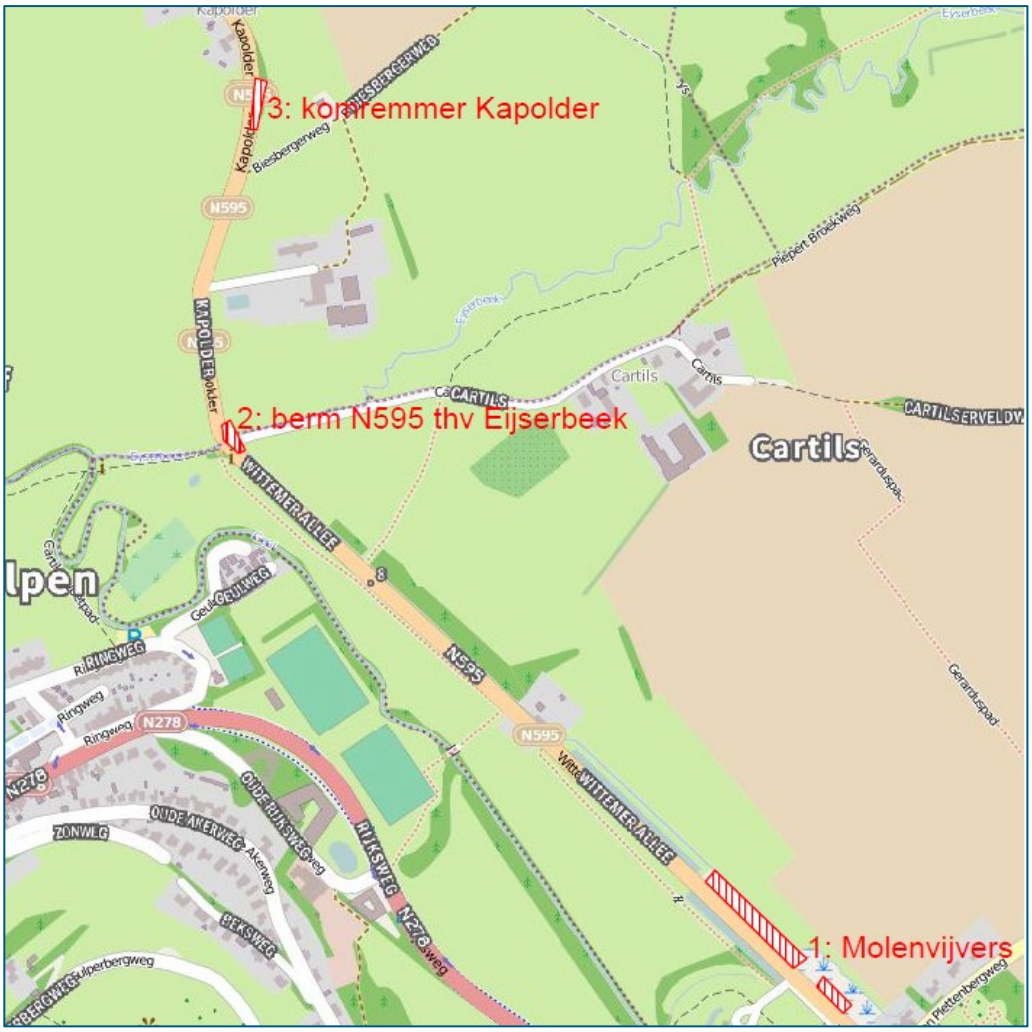
Op de ontgravingskaart zijn zowel de boven- als de ondergrond aangeduid als de ontgravingsklasse 'Industrie'. Zie figuur 4-23. De ontgravingsklasse 'Industrie' betekent dat de grond licht verontreinigd is. Voornamelijk langs oude weg- en/of spoortracés is de naastgelegen bodem verontreinigd geraakt met zware metalen, PAK's en/of minerale olie door het verkeersgebruik. Ook overstromingen vanuit de Geul kunnen verontreiniging met zich meebrengen, aangezien deze ontspringt in België waar in het verleden lozingen hebben plaatsgevonden. Daarnaast wordt aangenomen dat atmosferische depositie de enige mogelijke bron van PFAS- verontreiniging is binnen het onbebouwde deel.



Figuur 4-22 Ontgravingsklasse in het onderzoeksgebied (Bron: Bodemkwaliteitskaart regio Heuvelland, 2011)

Puntbronnen
Bodemverontreiniging als gevolg van bedrijfsmatige activiteiten wordt niet verwacht. Een deel van het voormalige tramspoor is in het veld tussen de N595 en de weg naar Cartils nog zichtbaar door een lichte verhoging. Dit duidt vermoedelijk op aangebracht bodemmateriaal welke als verdachte puntbron voor bodemverontreiniging wordt aangemerkt. Daarnaast is het onbekend welke materialen zijn gebruikt als fundatie- aanvulling onder aanwezige verhardingen van wegen, trottoirs en parkeerplaatsen bij klooster Wittem.

Bodemkwaliteit plangebied
Uit het vooronderzoek blijkt dat er sprake is van PAK- bodemverontreiniging bij de gedempte Molenvijver als ook bij het gedeelte van de berm N595 ter hoogte van Eyserbeek en komremmer Kapolder, zie figuur 4-24. Weliswaar heeft bij de komremmer een sanering plaatsgevonden, doch hierdoor is niet uitgesloten dat bij de overige gedeelten van de berm of de komremmer eveneens verontreinigingen met bv. PAK in de bodem kunnen voorkomen. Binnen de onderzochte bermen N595 ter hoogte van Eyserbeek zijn geen asbestverontreinigingen aangetoond. Ook zijn binnen de onderzoekslocatie en in de nabije omgeving geen verdachte puntbronnen voor PFAS naar voren gekomen, zodat uitsluitend vanuit atmosferische depositie de bodem verdacht op PFAS blijft.



Figuur 4-23 Situering verdachte locaties PAK- bodemverontreiniging

Nader onderzoek naar de bodemkwaliteit wordt verricht voor hergebruik of afvoer van vrijkomende grond.

Conclusie
Voor wat betreft bodemaspecten zijn er geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling, ervan uitgaande dat het nog uit te voeren bodem- en asbestonderzoek geen ernstige verontreiniging aan het licht brengt en de voorwaarden in de onderzoeken worden opgevolgd. Voor de beoogde ontwikkeling vormt de aanwezige bodemkwaliteit geen belemmering. De beoogde ontwikkeling van een fietsverbinding vormt geen gevoelige functie waar mensen meer dan 2 uur aaneengesloten verblijven. Daarnaast voorkomt de aan te brengen verharding direct contact tussen de weggebruikers en de bodem.

Er worden geen financiële belemmeringen voor de ontwikkeling verwacht vanwege de bodemkwaliteit. In de plankosten is rekening gehouden met de kosten voor een eventuele sanering in het kader van de beoogde herinrichting.

4.4 Ecologie

Kader
Wet natuurbescherming
De Wet natuurbescherming (Wnb) vormt het wettelijk kader voor de bescherming van flora en fauna (soortenbescherming), leefgebieden (gebiedsbescherming) en de bescherming van houtopstanden.
Bij nieuwe ruimtelijke ingrepen en activiteiten dient te worden nagegaan of deze ingrepen en/of activiteiten eventueel negatieve gevolgen hebben voor aanwezige dier- en plantensoorten in de omgeving of tot negatieve effecten leiden in onder de Wet natuurbescherming aangewezen gebieden, zijnde de Natura 2000-gebieden.

Gebiedsbescherming
Natura 2000-gebieden
Het onderdeel gebiedsbescherming van de Wnb regelt de bescherming van de Natura 2000-gebieden. Voor elk van de aangewezen gebieden zijn instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd, nader uitgewerkt in een beheerplan, die gelden als toetsingskader. Uitgaande van de instandhoudingsdoelstellingen dient nagegaan te worden of sprake is van conflicten met het behalen hiervan. En zo ja, of de wezenlijke kenmerken en waarden van een Natura 2000-gebied in het geding zijn. Hierbij is ook de externe werking van belang. Dat betekent dat ook beschouwd moet worden in hoeverre maatregelen buiten Natura 2000-gebieden negatieve effecten hebben op voor deze gebieden geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen.

Natuurnetwerk Nederland
Natuurnetwerk Nederland biedt planologische bescherming aan gebieden die in dit netwerk zijn opgenomen. Het provinciaal beleid van Limburg met betrekking tot dit onderwerp is in de Omgevingsvisie Limburg (POVI) opgenomen en uitgewerkt als ‘Natuurnetwerk Limburg’, maar wordt in de huidige Provinciale Omgevingsverordening nog benoemd als ‘Goudgroene natuurzone’. Hierbij wordt een ‘nee, tenzij’ principe gehanteerd. Dit betekent dat activiteiten alleen mogelijk zijn wanneer deze niet leiden tot negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van het natuurnetwerk, tenzij hiervoor een dwingende reden van openbaar belang geldt.

Soortenbescherming
Het onderdeel Soortenbescherming van de Wnb regelt de bescherming van flora en fauna. Er is sprake van een drietal beschermingsregimes: een voor soorten van de Habitatrichtlijn, een voor soorten van de Vogelrichtlijn en een voor nationaal beschermde soorten. In de Wnb zijn ten aanzien van deze soorten verbodsbepalingen opgenomen als ook gronden waarop ontheffing kan worden verleend.

Voor alle planten en dieren geldt verder een algemene zorgplicht conform artikel 1.11. Dit houdt in dat eenieder voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in het wild levende planten en dieren en hun leefomgeving. In de praktijk betekent de zorgplicht dat tijdens werkzaamheden negatieve effecten op planten, dieren en hun omgeving zoveel mogelijk moet worden voorkomen of beperkt. Ook dient bij de inrichting aandacht te worden besteed aan de realisatie van geschikt habitat voor plant en dier.

Houtopstanden
Dit onderdeel regelt de bescherming van bossen en bomen. Wanneer een boom dan wel meerdere bomen uit meer dan 10 are aaneengesloten opgaande begroeiing of een bomenrij van ten minste 20 bomen moet verdwijnen, dient hiervan melding te worden gemaakt bij het bevoegd gezag (Provincie Limburg). De verloren gegane bomen dienen binnen drie jaar, op bosbouwkundige wijze te worden teruggebracht (herplantplicht).

De juridische kaders die volgen uit de Wet natuurbescherming en het beleid rond Natuurnetwerk Nederland vormen het toetsingskader. Wat betreft de Wnb zijn de onderdelen Gebiedsbescherming (Hoofdstuk 2), Soortenbescherming (Hoofdstuk 3) en Houtopstanden (Hoofdstuk 4) van belang in het licht van de voorgenomen activiteit.

Toelichting
Door Royal HaskoningDHV is een LNC-toets (Landschap, Natuur en Cultuurhistorie) opgesteld waarin de varianten (zie paragraaf 3.2.3) zijn getoetst aan de bepalingen van de Wet natuurbescherming. Deze LNC-toets is opgenomen in bijlage 4 bij deze toelichting. Vanuit deze LNC-toets wordt verwezen naar de memo ‘Haalbaarheidsstudie stikstofdepositie herinrichting N595’. Deze memo is opgenomen in bijlage 2 van de LNC-toets. De resultaten uit deze LNC-toets en het stikstofonderzoek zijn hierna samengevat

Beschermde soorten
Plaatselijk zijn effecten mogelijk op groeiplaatsen van beschermde vaatplaten; leeuwenklauw en spits havikskruid. Aanvullend onderzoek in de groei- en bloeiperiode van beschermde vaatplanten (juni t/m augustus) is nodig om daadwerkelijke effecten in kaart te brengen. Er treden geen effecten op het leefgebied van grondgebonden zoogdiersoorten op, wel vormt de bever een aandachtspunt tijdens de realisatiefase. Het nieuwe traject van het fietspad voor zover nu bekend geen burchten en essentiële leefgebieden van bevers. Overtreding van verbodsbepalingen is vooralsnog niet te verwachten.

Het effect van de beoogde ontwikkeling op vleermuizen lijkt nihil. Vaste verblijfplaatsen zijn niet in het geding. In het huidige ontwerp is geen aanvullende verlichting langs het fiets- en wandelpad voorzien. Het ontwerp heeft verder geen significante invloed op het gebruik en/of de beschikbaarheid van foerageergebied en de beschikbaarheid van migratieroutes. Mocht een deel van de buitenste rij bomen zuidwestelijk van het traject (ter hoogte van de huidige parkeerplaats) gekapt worden, dan kunnen er negatieve effecten optreden vanwege potentiële aantasting van vliegroutes en/of foerageergebieden. Dit kan de functionaliteit van nabij gelegen paar- en verblijfplaatsen van vleermuizen aantasten.

Bij de beoogde ontwikkeling wordt het aanwezige water grotendeels ontzien, zodat met eenvoudige maatregelen aan de zorgplicht kan worden voldaan om het leefgebied van de Alpenwatersalamander te behouden.

Ter hoogte van de Eyserbeek en wellicht de Selzerbeek kunnen een of meer beschermde vissoorten voorkomen; beekprik, elrits en beekdonderpad. Indien tussen het wateroppervlak en de overspanning van het fietspad voldoende ruimte wordt gedimensioneerd, en bij voorkeur middels een brug, zijn effecten op deze soorten nihil. Dit geldt ook indien wordt gekozen voor een voldoende brede duiker in de gronddam. Bij de duiker dient wel rekening te worden gehouden met het wijken van geschikte voortplantingsplaatsen.

