

RAPPORT

West - Ontsluiting Ulestraten

Mogelijkheden, varianten, ontwerp en doorkijk

Klant: Gemeente Meerssen

Referentie: BH2222TPRP2103031719

Status: Definitief/P0.03

Datum: 4-3-2021

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Postbus 302
6199 ZN Maastricht
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

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

Titel document: West - Ontsluiting Ulestraten

Ondertitel: BH2222TPRP2101291420
Referentie: BH2222TPRP2103031719
Status: P0.03/Definitief
Datum: 4-3-2021
Projectnaam: Ontsluiting Ulestraten
Projectnummer: BH2222-101-100

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden vervaelvoudigd 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 persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.

Versiegeschiedenis

| Versie | Datum | Omschrijving | Opgesteld | Gecontroleerd | Goedgekeurd |
|--------|-------------|-------------------------------------|-----------------|-----------------|-------------|
| 0.1 | 11-01- 2021 | Eerste versie | Lucien De Baere | Niels Bosch | Niels Bosch |
| 0.2 | 29-01-2021 | Tweede versie inclusief opmerkingen | Lucien De Baere | Esmee van Selst | Niels Bosch |
| 0.3 | 03-03-2021 | Aanvullende informatie voortoets | Lucien De Baere | Esmee van Selst | Niels Bosch |
| | | | | | |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Aanleiding | 5 |
| 2 | Verkeerskundige situatie Ulestraten | 6 |
| 2.1 | Geconstateerde knelpunten | 6 |
| 2.2 | Reeds genomen en te nemen maatregelen | 7 |
| 3 | Verkeerskundige analyse verkeerscijfers | 8 |
| 3.1 | Ontwikkeling verkeerscijfers | 8 |
| 3.2 | Resultaat kentekenonderzoek | 10 |
| 3.3 | Modelberekeningen | 12 |
| 3.4 | Selected links diverse locaties | 13 |
| 4 | Stakeholdersanalyse | 16 |
| 4.1 | Resultaten stakeholdersanalyse | 16 |
| 5 | (Verkeerskundige) Varianten ontsluiting Ulestraten | 18 |
| 5.1 | Overzicht varianten | 18 |
| 5.2 | Toelichting varianten | 19 |
| 5.3 | Afweging van de varianten | 21 |
| 5.4 | Conclusies verkeerskundige varianten West – ontsluiting Ulestraten | 23 |
| 6 | Ontwerp sobere West - ontsluiting | 25 |
| 6.1 | Voorlopig (schets)ontwerp | 25 |
| 7 | Inschatting effect Westelijke Ontsluiting op stikstofdepositie | 27 |
| 7.1 | Hoe werkt een beoordeling voor Natura 2000-gebieden? | 27 |
| 7.2 | Voortoets Westelijke Ontsluiting Ulestraten | 29 |
| 8 | Doorkijk en voorlopige planning | 30 |
| 8.1 | Proces en doorlooptijden | 30 |
| 8.2 | Globale kosten realisatie West-ontsluiting Ulestraten | 31 |

Tabellen

| | |
|--|----|
| Tabel 1: telgegevens Burgemeester Visschersstraat | 8 |
| Tabel 2: Telgegevens Sint Catharinastraat | 9 |
| Tabel 3: telgegevens diverse straten Ulestraten | 10 |
| Tabel 4: Overzicht standpunten stakeholders ten aanzien West-ontsluiting (Q2 2020) | 16 |
| Tabel 5: Overzicht beoordeling varianten | 21 |

Figuren

| | |
|--|----|
| Figuur 1: Ligging Ulestraten ten opzichte van luchthaven en bedrijventerrein | 5 |
| Figuur 2: Tellocaties kentekenonderzoek 2019 | 10 |
| Figuur 3: Doorgaand verkeer kentekenonderzoek 2019 (MVT, som van een gemiddelde ochtend- en avondspits per richting) | 11 |
| Figuur 4: Verschilplot verkeersmodel 2030 inclusief West-ontsluiting Ulestraten | 12 |
| Figuur 5: Selected Link West-ontsluiting Ulestraten (avondspits 2030) | 15 |
| Figuur 6: Overzicht varianten West - ontsluiting Ulestraten | 19 |
| Figuur 8: Voorlopig ontwerp (stand januari 2021) | 26 |
| Figuur 9: Beslisboom voor depositietoenames, zoals beschikbaar gesteld door het Rijk | 28 |