Royal HaskoningDHV

Het effect is minimaal, maar toch wordt een ontheffingsaanvraag nodig geacht. Dit is niet nodig indien er sprake is van een open brugconstructie.

De legio soorten voorkomende broedvogels zonder jaarrond beschermd nest kunnen tijdens het broedseizoen hinder ondervinden.
Wanneer de werkzaamheden niet buiten het broedseizoen kunnen worden verricht, dienen preventieve maatregelen voor broedvogels genomen te worden. De nieuw aan te leggen graft ten oosten van het fietspad creëert nieuwe broedgelegenheid voor vogels van struwelen.

De Boomval, Bosuil, Grote gele kwikstaart, Huismus, Ransuil, Roek, Steenuil en Torenvalk komen in dit gebied voor als vogelsoort met een jaarrond beschermd nest. Effecten kunnen voorkomen worden door het traject buiten de broedperiode aan te leggen op minimaal 30 meter van een potentieel nest.

Het leefgebied van de levendbarende hagedis komt met de beoogde ontwikkeling niet in het geding. Ook effecten op ongewervelden, zoals de bosbeekjuffer, zijn uitgesloten.

Beschermde gebieden
Natura2000- gebied
Het plangebied is grotendeels gelegen buiten het Natura 2000-gebied Geuldal, met uitzondering van het kruisen van de Eyserbeek. Significant negatieve effecten als gevolg van versnippering, oppervlakteverlies, en verstoring kunnen uitgesloten worden als het ontwerp de bedding van de Eyserbeek intact laat en rekening wordt gehouden met kwetsbare periodes van mogelijke aanwezige soorten met een instandhoudings-doelstelling. Met het oog hierop wordt nader onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van de soorten met een instandhoudingsdoelstelling en zullen, in het geval deze soorten aangetroffen worden, mitigerende maatregelen worden getroffen volgens de daarvoor geldende voorschriften en procedures.

Significant negatieve effecten ten gevolge van verzuring en vermesting door stikstofdepositie in de gebruiksfase kunnen uitgesloten worden. Uit een berekening met AERIUS Calculator volgt dat de gebruiksfase niet leidt tot een toename van stikstofdepositie op N2000-gebieden van meer dan 0,00 mol/ha/jaar.

Uit de berekening met AERIUS Calculator volgt dat er sprake is (op grond van een worst-case inschatting van de aanlegfase) van een tijdelijke toename van stikstofdepositie van maximaal 0,65 mol/ha/jaar. Daarom is middels een voortoets een inschatting gemaakt, of deze tijdelijke toename van stikstofdepositie leidt tot (significant) negatieve effecten op Natura 2000. Deze voortoets is opgenomen in bijlage 13. Uit deze voortoets blijkt dat de tijdelijke toename van stikstofdepositie niet leidt tot significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden. Er is daarom geen sprake van een vergunningplicht onder de Wet natuurbescherming. Een passende beoordeling hoeft niet te worden opgesteld.

Natuurnetwerk Nederland
Daarnaast doorsnijdt het schetsontwerp van het fietspad enkele delen van de Goudgroene natuurzone. Ten oosten van de watermolen bevindt zich een zone met matig vervangbare moerasvegetatie, die een grote compensatie- inspanning afdwingt en uitvoeringstechnisch een grote inspanning vergt. Ook kan het fietspad plaatselijk de kwel- en/of bronvorming beïnvloeden, door het aanbrengen van een talud op plaatsen waar grondwater uittreedt. Dit kan een negatief effect hebben op de natuurwaarden. Hiervoor te treffen maatregelen maken onderdeel uit van het detailontwerp en worden daarom in een volgende fase nader uitgewerkt. Aan de oostzijde is het ontwerp zoveel mogelijk buiten deze Goudgroene Natuurzone gesitueerd, alleen bij de aantakking van het vrijliggende fietspad op de kern Wittem is het niet mogelijk om het tracé buiten deze natuurzone te situeren en is op verzoek van omwonenden de aantakking zodanig

vormgegeven dat voldoende rekening wordt gehouden met de afstand tot de achtertuinen van de aanliggende woningen. De aantasting van het ‘groene karakter’ van de Goudgroene Natuurzone door de vrijliggende fietsverbinding zal worden gecompenseerd volgens de beleidsregelregel ‘Natuurcompensatie’ van de provincie Limburg.
Datzelfde geldt ook voor het deel van het tracé aan de westzijde van de watermolen, die zowel de Goudgroene natuurzone als de Zilvergroene natuurzone doorsnijdt. De compensatieopgave is door Ecologica nader uitgewerkt in de Natuurcompensatieopgave, welke is opgenomen als bijlage 9 bij dit bestemmingsplan. De waarde van het te compenseren areaal zal in natura worden gecompenseerd. De compensatie zal worden gerealiseerd op de percelen kadastraal bekend als GPN00 A 5131 en GPN00 A 5128. Deze percelen maken onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland (de goudgroene natuurzone / Natuurnetwerk Limburg), maar dat is op dit moment nog niet op de percelen gerealiseerd. De huidige bestemming ‘Agrarisch met Waarden-Natuur- en landschapswaarden’ laat bovendien duurzaam agrarisch gebruik toe. Door de compensatie wordt invulling gegeven aan de realisatie van het Natuurnetwerk Limburg. De instandhouding van deze compensatie en daarmee de duurzame ontwikkeling van het natuurnetwerk wordt geborgd door de bestemming van de percelen te wijzigen naar ‘Natuur’. Hiermee wordt invulling gegeven aan de (inspannings)verplichting uit de beleidsregel ‘Natuurcompensatie’ dat uiterlijk gelijktijdig met de uitvoering van het compensatieplan de ontstane natuurwaarden planologisch zijn beschermd in een bestemmingsplan. De realisatie van de verplichte compensatie is in de planregeling geborgd met een voorwaardelijke verplichting, zie paragraaf 6.2.

Het ontwerp van de vrijliggende fietsverbinding raakt op sommige plaatsen de Bronsgroene Landschapszone, deels daar waar de Allee reeds ligt. Het ontwerp doorsnijdt delen ervan, zonder dat er sprake is van tastbare landschapselementen. Zodoende kan gesteld worden dat er geen negatieve effecten optreden op de Bronsgroene Landschapszone. Bovendien zal ter versterking van het landschap ter plaatse van de bestaande steilrand een graft worden aangelegd, waarmee de landschappelijke waarde binnen het plangebied worden versterkt.

Houtopstanden
Als gevolg van de herinrichting van de N595 en de aanleg van het fietspad worden diverse bomen gekapt (zie bijlage 9 Natuurcompensatieopgave). De houtopstanden zijn zowel gelegen buiten als binnen de bebouwde kom Wet natuurbescherming van de gemeente Gulpen- Wittem.

Een deel van de te kappen bomen staan buiten de bebouwde kom Wet natuurbescherming. Deze bomen beslaan geen oppervlakte van tien are, maar de bomen langs de Wittemer Allee zijn wel onderdeel van een rijbeplanting bestaande uit meer dan twintig bomen. Het vellen van deze houtopstanden is daarom meldingsplichtig onder de Wet natuurbescherming en voor deze houtopstanden geldt geen herplantplicht.

Het overige deel van de te kappen bomen staan binnen de bebouwde kom Wet natuurbescherming. Hiervoor gelden de regels van de Algemene Plaatselijke Verordening van de gemeente Gulpen-Wittem. Voor het vellen van deze bomen is een omgevingsvergunning vereist. Mogelijk dat in de omgevingsvergunning voorwaarden worden opgenomen waarbij herplant verplicht wordt.

Conclusie
Er zijn ten aanzien van beschermde soorten diverse maatregelen nodig om te voldoen aan de wettelijke onderzoeks- en zorgplicht uit de Wet natuurbescherming (Wnb). Wanneer voldoende preventieve maatregelen genomen worden met minimaal effect op al dan niet mogelijk aanwezige beschermde soorten, is voor de meeste soortgroepen geen aanvullend onderzoek of een Wnb-ontheffing nodig. Beschermde vaatplanten zijn hierop een uitzondering; hiervoor is aanvullend onderzoek in de groei- en bloeiperiode van beschermde vaatplanten (juni t/m augustus) is nodig om daadwerkelijke effecten in kaart te brengen. Dit leidt mogelijk tot aanvullende maatregelen in de uitvoeringsfase.

Verder moet voorafgaand aan de uitvoering van het werk een ecologisch werkprotocol worden opgesteld met verplichte soortgerichte maatregelen voorafgaand en gedurende de uitvoering van de werkzaamheden.

Lokale, significant negatieve effecten als gevolg van versnippering, oppervlakteverlies en verstoring kunnen worden uitgesloten door de bedding van Eyserbeek intact te laten en bij de uitvoering rekening te houden met de kwetsbare periodes van de mogelijk aanwezige soorten. Met het oog hierop wordt nader onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van de soorten met een instandhoudingsdoelstelling en zullen, in het geval deze soorten aangetroffen worden, mitigerende maatregelen worden getroffen volgens de daarvoor geldende voorschriften en procedures. Significant negatieve effecten ten gevolge van verzuring en vermesting door stikstofdepositie in de gebruiksfase kunnen uitgesloten worden.
Ten aanzien van de aanlegfase blijkt uit een berekening met AERIUS Calculator dat sprake is van een tijdelijke toename van stikstofdepositie van maximaal 0,65 mol/ha/jaar. Daarom is middels een voortoets een inschatting gemaakt, of deze tijdelijke toename van stikstofdepositie leidt tot (significant) negatieve effecten op Natura 2000. Uit deze voortoets blijkt dat de tijdelijke toename van stikstofdepositie niet leidt tot significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden. Er is daarom geen sprake van een vergunningplicht onder de Wet natuurbescherming. Een passende beoordeling hoeft niet te worden opgesteld.

Het ontwerp van het vrijliggende fietspad doorsnijdt op enkele plaatsen delen van de Goudgroene natuurzone, Zilvergroene natuurzone en Bronsgroene Landschapszone. Dit is op basis van het provinciale beleidskader toegestaan op basis van een groot openbaar belang, in dit geval de verkeersveiligheid. Bij de uitwerking van het definitieve schetsontwerp zijn de effecten zoveel mogelijk geminimaliseerd door de keuze van het tracé, maar verlies van oppervlak van deze natuur- en landschapszones kan niet worden uitgesloten. Voor dit oppervlakteverlies is door Ecologica een compensatieopgave uitgewerkt, welke als bijlage 9 bij voorliggend bestemmingsplan is gevoegd. Aan de compensatieverplichting door compensatie ‘in natura’ op de percelen kadastraal bekend als GPN00 A 5131 en GPN00 A 5128. De instandhouding van deze compensatie en daarmee de duurzame ontwikkeling van het natuurnetwerk wordt middels voorliggend bestemmingsplan geborgd door de bestemming van de percelen te wijzigen naar ‘Natuur’. De realisatie van de verplichte compensatie is in de planregeling geborgd met een voorwaardelijke verplichting, zie paragraaf 6.2.

Het vellen van de bomen buiten de bebouwde kom Wet natuurbescherming is meldingsplichtig. Voor deze bomen geldt een herplantplicht. Voor de bomen binnen de bebouwde kom is een omgevingsvergunning vereist. Mogelijk dat in de omgevingsvergunning voorwaarden worden opgenomen waarbij herplant van de bomen verplicht wordt.

4.5 Luchtkwaliteit

Kader
Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (Wm). De in deze wet gehanteerde normen gelden overal, met uitzondering van een arbeidsplaats (hierop is de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing). De luchtkwaliteitseisen uit deze wet en onderliggende algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen vormen geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkelingen indien:

- de grenswaarde niet wordt of niet dreigt te worden overschreden;
- een ontwikkeling niet leidt tot verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een ontwikkeling ‘niet in betekenende mate’ bijdraagt aan luchtverontreiniging;
- de ontwikkeling onderdeel uitmaakt van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen.

In bijlage 2 bij de Wm zijn de grenswaarden opgenomen voor concentraties van luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht. Hiervan zijn de concentraties stikstofdioxide (NO2) en fijnstof (PM10 en PM2,5) maatgevend, aangezien van de overige stoffen in het laatste decennium nergens normoverschrijdingen zijn opgetreden in Nederland.

Naast de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit heeft de wereldgezondheid organisatie (WHO) advieswaarden vastgesteld. Hierin zijn strengere waarden gehanteerd voor fijnstof dan die vanuit de Wet milieubeheer worden gehanteerd.

Projecten waarvan aannemelijk is gemaakt dat deze 'niet in betekenende mate' bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, kunnen conform de Wm gerealiseerd worden, zelfs wanneer sprake zou zijn van overschrijding van de grenswaarden. Hiervoor wordt een maximale verslechtering gehanteerd van 3% van de jaargemiddelde grenswaarde (1,2 µg/m3 voor NO2 en PM10).

Toelichting
Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling is er onderzoek naar de luchtkwaliteit uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 5.

Uit de NSL- Monitoringstool zijn de concentraties NO2, PM10 en PM2,5 in een straal van 1 km rondom het plangebied verkregen. Deze zijn weergegeven in onderstaande tabel 4-1. De tabel geeft een beeld weer van de huidige situatie en de verwachte toekomstige situatie over het zichtjaar 2030. Ook zijn in deze tabel de grenswaarden uit de Wm en advieswaarden van de WHO gegeven voor stikstofdioxide en fijnstof.

Tabel 4-1 Overzicht Grenswaarden Wm, WHO-advieswaarden en waarden rondom het plangebied

Zichtjaar	Concentratie NO_2 [µg/m³]	Concentratie PM_{10} [µg/m³]	Concentratie $PM_{2,5}$ [µg/m³]
Grenswaarde	*40*	*40*	*25*
2019	21,6	17,8	10,1
2020	19,9	18,8	11,4
2030	11,7	15,7	8,6
WHO-advieswaarde	*40*	*20*	*10*

Uit tabel 4-1 blijkt dat de waarden rondom het plangebied voor de concentraties NO2, PM10 en PM 2,5 lager liggen dan de 'in betekenende mate'-grens.
De beoogde ontwikkeling voorziet enkel in een gescheiden afwikkeling van het bestaande weg- en fietsverkeer en zal niet leiden tot een verkeerstoename (of -afname). Het project draagt hierdoor niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit en voldoet daarmee aan artikel 5.16, eerste lid onder c van de Wet milieubeheer. De concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ liggen daarnaast ruim onder de grenswaarden Wm en zullen door de beoogde ontwikkeling niet wijzigen. Hiermee wordt voldaan aan artikel 5.16, eerste lid onder a Wm. Naar verwachting zullen de jaargemiddelde concentraties in en rond het plangebied onder invloed van dalende achtergrondconcentraties (met name door strengere emissie- eisen aan wegverkeer, scheepvaart en industrie) in de toekomst afnemen tot onder de WHO-advieswaarde. Het planvoornemen voldoet hiermee aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer.

Conclusie

Voorgenomen planontwikkeling draagt 'niet in betekenende mate' bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. De jaargemiddelde concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ liggen ruim onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer en zullen door de beoogde ontwikkeling niet toe- of afnemen. Het planvoornemen voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisatie van de beoogde ontwikkeling.

4.6 Geluid

Kader

De normen ten aanzien van het aspect geluid (wegverkeerslawaai) voor voorgenomen ontwikkeling zijn geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). In de Wgh wordt uitgegaan van voorkeursgrenswaarden, waarvan met ontheffing tot een maximale hoogte mag worden afgeweken.

Bij de herinrichting van wegen dient te worden bepaald of er sprake is van een ‘reconstructie van een weg’ in de zin van de Wet geluidhinder: de definitie van ‘reconstructie van een weg’ kan van belang zijn voor bestaande geluidsgevoelige objecten. Een reconstructie van een weg is in de Wet geluidhinder omschreven als ”een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg, ten gevolge waarvan uit akoestisch onderzoek blijkt dat de berekende geluidsbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de geluidsbelasting die als hoogste toelaatbare geluidsbelasting geldt met 2 dB of meer wordt verhoogd’.

Er kunnen zich twee situaties voordoen:

- het effect van de wijziging aan de weg is kleiner dan 2 dB. Er is dan geen sprake van een reconstructie van een weg in de zin van de Wet geluidhinder;
- het effect van de wijziging aan de weg is groter of gelijk aan 2 dB. De toename van de geluidbelasting dient in dat geval weggenomen te worden. Is dit om bepaalde redenen (o.a. financieel, stedenbouwkundig of technisch) niet mogelijk dan kan onder aanvullende voorwaarden ontheffing verleend worden.

De toename moet bij voorkeur door bron- (geluidsarmer wegdek) en/of overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen) worden weggenomen.

Toelichting

Op basis van een het gewijzigde schetsontwerp, de verkeersgegevens uit een verkeerstelling (NR:595170 d.d. september 2020 en een telling van 16 april t/m 23 april 2024) en de verkeersmodellen Maastricht Heuvelland van de autonome en van de plansituatie van 2030 is een inschatting gemaakt van het te verwachten maximale effect. De berekeningen zijn uitgevoerd met Geomilieu versie 2021.1. conform het SRMII reken en meetvoorschrift (RMG2012). Het maximale effect is getoetst aan de Wet geluidhinder en aan een goede ruimtelijke ordening. De resultaten zijn beschreven in bijlage 6.
Uit de resultaten blijkt dat alleen ter plaatse van de woning Wittemer Allee 36-36B een reconstructie-effect optreedt wanneer het aantal motorvoertuigbewegingen 3.200 per etmaal bedraagt. Het aantal motorvoertuigbewegingen ligt rond de 3.000 per etmaal, dus het berekende reconstructie-effect bij 3.200 motorvoertuigbewegingen is een overschatting. Wanneer geluidreducerend asfalt wordt toegepast, bedraagt de verhoging van de geluidbelasting ter plaatse van de woning minder dan 2 dB. Over het gehele tracé neemt de geluidsbelasting af vanwege de snelheidsverlaging (van 80 km/uur naar 60 km/uur). Daar waar nog overschrijdingen van de maximale grenswaarde optreden op de woningen in de gemeente Gulpen-Wittem wordt dit veroorzaakt door de bijdrage van de geluidbelasting van de provinciale weg N278. De provincie Limburg heeft het voornemen vanuit het Actieplan Geluid om geluidreducerend asfalt aan de brengen ter plaatse van de kern van Wittem en lokaal bij de Wittemer Molen. Het aanbrengen van geluidreducerend asfalt zal gelijk bij de herinrichting van de Wittemer Allee worden meegenomen.

In de huidige situatie rijden brommers en fietsen over de Wittemer Allee. In de toekomst zullen deze zich over het nieuwe vrij liggende fietspad gaan bewegen. Op een aantal locaties langs de Wittemer Allee kan dit tot een verbetering van het akoestische klimaat leiden, doordat de brommers niet meer over de Wittemer Allee rijden. Echter, hiermee verplaatst een gedeelte van de geluidoverlast zich van aan de voorzijde van de woningen aan de Wittemer Allee naar tevens de achterzijde van deze woningen. Omdat onbekend is hoeveel bromfietsen zich over de Wittemer Allee en straks het fietspad zullen verplaatsen, is een inschatting gemaakt ter beoordeling of de bromfietsen op het separate fietspad niet tot een ontoelaatbare situatie kunnen leiden.

Voor de woning Molen en “Friture Kasteelhoeve” voldoet de geluidbelasting van de bromfietsen aan de voorkeurswaarde van 48 (+ 5) dB. Op de woning in Wittem wordt bij een aantal van 100 bromfietsen per etmaal nog aan de norm voldaan, maar wordt bij een aantal van 250 per etmaal een kleine overschrijding geconstateerd, zie tabel 4-2. Uit tellingen van het brom- en snorfietsverkeer op 24 februari 2022 op de kruising van de Wittemer Allee en de van Plettenbergweg blijkt dat in de ochtendspits van 06:00 tot 10:00 in totaal 10 brom- en snorfietsen passeren en in de avondspits ‘slechts’ 14 brom- en snorfietsen. Hiermee kan met zekerheid worden gesteld dat het aantal bromfietsen zeker niet meer dan 100 bromfietsen per etmaal zal bedragen. Aan de normen voor de maximale geluidsbelasting op de omliggende woningen wordt voldaan. Als kanttekening geldt dat in de toekomstige situatie het gezamenlijk gebruik van de Wittemer Allee én het vrijliggende fietspad door de brom- en snorfietsen is toegestaan, waardoor het aantal verkeersbewegingen brom- en snorfietsen over de vrijliggende fietsverbinding mogelijk minder zal bedragen dan het totale aantal verkeersbewegingen door brom- en snorfietsen tussen Wittem en Kapolder.

Tabel 4-1 Samenvatting resultaten geluidbelasting Lden ten gevolge van de bromfietsen op de weg in Wittem en voor de fietspadvariant groen (voorkeursvariant) bij de Molen.

Geluidbelasting L_{den} in [dB] ten gevolge van bromfiets bewegingen per etmaal							
	Woning in Wittem		“Friture Kasteelhoeve”		Woning Molen		
Fietspad variant	100 bromfietsen	250 bromfietsen	100 bromfietsen	250 bromfietsen	100 bromfietsen	250 bromfietsen	Toetswaarde in [dB]
	52	55	44	48			48 + 5
Groen					36	40	48 + 5

Figuur 3-24 Locatie fietspadvarianten en locaties geluidbelasting van de bromfietsen op de weg in Wittem

De Wet geluidhinder stelt geen nadere eisen aan de maximale geluidniveaus (piekgeluiden) voor wegverkeerslawaai. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het piekgeluid van bromfietsen derhalve aan de waarden voor piekgeluiden door inrichtingen uit het Activiteitenbesluit getoetst.

Uit tabel 4-3 blijkt dat de bromfietsen geen maximaal geluidniveau veroorzaken dat de toetswaarde uit het Activiteitenbesluit overschrijdt. De waarden vallen hier ruim binnen de normen waardoor er geen ontoelaatbare geluidhinder optreedt.

Tabel 4-2 Samenvatting resultaten maximaal geluidniveau LAmax ten gevolge van de bromfietsen op het fietspad

Geluidbelasting L_{Amax} in [dB(A)] ten gevolge van bromfiets bewegingen per etmaal					
	Woning in Wittem		"Friture Kasteelhoeve"		Toetswaarde Activiteitenbesluit artikel 2.17
Periode	100 bromfietsen	250 bromfietsen	100 bromfietsen	250 bromfietsen	
DAG	57	61	55	59	70
AVOND	55	59	52	56	65
NACHT	48	52	45	49	60

Conclusie
Het gewijzigde schetsontwerp is getoetst aan de Wet geluidhinder. Hieruit blijkt dat de geluidbelasting op het gehele tracé afneemt en er ter plaatse van de kern van Wittem geen reconstructie-effect optreedt bij de herinrichting van de kruising van de Wittemer Allee met de Van Plettenbergweg, mits geluidreducerend asfalt wordt toegepast. Dit zal bij de herinrichting worden meegenomen.

Naast de officiële toetsing volgens de Wet geluidhinder is er in het kader van de Goede Ruimtelijke Ordening aandacht besteed aan de geluidsbelasting door brom- en snorfietsen op het vrijliggende fietspad achter de woningen aan de noordoostzijde van de Wittemer Allee. Op basis van tellingen van het brom- en fietsverkeer op de Wittemer Allee op 24 februari 2022 blijkt dat het aantal verkeersbewegingen ruim minder dan 100 bromfietsen per etmaal bedraagt. Uit eerdere geluidsberekeningen is gebleken dat bij 100 bromfietsen per etmaal aan de normen voor de maximale geluidsbelasting op woningen wordt voldaan.

4.7 Landschap

Kader
Het plangebied is voor een deel gelegen in de bronsgroene landschapszone. De bronsgroene landschapszone voorziet feitelijk in een aanvullende opgave om zorgvuldig om te gaan met authentieke landschapselementen dan wel landschappelijke eenheden in de Provincie Limburg. Behoud van een aantrekkelijk (half)natuurlijk landschap staat voorop, aantasting moet worden voorkomen op basis van provinciale beleidsregels hieromtrent. Wanneer aantasting niet te vermijden is, dient een initiatiefnemer aan te geven op welke wijze deze aantasting zoveel mogelijk is beperkt. Het Landschapskader Noord- en Midden-Limburg en het Handvat Kernkwaliteiten Nationaal Landschap Zuid-Limburg vormen hiervoor de basis.

Toelichting
De provinciale beleidsregel Natuurcompensatie van de provincie geeft aan wat er nodig is in het kader van toetsing van de kernkwaliteit 'Groene karakter'. Deze is echter alleen van toepassing op reeds aanwezige natuur. Binnen de Bronsgroene Landschapszone aanwezige natuurwaarden kunnen eveneens redenen zijn voor toepassing van de beleidsregel. Ook dit is plaatselijk aan de orde'; met name in het zuidoostelijk deel van het studiegebied worden mogelijk natuurwaarden binnen de Bronsgroene Landschapszone aangetast.

Het schetsontwerp raakt slechts op die plekken aan de Bronsgroene Landschapszone waar de Allee reeds ligt. Het ontwerp voorziet niet in de aantasting van tastbare landschapselementen.

Zodoende kan gesteld worden dat er geen negatieve effecten optreden naar de bronsgroene zone. Bovendien wordt de aanwezige steilrand met het schetsontwerp nader geaccentueerd, mede door aanplant van groen waarmee een graft zal ontstaan. Hiermee wordt de kwaliteit van het landschap versterkt.

Conclusie
Er is geen sprake van aantasting van onder de bronsgroene landschapszone aangewezen waarden. Het aanwezige landschappelijke element in de vorm van een steilrand wordt met het ontwerp geaccentueerd. Derhalve vormt het aspect landschappelijke kwaliteit geen belemmering.

4.8 Archeologie

Kader
Met het Europees Verdrag van Malta wordt voorzien in de bescherming van het archeologisch erfgoed. Dit verdrag is wettelijke verankerd in de Wet op de archeologische monumentenzorg. Hieruit vloeit de verplichting voort om bij ruimtelijke plannen rekening te houden met archeologisch erfgoed.

Toelichting
Voor de beoogde ontwikkeling is een archeologisch bureau- en verkennende booronderzoek uitgevoerd welke is opgenomen in bijlage 7.