Bijlagen

| |
|--|
| Bijlage 1: Verkeersmodel berekeningen West Ontsluiting |
| Bijlage 2: Voorlopig Ontwerp stand januari 2021 |
| Bijlage 3: Voortoets Westelijke Ontsluiting Ulestraten |
| Bijlage 4: Globale kostenraming realisatie |

1 Aanleiding

Er is al veel gesproken over de West-ontsluiting van Ulestraten, waarvan verwacht wordt dat de nieuwe verbinding een einde maakt aan de verkeersoverlast in de kern Ulestraten. Ondanks dat het effect van de verbinding in het verleden door middel van onderzoeken inzichtelijk is gemaakt, zijn deze effecten zijn nog niet eerder afgezet tegen de verkeerskundige aandachtspunten die er in Ulestraten zijn. Daardoor is het onduidelijk voor welke verkeersstromen de West-ontsluiting Ulestraten een oplossing biedt (verkeer tussen Schimmert en MAA, of tussen Schimmert en Meerssen enz.) en of de verbindingsweg hiervoor het meest geschikte alternatief is.

Royal HaskoningDHV heeft in opdracht van gemeente Meerssen de mogelijkheden met bijbehorende effecten onderzocht met betrekking tot de verkeerskundige aandachtspunten van Ulestraten om zo de beste oplossing inzichtelijk te maken. Hierbij is het uitgangspunt dat de West-ontsluiting Ulestraten niet de enige of ultieme oplossing is.

In diverse stappen is de West-ontsluiting Ulestraten beoordeeld. In deze rapportage zijn de stappen van dit onderzoek, de diverse resultaten en een doorkijk opgenomen.



Figuur 1: Ligging Ulestraten ten opzichte van luchthaven en bedrijventerrein

2 Verkeerskundige situatie Ulestraten

Om de gevolgen van een West-ontsluiting in kaart te kunnen brengen is allereerst de verkeerskundige situatie inzichtelijk gemaakt. Hiervoor is om te beginnen geanalyseerd welke verschillende verkeersstromen er in Ulestraten en omgeving allemaal zijn. In dit hoofdstuk komen zowel de geconstateerde knelpunten en de reeds genomen maatregelen aan bod.

2.1 Geconstateerde knelpunten

De wens voor de realisatie van een West-ontsluiting in Ulestraten is het gevolg van een omvangrijk aantal knelpunten en aandachtspunten in Ulestraten. Deze knelpunten betreffen zowel objectieve als subjectieve knelpunten. In onderstaande opsommingen zijn deze knelpunten opgenomen:

- *Aanleg randweg vliegveld MAA:* de realisatie van de randweg rond het vliegveld leidt tot overlast bij de bewoners van de Burg. Visschersstraat. De Burg. Visschersstraat wordt gebruikt door woon-werk verkeer tussen Schimmert en het bedrijventerrein Aviation Valley rondom MAA. Hierbij wordt er vooral in de spitsperioden door deze straat gereden. Het gebruik van de Burg. Visschersstraat door verkeer in de richting van MAA is door middel van kentekenonderzoek onderzocht.
- *Ontwikkelingen Aviation Valley:* bedrijventerrein Aviation Valley rondom vliegveld MAA is nog steeds in ontwikkeling. Inmiddels zijn ook de laatste grotere kavels verkocht en zal op relatief korte termijn gestart worden met de ontwikkeling van deze kavels. Dit zorgt voor een toename van de hoeveelheid verkeer rondom MAA en daarmee mogelijk ook in Ulestraten.
- *Doorgaand verkeer door kern Ulestraten:* naast het verkeer dat gebruik maakt van de Burg. Visschersstraat heerst de beleving dat een aanzienlijke toename in hoeveelheden verkeer gebruik gaat maken van de wegen door Ulestraten als doorgaande verbinding.
- *Problematiek Sint Catharinastraat:* naast het algemene beeld dat doorgaand verkeer gebruikt maakt van de wegen in Ulestraten geldt dit in het bijzonder voor de Sint Catharinastraat. De bewoners van deze straat ervaren overlast als gevolg van trillingen. Indien een voertuig met hoge snelheid of een zwaar voertuig over de straat rijdt leidt dit tot hinderlijke trillingen voor de bewoners.
- *Ontbrekende schakel Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Limburg:* In het verleden is door Provincie Limburg een kwaliteitsnet voor het landbouwverkeer opgesteld. Dit netwerk is tot stand gekomen met zowel de wegbeheerders als met de landbouwsector. In dit kwaliteitsnet is een verbinding tussen de Weg tussen Schimmert en Ulestraten en de Europalaan aangemerkt als missende schakel in het kwaliteitsnet. Om (dit deel) van het kwaliteitsnet te completeren zou deze verbinding gerealiseerd moeten worden.
- Ook in buurgemeente Beekdaelen is er een toename van het verkeer te merken na realisatie van de Randweg MAA. Dit heeft zich geuit in klachten van bewoners op de Heufkensveldweg in Oensel. Daarnaast maken de bewoners van Oensel zich zorgen over overlast indien het terrein van Claessens (voormalig transportbedrijf in Oensel) weer gebruikt gaat worden als vestigingslocatie voor een transportbedrijf.