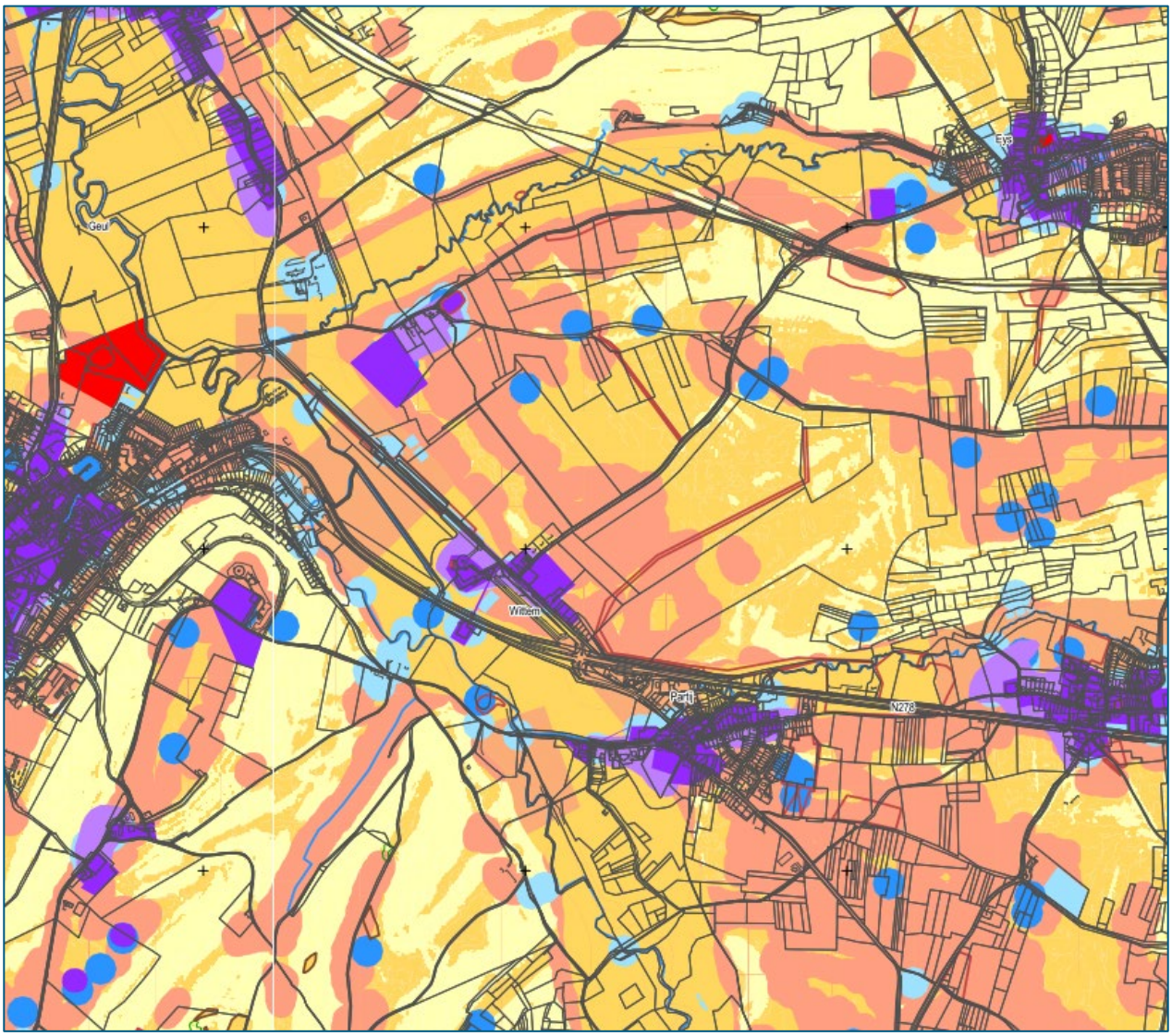
Uit de archeologische verwachtingskaart (2016) van de gemeente Gulpen-Wittem blijkt dat het onderzoeksgebied in verschillende zones met een hoge- en middelhoge archeologische verwachting is gelegen, alsmede nabij/binnen zones van twee archeologische monumenten, zie figuur 4-6.

Archeologische verwachtingswaarden
Het beleid van Gulpen-Wittem schrijft voor dat er bij bodemingrepen groter dan 100 m^2 in geval van archeologische monumenten en respectievelijk 500 en 1000 m^2 bij hoge- en middelhoge verwachtingen een archeologisch onderzoek dient te worden uitgevoerd.

Het plangebied bevindt zich in zowel een nat als droog landschap. Voor beide typen landschappen gelden er andere uitgangspunten met betrekking tot de archeologische verwachting. Het plangebied ligt vrijwel helemaal in het beekdal van de Geul (nat landschap). In nat landschap zijn er voornamelijk verwachtingen ten aanzien van resten van infrastructuur, afvaldumps, rituele depositie, watermolens, jacht- en visvangst. Archeologische resten in droge landschappen hangen in de meeste gevallen samen met bewoning (huisplaatsen, nederzettingen), economie (vooral landbouw) en begraving (losse graven, grafvelden, grafheuvels, crematies).

Als er geen sprake is van colluvium, kunnen archeologische resten zich direct onder het oppervlak, of onder de bouwvoor (40 cm), bevinden. In geval van colluvium kunnen archeologische lagen en resten tot onder dikke pakketten van bodem materiaal zijn begraven en daardoor op grote diepte onder het huidig maaiveld voorkomen. Colluvium is bodemmateriaal dat door bodemerosie van een helling is afgespoeld en dat zich aan de voet van de helling heeft geaccumuleerd.

Het plangebied maakt van oudsher deel uit van het beekdal van de Geul dat druk werd gebruikt voor infrastructuur (bruggen, wegen, stoomtram), economie (Wittemer molen), visserij (visvijvers) en bebouwing (kastelen Cartils, Wittem, historische kernen Wijlre, Wittem, klooster). Als gevolg hiervan wordt verwacht dat de bodem plaatselijk geroerd is. Ter hoogte van wegen, fietspaden, stoepen en bermen zal de bovengrond tot waarschijnlijk minimaal 50 cm diep zijn geroerd als gevolg van de aanleg van infrastructuur, alsmede de vele kabels en leidingen.



Figuur 4-25 Archeologische beleidskaart gemeente Gulpen- Wittem, 4 april 2016

categorie	omschrijving	beleidsadvies	plangebied / bodemingreep groter dan	plangebied / bodemingreep dieper dan
1	AMK-terrein; terrein van hoge archeologische waarde; wettelijk beschermd	vergunning volgens monumentenwet 1988		
2	AMK-terrein (archeologisch monument); overig	Behoud in situ. Indien niet mogelijk archeologisch onderzoek in vroege fase van planvorming/-uitvoering.	100 m²	30 cm -mv
	historische kern; aanvulling RAAP			
	bekende archeologische vindplaats, ARCHIS-waarneming/vondstmelding (met buffer van 50m)			
	historische locatie op basis van historische bronnenstudie (CHW) (met variërende buffer)			
3	hoge archeologische verwachting	Behoud in situ. Indien niet mogelijk archeologisch onderzoek in vroege fase van planvorming/-uitvoering.	500 m²	30 cm -mv
4	middelhoge archeologische verwachting	Behoud in situ. Indien niet mogelijk archeologisch onderzoek in vroege fase van planvorming/-uitvoering.	1000 m²	30 cm -mv
5	lage archeologische verwachting	Behoud in situ. Indien niet mogelijk archeologisch onderzoek in vroege fase van planvorming/-uitvoering. De ondergrens van 25.000 m² geldt alleen bij ontwikkelingen die afwijken van het bestemmingsplan.	*25.000 m² / algehele vrijstelling	30 cm -mv

overig

- oude dagbouw (specifieke archeologie; zie RAAP-rapport)
- onderzoeksmelding (zie adviezen uit de betreffende onderzoeksrapporten)
- karrensporen
- historische beekloop
- gemeentegrens

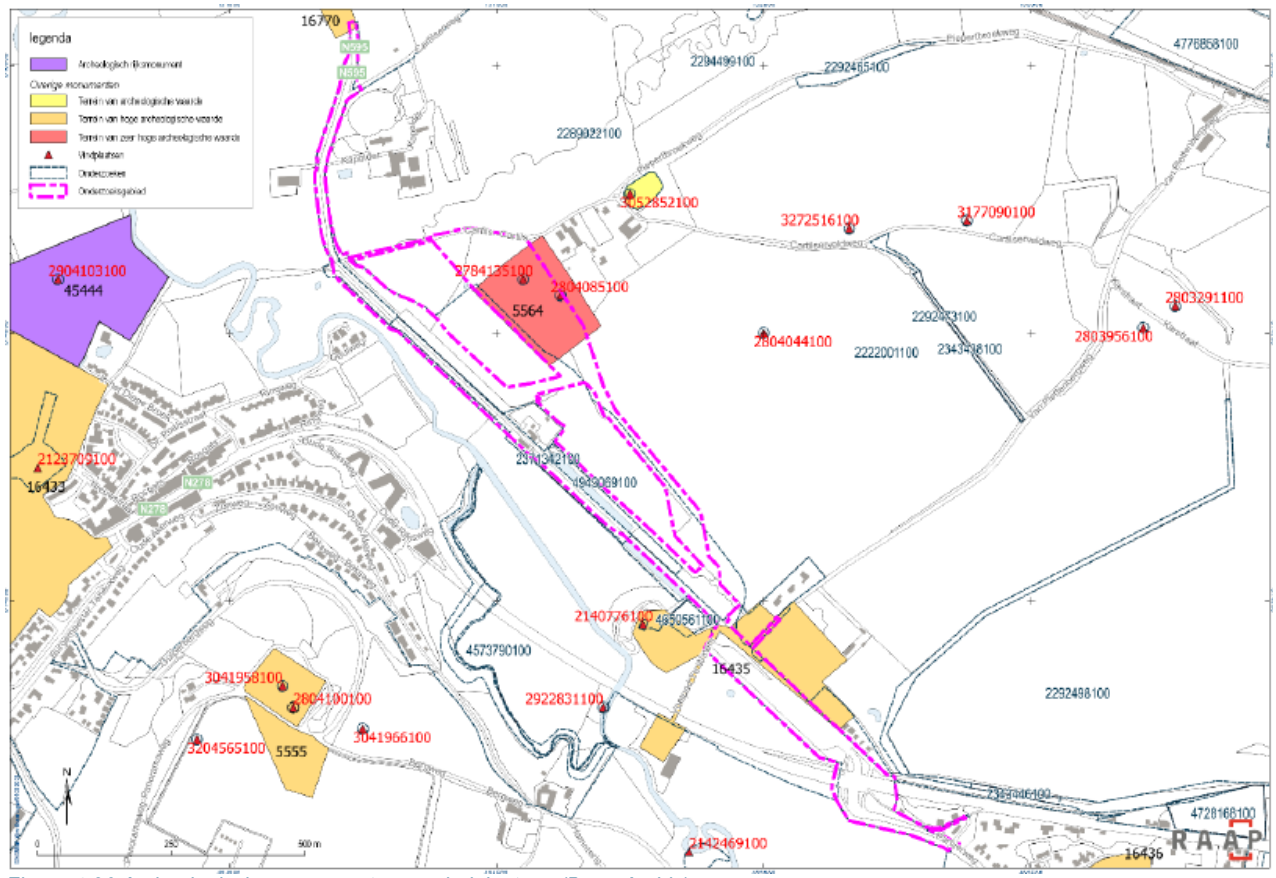
Archeologische monumenten (zie figuur 4-27)

Archeologisch monument (complex) nabij Cartils: 5564
Nabij Cartils bevindt zich een terrein met sporen van bewoning uit het Midden Neolithicum (vuursteenconcentratie) alsook sporen van bewoning of mogelijk een cultusplaats uit de Romeinse tijd. De vindplaats ligt in een 'wig' tussen (de samenstroom van) twee beken. Vanwege de hoge grondwaterstanden kan hier organisch materiaal bewaard zijn gebleven. Opmerkelijk aan deze vindplaats is het aantreffen van onder meer betrekkelijk veel Romeins (import-) aardewerk, zonder dat er sprake is van bouwresten. Volgens de beschikbare informatie zal de vindplaats zich waarschijnlijk verder uitstrekken in westelijke richting. In de directe nabijheid van de weg zou sprake zijn van verstoring.

Archeologisch monument (incl. complex) Wittem: 16435
De begrenzing van het archeologisch monument Wittem is gebaseerd op de dorpscontouren op 19de en vroeg 20ste -eeuwse kaarten. Binnen deze contouren kunnen in de bodem resten van vroegmoderne en waarschijnlijk ook van Laat-Middeleeuwse (vanaf circa 1300 AD) bewoning aangetroffen worden. Ook sporen van oudere bewoning kunnen aanwezig zijn. Bij Wittem zijn bewoningssporen uit de Late Middeleeuwen tot en met de Nieuwe Tijd aangetroffen. Het kasteel Wittem en bijbehorende plaats zijn voortgekomen uit een hof bij een kromming in de weg Maastricht - Aken.

Vindplaatsen (zie figuur 4-27)
Vindplaats nabij Cartils
2784135100: vuursteenvondsten (vnl. afslagen en kernen) uit midden- en laat neolithicum (Michelsberg).
2804044100: vijf vuurstenen afslagen uit het neolithicum.

Vindplaats nabij Kasteel Wittem
2140776100: Verkennend booronderzoek voor inzicht in de dikte van de opvulling van de gracht ter plaatse van het huidige terras. De ophogingslaag heeft een dikte van 80 tot 150 cm, en loopt tot aan de oorspronkelijke bodem van de gracht. De grachtbodem bevindt zich op ongeveer 80 tot 150 cm –mv, wat overeenkomt met een hoogte van 90,1 tot 90,6 m +NAP. Op de grachtbodem zijn geen archeologische indicatoren aangetroffen. In de ophogingslaag wel, bestaande uit puin, kolengruis, bot verbrand puin, hout en dergelijke, maar deze waren niet zonder meer te dateren.



Figuur 4-26 Archeologische monumenten en vindplaatsen (Bron: Archis)

Veldonderzoek

Ter plaatse van het onderzoeksgebied heeft archeologisch onderzoeksbureau RAAP verkennend booronderzoek verricht. Doel van dit onderzoek is het verkrijgen van inzicht in de bodemgesteldheid, de mate van bodemverstoring en de diepteligging van het verwachte archeologische niveau in het onderzoeksgebied. Hierbij zijn zowel boringen in de weg, de bermen en de parkeerplaats verricht als in de akkers en weilanden ter plaatse van het nieuwe tracé van het fietspad. Daarbij is geboord tot minimaal 150 cm en tot maximaal 220 cm-maaiveld.

Uit het booronderzoek blijk dat het plangebied grotendeels uit een beekdal bestaat, met klei in de ondergrond en plaatselijk (bij Cartils) ook nog veen. Nabij en op de hellingen in het noorden komt een kleine zone met löss in situ voor (bergbrikgrond), nabij de hellingen in het oosten ligt er overal colluvium. In het plangebied kunnen nog archeologische resten aanwezig zijn in zones met een weinig verstoorde of intacte B-horizont buiten het beekdal en een weinig verstoorde of intacte C-horizont in het beekdal (in het beekdal komen geen B-horizonten voor).

Aanbevelingen voor vervolg

Met name de zone direct ten zuiden van archeologisch monument 5564 (met resten uit het neolithicum en de Romeinse tijd) heeft een zeer hoge archeologische verwachting: het gaat hier immers om zeer goed bewaarde beekdalafzettingen (met zelfs veen) waar aan het monument gerelateerde afvaldumps en/of organische resten (zoals houten artefacten, dierlijke botten en paleo-ecologische resten) nog goed bewaard kunnen zijn. Gezien het her en der voorkomen van veen direct onder het oppervlak, wordt voor alle bodemingrepen in deze zone vervolgonderzoek aangeraden. Ook het beekdal ten oosten van het monument komt in aanmerking van verder onderzoek, gezien de gedeeltelijk intacte bodem.

Gelet op de diepte van de C-horizont, en rekening houdend met een veiligheidsmarge van 10 cm wordt in verschillende zones onderzoek aanbevolen bij ingrepen dieper dan het maaiveld, en vanaf dieper dan 20 en 30 cm.
Buiten het beekdal komt de noordelijke zone van het plangebied in aanmerking voor vervolgonderzoek vanwege de daar aanwezige B-horizonten. Dit bij ingrepen dieper dan 55 cm.

In bijlage 5 van het archeologisch bureau- en verkennende booronderzoek (zoals opgenomen in bijlage 7) is met verschillende zones (0-50 cm; 50-100 cm en 100-300 cm-maaiveld) aangeduid vanaf welke diepte bij ingrepen in de bodem archeologisch vervolgonderzoek wordt aanbevolen. Bij de zones op en rondom de weg wordt geadviseerd om het vervolgonderzoek in de vorm van archeologische begeleiding van de civiele werkzaamheden te verrichten. Voor het fietspad wordt een onderzoek in de vorm van een opgraving aanbevolen.

Conclusie
Voor een groot deel van het plangebied geldt een hoge- en middelhoge verwachting op het voorkomen van archeologische vondsten. Deze verwachting is gespecificeerd in verschillende zones waarbij afhankelijk van de diepte van de ingreep in de bodem (0-50 cm; 50-100 cm en 100-300 cm-maaiveld) archeologisch vervolgonderzoek aan de orde is. Op en rondom de weg wordt geadviseerd om vervolgonderzoek in de vorm van archeologische begeleiding van de civiele werkzaamheden te verrichten. Voor het fietspad wordt een onderzoek in de vorm van een opgraving aanbevolen.

Ter bescherming van deze mogelijk aanwezige archeologische waarden en borging van de uitvoering van vervolgonderzoek is de dubbelbestemming ‘Waarde – Archeologie’ uit het bestemmingsplan ‘Gulpen-Wittem buitengebied’ overgenomen. Middels deze dubbelbestemming worden grondroerende werkzaamheden vergunningsplichtig gesteld en geldt een onderzoeksplicht naar de aantasting van mogelijk aanwezige archeologische waarden. Aan deze vergunning kunnen nadere voorwaarden worden verbonden, zoals archeologische begeleiding van de grondroerende werkzaamheden.

4.9 Cultuurhistorie

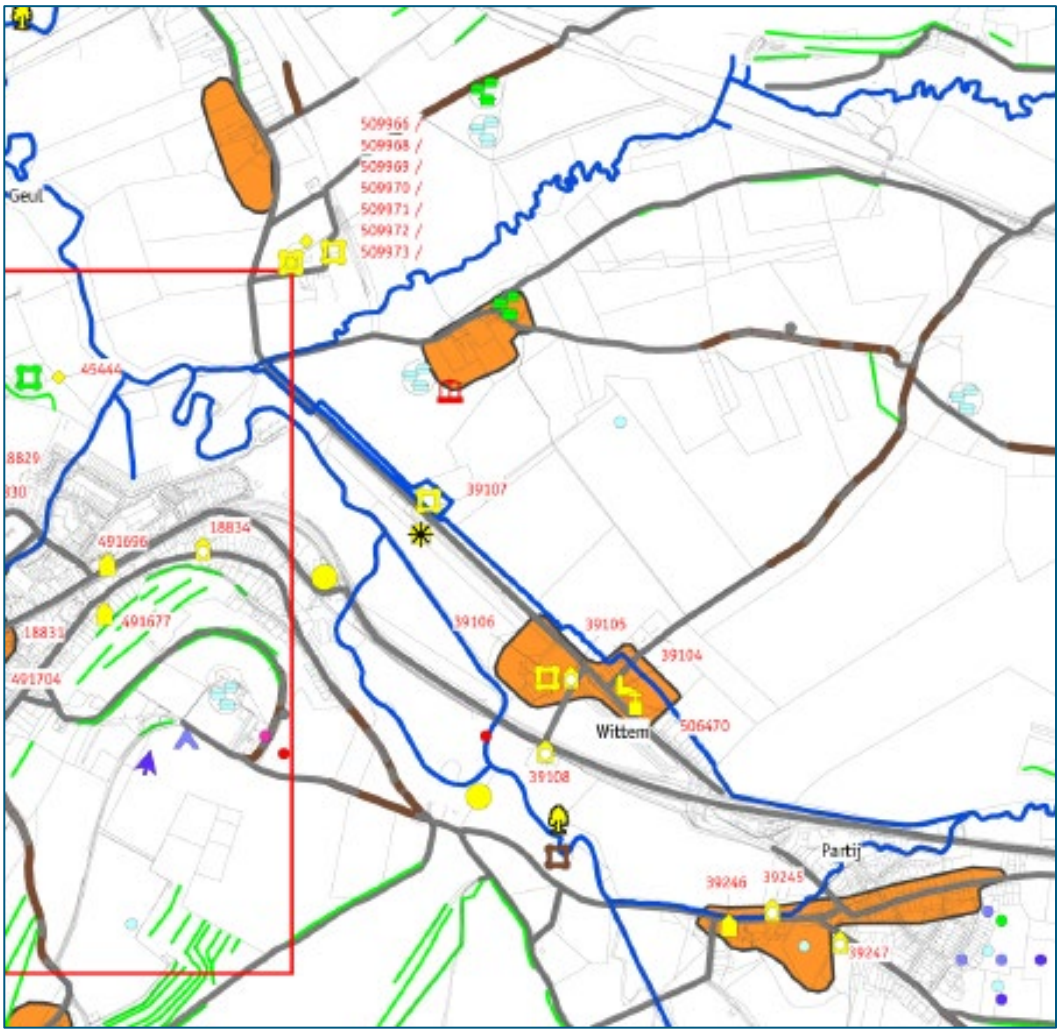
Het plangebied maakt onderdeel uit van het (Beschermingsgebied) Nationaal Landschap Zuid-Limburg en is daarin aangewezen als beekdal. De kernkwaliteiten van het National landschap Zuid-Limburg zijn weergegeven in navolgende tabel.

Kernkwaliteit	Omschrijving
reliëf	Steilere hellingen, steilranden, graften, holle wegen, droogdalen, grubben, beekdalen, bron- en kwelzones, vochtige laagten, breuktreden, overgangen Maasterrassen, geologische ontsluitingen
open-besloten	Openheid op plateaus, kleinschaligheid rondom dorpen, op hellingen en in (droog)dalen.
groene karakter	Bronbossen, beken, hellingbossen, kalkgraslanden, heischrale graslanden, moerassen, bronnen, zinkflora, mantel- en zoomvegetaties, hellingen met veel graften, grubben en holle wegen
cultuurhistorisch erfgoed	Verwachte en reeds bekende archeologische waarden, mottes, kastelen, historische bouwkunst, historisch geografische elementen en patronen, zoals wegen- en kavelpatronen, verdedigingswerken, ondergrondse kalksteengroeves, heggen.

Voor een nadere toelichting op bovengenoemde kernkwaliteiten wordt verwezen naar paragraaf 3.1.3 (Kernkwaliteiten).

Gemeente Gulpen-Wittem heeft voor haar grondgebied een Cultuurhistorische Waardenkaart vastgesteld, zie figuur 4-8. Deze kaart dient ter bescherming en verdere ontwikkeling van de (vroeger) aanwezige waardevolle cultuurhistorische en landschappelijke waarden.

Herstel van deze waarden vormt het uitgangspunt van gemeente Gulpen-Wittem waarbij verdere versterking van de reeds aanwezige landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten bijdraagt aan de verbetering van de omgevingskwaliteit.



Figuur 4-27 Waardenkaart cultuurhistorie Gulpen- Wittem

Bouwhistorische en historisch-geografische elementen

- Waarde - Cultuurhistorie (agrarisch gebouw)
- Waarde - Cultuurhistorie (doorwaadbare plaats)
- Waarde - Cultuurhistorie (dries, biest of plein)
- Waarde - Cultuurhistorie (gebied met ensemble van waardevolle cultuurhistorische resten)
- Waarde - Cultuurhistorie (gebouw, woonhuis)
- Waarde - Cultuurhistorie (historische kern anno 1800)
- Waarde - Cultuurhistorie (industrie)
- Waarde - Cultuurhistorie (kapel)
- Waarde - Cultuurhistorie (kasteel/landhuis)
- Waarde - Cultuurhistorie (kerkelijk gebouw/kloester/kerkelijk onderdeel)
- Waarde - Cultuurhistorie (overig)
- Waarde - Cultuurhistorie (watermolen)
- Waarde - Landschapselement (graft)
- Waarde - Landschapselement (holle weg)
- Waarde - Landschapselement (hoogstamboomgaard)
- Waarde - Landschapselement (koele/poel)
- Waarde - Landschapselement (oude weg)

overig - archeologie-complextype

- cultusplaats
- grafveld
- hoeve
- ijzersmelterij
- ijzerwinning
- kampement
- kerkfundering
- nederzetting
- onbekend
- romeinse villa (complex)
- kasteelheuvel (motte)/kasteelfundering/ omgracht huis (moated site)/omwalling
- vuursteenbewerking

Overig

- overig - detailopname met nummer
- overig - gebiedsnummer
- overig - grens gemeente
- 33591 overig - Rijksmonumentnummer
- -2 overig - water

overig - archeologie-periode

- Steentijd
- Paleolithicum
- Mesolithicum
- Neolithicum
- IJzertijd
- IJzertijd - Romeinse tijd
- Romeinse tijd
- Middeleeuwen
- Middeleeuwen - Nieuwe tijd
- Nieuwe tijd
- Steentijd - Nieuwe tijd

Herkenbare, maar niet als waardevol aangewezen structuren binnen het plangebied, vormen de waterlopen van de Molentakken aan de noordzijde van de Wittemer Allee. Langs de Wittemer Allee zijn zowel de bestaande watermolen als het landhuis aangewezen als cultuurhistorisch waardevol. De bebouwingscluster Cartils is aanwezen als historische kern (anno 1800) met aan de rand archeologisch waardevol aangewezen cultusplaats en grafveld.

4.10 Externe veiligheid

Kader
Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving als gevolg van gebruik en opslag van gevaarlijke stoffen bij bedrijven, het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het water, het spoor en door buisleidingen. De risicobenadering externe veiligheid kent twee begrippen om het risiconiveau van transport en aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving aan te geven. Deze begrippen zijn het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Plaatsgebonden risico: dit is de kans dat een persoon die (onafgebroken aanwezig en onbeschermd) op een bepaalde plaats overlijdt als gevolg van een calamiteit met gevaarlijke stoffen bij een inrichting of een transportmodaliteit. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in een kans van 1*10-6 per jaar als grenswaarde voor kwetsbare bestemmingen en als richtwaarde voor beperkt kwetsbare bestemmingen.

Groepsrisico: dit is de cumulatieve kans per jaar dat een groep van een bepaalde omvang overlijdt als gevolg van een calamiteit met gevaarlijke stoffen bij een inrichting of een transportmodaliteit. Hierbij wordt getoetst aan de oriëntatiewaarde. De oriëntatiewaarde is een ijkpunt voor de omvang van het groepsrisico.

Toetsing aan de normen voor externe veiligheid is gebaseerd op de Beleidsregels EV- beoordeling tracébesluiten, omdat het een aanpassing van de weg betreft, en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt).

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) in werking getreden. In dit besluit worden, in lijn met het Bevi, normen gesteld aan het PR voor buisleidingen en dient het GR van buisleidingen te worden verantwoord.

Toelichting
Voor de planontwikkeling relevante risicobronnen zijn middels een quickscan Externe Veiligheid in beeld gebracht, welke is opgenomen in bijlage 8.

Conform het Bevt dient er een inschatting gemaakt te worden van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Deze inschatting heeft plaatsgevonden met de vuistregels conform de bijlage van de Handleiding risicoanalyse transport (HART). Om deze vuistregels toe te passen zijn het aantal transporten gevaarlijke stoffen en de aanwezige bevolking in de directe nabijheid worden bepaald.

Aanwezigheid transport gevaarlijke stoffen
Gezien er geen transportgegevens beschikbaar zijn van de N595 maar het transport over deze route niet geheel is uitgesloten heeft inschatting plaats gevonden op basis van expert judgement. De weg is geen logische doorgaande route voor wat betreft gevaarlijke stoffen. Langs de weg zijn volgens de risicokaart geen LPG-tankstations en/of inrichtingen gelegen die grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen transporteren. Aangenomen is dat over de weg slechts beperkt transport van propaan plaatsvindt vanwege de (mogelijke) aanwezigheid van enkele propaantanks in het buitengebied. Daarnaast is aangenomen dat het transport van gevaarlijke stoffen, zoals GF3 niet toeneemt in de toekomstige situatie ten gevolge van het planvoornemen.

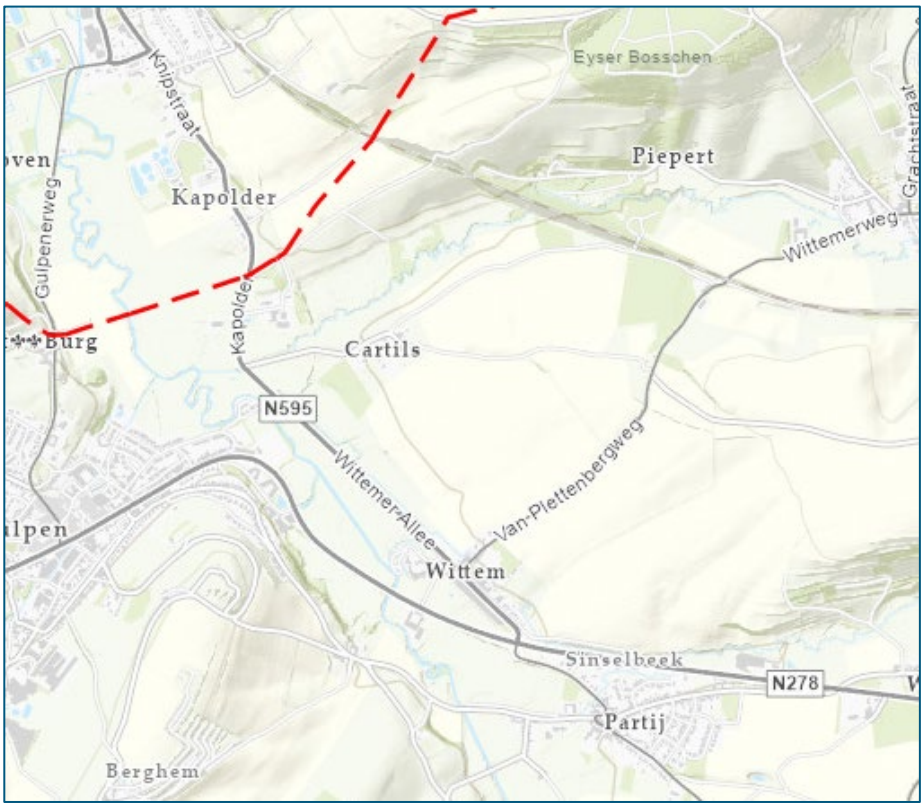
Hiermee is (worst-case) ingeschat dat het aantal transporten GF3 onder de 500 transporten per jaar ligt. Hiermee kan worden getoetst aan paragraaf 1.2.3 vuistregel 2 uit de HART bijlagen.

Aanwezigheid bevolking
Voor het groepsrisico dient de aanwezige bevolking in de nabijheid, 300 meter aan weerszijden, van de weg te worden beschouwd. Langs de weg liggen enkele losstaande huizen en in de kern van Wittem een aantal geschakelde huizen en voorzieningen. Het planvoornemen maakt geen extra woningen of voorzieningen mogelijk waarbij extra bevolking wordt toegevoegd.

Plaatsgebonden risico
De N595 is conform de vuistregels beoordeeld als een weg buiten de bebouwde kom. Op basis van de beperkte hoeveelheden transporten (<500 GF3) kent de weg conform de HART bijlagen geen plaatsgebonden risicocontour PR10-6. Dit betekent dat de weg (als risicobron in het kader van externe veiligheid) geen belemmeringen vormt voor de omgeving. Dit is gelijk voor zowel de bestaande situatie als de situatie na de realisatie van het planvoornemen.

Groepsrisico
Conform het Bevt dient de hoogte en de verandering van het groepsrisico te worden bepaald. Op basis van de beperkte hoeveelheid transporten en de beperkte bevolkingsdichtheid in de omgeving is het groepsrisico nihil. In de toekomstige situatie na realisatie neemt de aanwezige bevolking in de nabijheid van de weg niet toe. Het groepsrisico blijft hiermee gelijk aan de bestaande situatie.
In het kader van de Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten is gekeken naar de aanpassingen van de weg en de invloed daarvan. De nieuwe ligging van de N595 in de kern Wittem ten opzichte van de aanwezige bevolking in de aanwezige bebouwing zorgt ervoor dat de externe veiligheidssituatie rekenkundig gezien iets verbeterd. Immers, een deel van het tracé wordt verlegd waardoor de afstand tussen de weg en de bebouwing groter gaat worden. In de praktijk is het effect hiervan niet tot nauwelijks onderscheidend. Het groepsrisico vormt hiermee geen belemmering voor de omgeving.

Buisleidingen
Tussen de Eyserbeek en Kapolder ligt een ondergrondse buisleiding voor het transport van gevaarlijke stoffen, zie figuur 4-29. Volgens de risicokaart betreft dit een aardgasleiding (Z-504-01) van de Gasunie. Hierop is het Bevb van toepassing.



Figuur 4-28 Ligging aardgasleiding Gasunie (Bron: risicokaart.nl, 2019)

De beoogde ontwikkeling voorziet niet in wijzigingen ten aanzien van de (diepte)ligging van deze buisleiding of een toename van het aantal personen op/nabij deze buisleiding. Bij de uitwerking van het ontwerp van de N595 ter plaatse van deze buisleiding en bij de uitvoering van werkzaamheden, dient rekening met deze buisleiding te worden gehouden. In het bestemmingsplan is hiervoor de dubbelbestemming ‘Leiding’ opgenomen met bijbehorende beschermingszone. Voor het uitvoeren van werkzaamheden welke mogelijk van invloed op het functioneren van de buisleiding kunnen zijn, geldt een vergunningplicht waarbij bij de beoordeling door het bevoegd gezag advies dient te worden ingewonnen bij de leidingbeheerder.

Conclusie
Externe veiligheid vormt geen belemmering voor de omgeving ten gevolge van de aanpassing van de N595.

5 Economische uitvoerbaarheid

5.1 Algemeen

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is in artikel 6.2.1 een opsomming gegeven van de bouwplannen die worden beschouwd als bouwplan in de zin van 6.12 Wro waarvoor een exploitatieplan dient te worden vastgesteld indien het kostenverhaal niet anderszins is geregeld (dat wil zeggen indien men geen anterieure privaatrechtelijke overeenkomst heeft kunnen sluiten met de ontwikkelende partij).

Het voorliggend plan wordt niet gerekend tot de in artikel 6.2.1 Bro aangewezen bouwplannen. Er wordt daarom geen anterieure overeenkomst gesloten tussen de initiatiefnemer(s) en de gemeente Gulpen-Wittem. Voor het in behandeling nemen van voorliggend bestemmingsplan en de begeleiding van de procedure volgens de Algemene wet bestuursrecht worden de kosten verhaalt op grond van de Legesverordening Gulpen-Wittem 2021. Wel zal tussen de gemeente en de provincie Limburg een realisatie-overeenkomst worden gesloten, waarin onder andere afspraken over de realisatie en het beheer worden vastgelegd.

5.2 Financiële uitvoerbaarheid

Bij de raming van de kosten voor dit plan is niet alleen rekening gehouden met de kosten voor het opstellen van een bestemmingsplan, maar ook met de kosten van grondverwerving en de eventuele financiële consequenties van bijvoorbeeld planschade. Er is onderzocht in hoeverre bedrijven of particulieren schade ondervinden van het planvoornemen. Er zijn op voorhand geen situaties bekend waarbij sprake is van onevenredige schade die aanleiding zou kunnen zijn om de vaststelling van het bestemmingsplan te heroverwegen. De Provincie Limburg zal ervoor zorgen dat mogelijke schade op een deugdelijke en eenduidige wijze zal worden afgewikkeld.

De Provincie Limburg en de Gemeente Gulpen-Wittem hebben voldoende budget gereserveerd in hun begroting om aan de geraamde voorbereidings- en uitvoeringskosten te kunnen voldoen, zodat het project financieel uitvoerbaar is. Geconcludeerd is dat uit de beschikbare budgetten het planvoornemen zoals dat in voorliggend bestemmingsplan ruimtelijk is gedefinieerd kan worden uitgevoerd. De budgetten bieden daarbij voldoende bandbreedte om via aanbesteding met daarop gerichte emvi-criteria (criteria op basis van economisch meest voordelige inschrijving) de beoogde kwaliteit tot stand te brengen.

5.3 Verwerving en inrichting van het plangebied

De Provincie Limburg wil alle gronden binnen van het bestemmingsplan, welke benodigd zijn voor de beoogde ontwikkeling, voor zover dat nog niet het geval is, via minnelijke verwerving in eigendom krijgen. Hierover lopen op het moment van opstelling van voorliggend bestemmingsplan gesprekken met de grondeigenaren. Indien grondverwerving via minnelijke wijze niet mogelijk blijkt, zal het instrument van onteigening worden ingezet. De Provincie zal de betreffende gronden inrichten in beheer houden of overdragen aan de Gemeente Gulpen-Wittem, zoals mogelijk de vrijliggende fietsverbinding.

6 Planopzet

In dit hoofdstuk wordt het juridische deel van het bestemmingsplan nader toegelicht. Voor het opstellen van het bestemmingsplan is aangesloten bij de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP2012) alsmede de Omgevingsverordening Limburg en de geldende bestemmingsregelingen als beschreven in paragraaf 2.4.4 (Vigerend bestemmingsplan).

6.1 Inleiding

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding met de bijbehorende regels en gaat vergezeld van de voorliggende toelichting. De verbeelding en de regels vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. Op de verbeelding zijn de binnen het plangebied voorkomende bestemmingen weergegeven.

De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en bouwwerken (wat mag waar?) en bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing.

De regels kunnen niet los worden gezien van de verbeelding. De verbeelding geeft aan waar welke bestemmingen, dubbelbestemmingen en aanduidingen gelden, waaraan vervolgens de regels zijn gekoppeld. De verbeelding en regels vormen daarom samen het voor eenieder bindende deel van het bestemmingsplan.

De toelichting van het bestemmingsplan heeft geen bindende werking; deze maakt juridisch gezien ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de (ruimtelijke) onderbouwing en motivering van het bestemmingsplan en bij uitleg van de opzet van het plan en de daarin opgenomen regels.

6.2 Opbouw van de regels

De regels van dit bestemmingsplan bestaan uit vier hoofdstukken, waarin achtereenvolgens de Inleidende regels, de Bestemmingsregels, de Algemene regels en de Overgangs- en Slotregels aan de orde komen. Hieronder zullen de verschillende onderdelen van de regels nader worden toegelicht.

6.2.1 Inleidende regels

6.2.1.1 Begripsbepalingen

In de begrippen worden omschrijvingen gegeven van in het bestemmingsplan gebruikte begrippen. Deze zijn opgenomen om interpretatieverschillen te voorkomen. Alleen die begripsbepalingen zijn opgenomen die worden gebruikt in de regels en die tot verwarring kunnen leiden of voor meerdere uitleg vatbaar zijn.

6.2.1.2 Wijze van meten

Om op een eenduidige manier afstanden en oppervlakten te bepalen wordt in de wijze van meten aangegeven hoe de hoogte- en andere maten gemeten dienen te worden.

6.2.2 Bestemmingsregels

De gronden van het gehele plangebied hebben een positieve bestemming. Een positieve bestemming betekent dat gebruik van de gronden voor de betreffende bestemming met inachtneming van de bestemmingsregels direct mogelijk is. De oprichting van bouwwerken ten behoeve van het in de bestemming genoemde gebruik is direct mogelijk indien het voldoet aan de bouwregels van de bestemming, en nadat het bevoegd gezag een omgevingsvergunning voor het onderdeel ‘bouwen’ heeft

verleend. Een bouwwerk dient daarvoor naast de bestemmingsplanregels ook te voldoen aan onder meer de regels van het Bouwbesluit en de Bouwverordening.
De bestemmingsregels zijn altijd op dezelfde wijze opgebouwd. Deze zien er in beginsel als volgt uit:

- bestemmingsomschrijving;
- bouwregels;
- nadere eisen;
- afwijken van de bouwregels;
- specifieke gebruiksregels;
- afwijken van de gebruiksregels;
- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, en van werkzaamheden.

Dit bestemmingsplan kent vier enkelbestemmingen en een achttal dubbelbestemmingen, welke hiernavolgend kort worden toegelicht.

Enkelbestemmingen

Groen

De bestemming ‘Groen’ waarborgt de inrichting van de openbare ruimte met groenvoorzieningen, zoals trapvelden, speelvoorzieningen, picknickplaatsen, plantsoenen, waterpartijen met de daarbij behorende voet- en fietspaden en andere voorzieningen ten behoeve van een goede (woon)omgevingskwaliteit. Daarnaast biedt de bestemming ruimte aan duurzaam bodem- en waterbeheer, waaronder begrepen watergangen, zaksloten en infiltratie- en buffervoorzieningen en voorzieningen ten behoeve van openbaar nut.

Binnen de bestemming is geen bouwvlak opgenomen, enerzijds omdat de bestemming er niet op is gericht om bebouwd te worden en anderzijds om de toegestane (beperkte) bebouwing vrij te kunnen situeren.

Natuur

De bestemming ‘Natuur’ waarborgt de instandhouding, versterking en ontwikkeling van natuurlijke, landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden. Daaraan ondergeschikt extensief recreatief gebruik is toegestaan. De gronden mogen niet worden bebouwd, met uitzondering van draadomheiningen en/of draaderfafscheidingen tot maximaal 1,50 m hoog. Middels een omgevingsvergunning kan het bevoegd gezag bouwwerken toelaten die noodzakelijk zijn voor het natuurbeheer, zoals een wildhut of observatiepost, mits de bouwhoogte niet meer dan 4,00 m bedraagt.

Ter bescherming van de natuurlijke, landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden geldt voor werken of werkzaamheden die deze waarden zouden kunnen aantasten (zoals het aanbrengen van verhardingen, bebossen van gronden t.b.v. houtproductie en het verlagen van de grondwaterstand) een omgevingsvergunningplicht.

Verkeer

De voor ‘Verkeer’ aangewezen gronden zijn primair bestemd voor de afwikkeling van rijdend en stilstaand wegverkeer met de daarbij behorende voorzieningen, met uitzondering van verkooppunten van motorbrandstoffen. Daarbij wordt geen onderscheidt gemaakt in gemotoriseerd of niet gemotoriseerd verkeer, zoals fietsers en voetgangers. Middels de nadere aanduiding ‘specifieke vorm van verkeer - fietspad’ is geborgd dat de nieuwe vrijliggende fietsverbinding enkel voor langzaam verkeer (zoals fietsers, voetgangers of motorvoertuigen met een snelheidsbeperking tot 45 km/uur) mag worden gebruikt.

Gebruik van deze gronden voor gemotoriseerd wegverkeer zonder snelheidsbeperking tot 45 km/uur is niet toegestaan. Daarnaast zijn voorzieningen van openbaar nut, groenvoorzieningen (zoals bermen), straatmeubilair en infiltratie en buffervoorzieningen toegestaan.

Voor de aanleg van de nieuwe vrijliggende fietsverbinding geldt de verplichting tot realisatie van de natuurcompensatieopgave (zie paragraaf 4.4) voor aanvang van de werkzaamheden. Deze verplichting is middels een voorwaardelijke verplichting in de specifieke gebruiksregels geborgd.

Op het verkeersplein in Wittem was in het bestemmingsplan al de aanduiding ‘detailhandel’ opgenomen ten behoeve van een standplaats voor bijvoorbeeld een kraam, wagen of tafel voor de verkoop van goederen of diensten. Deze is in voorliggend plan overgenomen. Daarnaast kent gemeente Gulpen-Wittem binnen de bebouwde kom binnen de bestemmingsregels ‘Verkeer’ aanvullende bepalingen ten aanzien van evenementen. Deze bepalingen zijn overgenomen in voorliggend plan, met de aanvulling dat dit alleen geldt voor de gronden gelegen binnen de bebouwde kom (Wegenverkeerswet). De bestemming ‘Verkeer’ maakt in dit plan namelijk zowel onderdeel uit van het buitengebied als bebouwde kom.

Daar waar de bestemming ‘Verkeer’ primaire watergangen van het waterschap kruist is de aanduiding ‘specifieke vorm van verkeer - overkluizing' opgenomen, ter borging van de waterbelangen van de waterbeheerder Waterschap Limburg. In het oorspronkelijke plan ‘Gulpen-Wittem buitengebied’ (2011) was deze aanduiding opgenomen als gebiedsaanduiding ‘Wegwaterlossing-Overkluizing’. Deze wijze van bestemmen past niet binnen de bepalingen van de SVBP2012, waardoor deze is vervangen door een functieaanduiding.

Binnen de bestemming zijn geen gebouwen toegestaan. Alleen bouwwerken ten behoeve van de verkeersregeling en -veiligheid, verlichting, ondergrondse en bovengrondse voorzieningen voor het inzamelen van afvalstoffen of opvangen/bufferen van water en straatmeubilair zijn toegestaan, evenals voorzieningen ten behoeve van extensieve recreatie.

<u>Water</u>
De voor ‘Water’ aangewezen gronden zijn bestemd voor het ontvangen, vasthouden, (tijdelijk) bergen en afvoeren van water, eventueel gecombineerd met infiltratie van water in de bodem. De in het plangebied gelegen primaire watergangen van het waterschap zijn in deze bestemming opgenomen, tenzij de watergang kruist met de bestemming ‘Verkeer’. Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken van een geringe omvang en maximaal 3,50 m hoog worden gebouwd, mits deze noodzakelijk zijn voor het beheer en onderhoud van de watergang en/of regenwaterbuffer. Voor het gebruik van de gronden wordt verwezen naar de gebods- en verbodsbepalingen uit de Keur van Waterschap Limburg.

Dubbelbestemmingen
De vanuit het plan ‘Gulpen-Wittem buitengebied’ (2011) van toepassing zijn de dubbelbestemmingen zijn rechtsreeks in de planregels overgenomen en waar nodig geactualiseerd. Eventuele taal- of verwijsfouten zijn gecorrigeerd. De inhoud van de bepaling is daarmee ongewijzigd.

<u>Leiding - Ondergronds</u>
De voor ‘Leiding – Ondergronds’ aangewezen gronden zijn mede bestemd voor een ondergrondse leidingen voor gas-, rioolwater-, water-, en brandstoftransport. De rioolleiding heeft een beschermingszone van 5 meter (2,5 meter uit het hart van de leiding). Voor de gastransportleiding Z-504-01 is de beschermingszone uit de KLIC-melding overgenomen. Alleen bouwwerken van geringe omvang ten behoeve van de instandhouding van de betreffende leidingen zijn binnen deze zone toegestaan.

Ter bescherming van de ondergrondse leidingen geldt binnen de beschermingszone voor werken of werkzaamheden die de leiding zouden kunnen aantasten (zoals aanbrengen van beplanting, opslaan van materiaal, roeren van de grond) een omgevingsvergunningplicht.

Waarde - Archeologie

De voor 'Waarde – Archeologie' aangewezen gronden zijn mede bestemd voor de instandhouding en bescherming van oudheidkundig waardevolle elementen en terreinen. Deze terreinen en elementen zijn nader geduid op de Archeologische waardenkaart als opgenomen in bijlage 2 bij de regels. Afhankelijk van de archeologische verwachtingswaarde geldt een onderzoeksplicht bij bodemingrepen dieper dan 30 cm-maaiveld en plaatsvinden:

- binnen een AMK-terrein, of
- binnen 50 meter vanaf een archeologische vindplaats, of
- binnen een historische kern en de oppervlakte meer dan 100 m^2 bedraagt, of
- buiten voorgenoemde gebieden, maar met een oppervlakte meer dan 2.500 m^2.

Ter bescherming en instandhouding van oudheidkundig waardevolle elementen en terreinen geldt voor werken of werkzaamheden die deze elementen en/of terreinen zouden kunnen aantasten (zoals het uitvoeren van grondroerende werkzaamheden, het beplanten van gronden, het aanleggen van terreinverharding of onder- of bovengrondse leidingen en het indrijven van voorwerpen in de bodem) een omgevingsvergunningplicht.

Waarde - Cultuurhistorie

De voor 'Waarde – Cultuurhistorie' aangewezen gronden zijn mede bestemd voor de instandhouding en versterking van de cultuurhistorisch waardevolle elementen en patronen. Deze elementen en patronen zijn nader geduid op de Cultuurhistorische waardenkaart als opgenomen in bijlage 1 bij de regels. De regels ten aanzien van cultuurhistorisch waardevolle bebouwing zijn niet overgenomen uit het oorspronkelijke bestemmingsplan, aangezien dergelijke gebouwen niet voorkomen in het plangebied.
Ter bescherming van de cultuurhistorisch waardevolle elementen en patronen geldt voor werken of werkzaamheden die deze elementen en/of patronen zouden kunnen aantasten (zoals veranderingen in de verkaveling, wegenstructuur of waterstructuur) een omgevingsvergunningplicht.

Waarde - Ecologie

De voor 'Waarde – Ecologie' aangewezen gronden zijn mede bestemd voor de instandhouding, versterking en ontwikkeling van natuurlijke, cultuurhistorische en archeologische waarden. Voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden in de vorm van het aanbrengen van oppervlakteverhardingen, het verrichten van grondroerende werkzaamheden, het bebossen van gronden, aanbrengen van oeverbeschoeiingen, het graven van waterlopen of het aanleggen van voorzieningen voor de opvang en afvoer van hemelwater van de voorziening geldt een omgevingsvergunningplicht.

Waarde - Landschapselement

De voor 'Waarde – Landschapselement' aangewezen gronden zijn mede bestemd voor de instandhouding en herstel van de in het buitengebied aanwezige landschapselementen en de daarmee samenhangende landschappelijke en natuurlijke waarden, alsmede het daarmee samenhangende waterbergend vermogen van de grond. De aanwezige landschapselementen zijn nader geduid op de Cultuurhistorische waardenkaart als opgenomen in bijlage 1 bij de regels.

Ter bescherming van de aanwezige landschapselementen geldt voor werken of werkzaamheden die deze elementen ernstig kunnen beschadigen of te niet kunnen doen een omgevingsvergunningplicht.

Waterstaat - Beschermingszone water
De voor ‘Waterstaat - Beschermingszone water’ aangewezen gronden zijn mede bestemd voor de bescherming, beheer en onderhoud van primaire wateren, zoals watergangen en regenwaterbuffers, overeenkomstig de Keur van Waterschap Limburg. De begrenzing van deze bestemming is afgeleid van de beschermingszones van het waterschap voor primaire watergangen, zijnde het profiel van vrije ruimte en/of een 2 m zone rond primair water. Alleen bouwwerken ten behoeve van deze wateren zijn toegestaan. Middels een omgevingsvergunning kunnen bouwwerken op grond van de onderliggende enkelbestemming worden gebouwd, mits de waterbelangen zijn geborgd. Hiervoor wordt advies ingewonnen bij de waterbeheerder, zijnde Waterschap Limburg. Voor het gebruik van de gronden wordt verwezen naar de gebods- en verbodsbepalingen uit de Keur van Waterschap Limburg.

Waterstaat - Inundatiegebied
De voor ‘Waterstaat - Inundatiegebied' aangewezen gronden zijn mede bestemd voor de tijdelijke opvang van water (overstromingsgebied). Voor deze gronden gelden geen aanvullende bouwregels en wordt voor het gebruik verwezen naar de gebods- en verbodsbepalingen uit de Keur van Waterschap Limburg.

Waterstaat - Meanderzone
De voor ‘Waterstaat - Meanderzone' aangewezen gronden zijn mede bestemd voor water dat door natuurlijke verplaatsing zijn bedding kan verleggen (meandering). Voor deze gronden gelden geen aanvullende bouwregels en wordt voor het gebruik verwezen naar de gebods- en verbodsbepalingen uit de Keur van Waterschap Limburg.

6.2.3 Niet meer opgenomen enkel- en dubbelbestemmingen

Door de herbestemming van de gronden ten behoeve van de beoogde ontwikkeling komen enkele bestemmingen, welke van toepassing waren op deze gronden, te vervallen. Deze enkel- en dubbelbestemmingen worden hieronder kort toegelicht.

Enkelbestemmingen
Agrarisch met Waarden-Natuur- en landschapswaarden
Deze gronden zijn primair bestemd voor duurzaam agrarisch grondgebruik. Door de aanleg van een vrijliggende fietsverbinding over deze gronden is dit gebruik niet langer mogelijk en is ten behoeve van deze verbinding de bestemming gewijzigd naar ‘Verkeer’. Ten behoeve van een duurzame instandhouding en ontwikkeling van natuur is deze bestemming ter plaatse van de percelen voor natuurcompensatie gewijzigd naar ‘Natuur’.

Water
Aan primaire watergangen is de bestemming ‘Water’ toegekend. Conform de bestemmingssystematiek van de gemeente Gulpen-Wittem wordt in geval van kruisende wegen ter plaatse van de watergang de bestemming ‘Verkeer’ toegekend, eventueel in combinatie met de gebiedsaanduiding ‘Wegwaterlossing-Overkluizing’. Ter plaatse van de afslagtak Selzerbeek en de Eyserbeek zal de watergang worden gekruist middels een brug of andere voorziening vanwege de aanleg van een nieuwe fietsverbinding. Ter plaatse van deze oversteken is de bestemming ‘Water’ gewijzigd naar ‘Verkeer’ met de aanduiding ‘specifieke vorm van verkeer - overkluizing' conform de systematiek SVBP2012.

Ter plaatse van de primaire watergang op de percelen ten behoeve van natuurcompensatie wordt de bestemming ‘Water’ in stand gehouden, waarbij de begrenzing van de bestemming is aangepast op de door het Waterschap Limburg gehanteerde begrenzing van primair water.

Dubbelbestemmingen
Waterstaat - Erosie
Deze gronden zijn mede bestemd voor maatregelen en voorzieningen voor het bestrijden en voorkomen van bodemerosie en wateroverlast, het verloren gaan van het voortbrengend vermogen van de bodem en aantasting van het grondwaterpakket. Conform de bestemmingssystematiek van de gemeente Gulpen-Wittem wordt deze dubbelbestemming enkel toegekend aan agrarische gronden. Nu de gronden met de aanleg van een nieuwe fietsverbinding en de natuurcompensatie niet langer een agrarische functie kennen en ook niet meer zo zijn bestemd, komt hiermee ook deze dubbelbestemming te vervallen.

6.2.4 Algemene regels

De Algemene regels gelden voor alle in het bestemmingsplan opgenomen bestemmingen. Regels die specifiek voor een bepaalde bestemming gelden worden in het algemeen in het desbetreffende bestemmingsartikel opgenomen.

In de Anti-dubbeltelregel wordt geregeld dat grond die reeds eerder bij een verleende omgevings-vergunning is meegenomen niet nog eens bij de verlening van een nieuwe omgevingsvergunning mag worden meegenomen. Hiervoor is de wettelijk verplichte tekst uit artikel 3.2.4 van het Besluit ruimtelijke ordening voor overgenomen.

De Algemene bouwregels bevatten algemene bouwregels, die specifiek zien op bestaande maten en afstanden. Hiervoor zijn de standaard bepalingen van gemeente Gulpen-Wittem opgenomen (bouwverbod en ondergronds bouwen bouwwerken). In het bestemmingsplan ‘Gulpen-Wittem buitengebied’ (2011) waren hierin ook bepalingen opgenomen ten aanzien van ondergronds bouwen voor gebouwen en bestaande afstanden en maten. Deze bepalingen zijn niet overgenomen, aangezien deze al middels de Overgangsbepalingen ten aanzien van bebouwing zijn geregeld.

In de Algemene gebruiksregels is geregeld dat gebruik dat niet past binnen de bestemming als strijdig gebruik wordt gezien. Verder wordt specifiek het gebruik van gronden ten behoeve van seksinrichtingen/-winkels, coffeeshops, growshops e.d., straatprostitutie of voor het telen/bewerken/verhandelen van soft- en harddrugs verboden.

In de Algemene aanduidingsregels zijn twee voor het plangebied relevante gebiedsaanduidingen opgenomen:

vrijwaringszone - straalpad
Ter voorkoming van het verstoren van straling door bebouwing, mogen binnen deze zone geen bouwwerken hoger dan 20 meter worden opgericht.

milieuzone - beschermingsgebied nationaal landschap zuid-limburg
Dit betreft de aanduiding ‘milieuzone - bodembeschermingsgebied' uit het bestemmingsplan ‘Gulpen-Wittem buitengebied’ (2011). Inmiddels is het provinciale bodembeschermingsgebied Mergelland komen te vervallen en opgegaan in het Beschermingsgebied Nationaal landschap Zuid-Limburg.
De bepalingen ten aanzien van deze zone zijn vervangen door de actuele doelstellingen en bepalingen uit het provinciaal beleid ten aanzien van het Beschermingsgebied Nationaal landschap Zuid-Limburg.

In de Algemene afwijkingsregels is een bouwmogelijkheid opgenomen, in afwijking van de onderliggende bestemmingen, ten behoeve van bouwwerken van openbaar nut en voor een antenne-installatie. Daarnaast kan het bevoegd gezag middels een omgevingsvergunning afwijken van de in de bestemmingen voorgeschreven maten met maximaal 10%.

In de Algemene wijzigingsregels is de mogelijkheid voor Burgemeester en wethouders opgenomen om middels een wijzigingsplan onnauwkeurigheden in de begrenzing van bestemmingen te wijzigen.

6.2.5 Overige regels

In de Overige regels die gelden voor alle bestemmingen en dubbelbestemmingen is een bepaling opgenomen over hoe moet worden omgegaan met verwijzingen naar wettelijke regelingen in de planregels en is een bepaling opgenomen ten aanzien van de volgordelijkheid van de dubbelbestemmingen, in geval van eventuele strijdigheden tussen de onderlinge bepalingen.

6.2.6 Overgangs- en slotregels

6.2.6.1 Overgangsbepalingen

In het Overgangsrecht is een regeling opgenomen voor bestaande bouwwerken en gebruiken die niet in overeenstemming zijn met de nieuwe regeling in dit bestemmingsplan. Wanneer deze bouwwerken legaal zijn opgericht en/of het gebruik op grond van eerdere bepalingen was toegestaan, blijven deze rechten met de vaststelling van deze nieuwe regeling bestaan. Deze bepalingen behoren tot de standaardregels in bestemmingsplannen zoals verwoord en verplicht gesteld in paragraaf 3.2 van het Besluit ruimtelijke ordening.

6.2.7 Slotregel

De slotregel stelt hoe de regels van het bestemmingsplan aangehaald dienen te worden.

7 Procedure en overleg

In dit hoofdstuk is de procedure van het bestemmingsplan beschreven, zowel de formeel te doorlopen stappen op grond van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van bestemmingsplannen als beschreven in de Algemene wet bestuursrecht (Awb) als de wijze waarop de omgeving betrokken is bij de totstandkoming van het planvoornemen (participatie).

7.1 Procedure

7.1.1 Vooroverleg

Artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bepaalt dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan, waar nodig, overleg plegen met andere betrokken overheden en overheidsdiensten (wettelijke adviseurs). Daarbij moet worden gedacht aan naburige gemeenten, het waterschap, en de diensten van het Rijk en de provincie. Overleg met het waterschap is altijd verplicht, terwijl het tot de verantwoordelijkheid van de gemeente behoort om te beoordelen of overleg met de desbetreffende diensten van het Rijk en de provincie nodig is. Artikel 3:6 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) is van overeenkomstige toepassing. De bedoeling van dit vooroverleg is voornamelijk om de opstellers van het plan tijdig de mogelijkheid te geven het plan desgewenst aan opmerkingen van andere overheden aan te passen.

Op grond van de Inspraakverordening (2010) van de gemeente Gulpen-Wittem is bepaald dat enkel voor bestemmingsplannen van geringe planologische betekenis, zogenoemde postzegelplannen, geen verplichting geldt voor het publiceren van een voorontwerp plan ten behoeve van inspraak en vooroverleg. Door de gemeente is aangegeven dat voorliggend bestemminsplan niet als een plan van ‘geringe planologische betekenis’ kan worden aangemerkt. Derhalve is voorliggend bestemmingsplan als voorontwerp gepubliceerd en gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegd om eenieder de mogelijkheid te bieden tot het indienen van een reactie op het bestemmingsplan.

Van 27 december 2021 t/m 6 februari 2022 heeft het voorontwerp van het bestemmingsplan ‘Fietsverbinding en reconstructie N595’ ter inzage gelegen. Gedurende deze periode bestond voor een ieder de gelegenheid een reactie kenbaar te maken op het voorontwerp bestemmingsplan. In totaal zijn er 5 reacties ontvangen, die afkomstig zijn van belangenorganisaties en particulieren. In de Nota van Inspraak, zoals opgenomen in bijlage 10 bij deze toelichting, is op alle ingekomen reacties gereageerd. Eventuele aanpassingen aan het bestemmingsplan naar aanleiding van deze reacties zijn verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan ‘Fietsverbinding en reconstructie N595’.

7.1.2 Ontwerp

De formele procedure rond een bestemmingsplan is geregeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Dit betekent dat het plan na besluit van het college van burgemeester en wethouders voor zes weken ter inzage zal worden gelegd. Gedurende deze periode is het voor eenieder mogelijk om een zienswijze op het planvoornemen in te dienen. Alle ontvangen en ontvankelijke zienswijzen worden samengevat en beantwoord in de Nota beantwoording zienswijzen. De zienswijzen worden betrokken bij de vaststelling van het bestemmingsplan door de Raad van de gemeente Gulpen-Wittem.

Het ontwerp bestemmingsplan ‘Fietsverbinding en reconstructie N595’ heeft van 11 november t/m 22 december 2023 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode bestond voor eenieder de gelegenheid een zienswijze kenbaar te maken op het ontwerp bestemmingsplan. In totaal zijn er 10 zienswijzen ingediend, die afkomstig zijn van belangenorganisaties en particulieren. In de Nota van Zienswijzen, zoals opgenomen in bijlage 11 bij deze toelichting, is op alle ingekomen zienswijzen gereageerd.

Eventuele aanpassingen aan het bestemmingsplan naar aanleiding van deze reacties zijn verwerkt in het door de gemeenteraad vast te stellen bestemmingsplan ‘Fietsverbinding en reconstructie N595’.

7.1.3 Vaststelling

De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vast binnen 12 weken na de termijn van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan. De ingediende zienswijzen kunnen leiden tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan en de beantwoording van de zienswijzen door het college vormen onderdeel van de motivering van het bestemmingsplan.

7.1.4 Beroep

Nadat de gemeenteraad het bestemmingsplan heeft vastgesteld, wordt het besluit tot vaststelling bekendgemaakt. Daarna bestaat nog de mogelijkheid om binnen 6 weken (te rekenen vanaf de dag na terinzagelegging van het besluit) een beroepsschrift bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State in te stellen. Naar aanleiding van recente jurisprudentie is het inmiddels mogelijk voor iedere belanghebbende om beroep in te stellen tegen het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan.

7.1.5 Onherroepelijk bestemmingsplan

Een bestemmingsplan wordt onherroepelijk op de dag na afloop van de ter inzagelegging van het vastgestelde plan, tenzij er bij de Raad van State beroep is ingesteld. Dan wordt het plan pas onherroepelijk na de uitspraak van de Raad van State over het ingestelde beroep, afhankelijk van de strekking van de uitspraak.

7.2 Participatie

In de voorbereiding van de totstandkoming van de varianten en de afweging van de voorkeursvariant zijn, als beschreven in paragraaf 3.2, zogenoemde ‘ontwerpsessies’ met de projectpartners en ‘consultatiesessies’ met de omgeving georganiseerd. Vanwege de maatregelen rondom de COVID-19 pandemie zijn deze sessies in digitale vorm opgezet. Voor deze sessies hebben alle bewoners en ondernemers rond het plangebied en andere belanghebbenden een uitnodiging ontvangen.

<u>Ontwerpsessies</u>
Met de projectpartners zijn in totaal drie ontwerpsessies georganiseerd. Bij deze sessies zijn de volgende projectpartners betrokken:
- Gemeente Gulpen-Wittem
- Fietsersbond
- Waterschap Limburg
- Stichting het Limburgs Landschap
- Stichting Dassengroep Limburg
- Bosgroep Zuid-Nederland
- Waterbedrijf Limburg
- Stichting Das & Boom
- Stichting Natuurlijk Geuldal

<u>Consultatiesessies</u>
In totaal hebben er drie consultatiesessies met de ondernemers van de kern Wittem plaatsgevonden en zijn er twee ‘brede’ consultatiesessies georganiseerd, waar alle omwonenden rond het projectgebied voor zijn uitgenodigd.

Tijdens deze sessies hebben ondernemers, omwonenden en belanghebbenden aangegeven waar zij waarde aan hechten en welke punten zij belangrijk vinden in het ontwerp. Deze opgehaalde informatie is vervolgens, waar mogelijk, verwerkt in de voorkeursvariant.

Informatiebijeenkomst
Op 9 september 2021 is voor alle belangstellenden een digitale informatie bijeenkomst georganiseerd. Tijdens deze avond zijn de belangstellenden geïnformeerd over het planvoornemen en het procesverloop en is er gelegenheid geboden tot het stellen van vragen.

Inloopbijeenkomst
Op 21 september 2023 heeft een inloopbijeenkomst plaatsgevonden in het klooster van Wittem. Tijdens deze bijeenkomst zijn de belangstellenden geïnformeerd over het meest recente ontwerp, het verdere procesverloop en is het bestemmingsplan toegelicht. Ook is er aan de aanwezigen gelegenheid geboden voor het stellen van vragen.

Klankbordgroep
De uitwerking van het schetsontwerp naar een uitvoeringsontwerp wordt vormgegeven in samenspraak met een klankbordgroep, bestaande uit diverse betrokken omwonenden en ondernemers. In het eerste kwartaal van 2024 hebben diverse bijeenkomsten met de klankbordgroep plaatsgevonden. Naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen en opmerkingen uit de klankbordgroep is het plan binnen de bebouwde kom van Wittem aangepast.

Bijlage

1. Ruimtelijke Kwaliteit

Royal HaskoningDHV

Bijlage

2. Watertoets

Royal HaskoningDHV

Bijlage

3. Vooronderzoek Bodem

Royal HaskoningDHV

Bijlage

4. LNC-onderzoek

Royal HaskoningDHV

Bijlage

5. Luchtkwaliteitsonderzoek

Royal HaskoningDHV

Bijlage

6. Akoestisch onderzoek

Royal HaskoningDHV

Bijlage

7. Archeologisch onderzoek

Royal HaskoningDHV

Bijlage

8. Onderzoek Externe Veiligheid

Royal HaskoningDHV

Bijlage

9. Natuurcompensatieopgave

Royal HaskoningDHV

Bijlage

10. Nota van inspraak

Royal HaskoningDHV

Bijlage

11. Nota van Zienswijzen

Royal HaskoningDHV

Bijlage

12. Memo vrijliggende fietsverbinding

Royal HaskoningDHV

Bijlage

13. Voortoets

Royal HaskoningDHV