2.2 Reeds genomen en te nemen maatregelen

In de afgelopen jaren heeft de gemeente Meerssen reeds diverse maatregelen genomen om de overlast in te perken en tegemoet te komen aan de wensen van de inwoners van de Ulestraten. Deze maatregelen waren en zijn erop gericht de knelpunten zoals in paragraaf 2.1 benoemd aan te pakken. Het betreft de onderstaande maatregelen.

- *Afsluiten/ Gesloten verklaring van Burg. Visschersstraat*: in diverse vormen (fysiek afsluiten/ bebording) is de Burg. Visschersstraat gesloten voor “doorgaand” verkeer met uitzondering van bestemmingsverkeer. Deze maatregel is gericht op het voorkomen van verkeer in de Visschersstraat dat hier geen herkomst of bestemming heeft.
- *Gesloten verklaren van deel Beekerweg*: naast de Burg. Visschersstraat is ook een deel van de Beekerweg gesloten verklaard voor verkeer dat er geen bestemming heeft.
- *Invoeren verplichte rijrichtingen op Sint Catharinastraat en Pastoor van Eijsstraat*. Op de Sint Catharinastraat en Pastoor van Eijsstraat is op de kruisingen een verplichte rijrichting ingesteld voor “doorgaand verkeer”. Verkeer dat van noord naar zuid (Schimmert – Meerssen) en vice versa door de kern rijdt en geen bestemming heeft in Ulestraten mag met uitzondering van enkele kruisingen (zoals Dorpstraat als Vliek) niet afslaan. Bewoners, (brom)fietsers en overig bestemmingsverkeer mogen uiteraard wel afslaan. Deze maatregel is erop gericht dat verkeer vanuit Schimmert niet via de kern Ulestraten in de richting van Aviation Valley kan rijden.
- *Ulestraten een 30 km/u zone*: de gehele kern Ulestraten is een 30km/u zone. Er zijn geen andere snelheidsregime 's meer in de kern Ulestraten. Ook hiermee is getracht de route door de kern Ulestraten minder interessant te maken voor doorgaand verkeer. Door de afname van de maximumsnelheid neemt de reistijd immers toe.
- *Geslotenverklaring vrachtverkeer*: de kern Ulestraten is volledig gesloten verklaard voor vrachtverkeer uitgezonderd bestemmingsverkeer. Voor vrachtverkeer dat tussen Schimmert en Meerssen wil rijden is het dus niet toegestaan gebruik te maken van de wegen in Ulestraten. Voor landbouwverkeer heeft deze geslotenverklaring geen gevolgen.
- *Herinrichting St. Catharinastraat*: In het verleden heeft er gelijktijdig met een rioolaanpassing een wegconstructie plaatsgevonden en zijn er diverse kleinschalige verkeersremmende maatregelen getroffen in de St. Catharinastraat. Ondertussen zijn er vooruitlopend op een nieuwe herinrichting een aantal tijdelijke wegversmallingen gecreëerd. Dit ter terugdringing van de snelheid van het verkeer en ter ontmoediging van het doorgaande verkeer.
- *Initiatief West - ontsluiting*: om de verkeerssituatie in Ulestraten te beïnvloeden onderzoekt gemeente Meerssen de mogelijkheden voor de realisatie van een alternatieve verbinding langs de kern Ulestraten.

3 Verkeerskundige analyse verkeerscijfers

In dit hoofdstuk staat de specifieke verkeerssituatie in Ulestraten centraal. Aanvullend op de diverse verkeersmodelberekeningen die zijn uitgevoerd, heeft de gemeente Meerssen de afgelopen jaren ingezet op het doen van tellingen op diverse wegen in combinatie met kenteken onderzoek.

3.1 Ontwikkeling verkeerscijfers

Zoals beschreven zijn in de kern Ulestraten de afgelopen jaren veel verkeerstellingen gedaan. Hierbij zijn de Burg. Visschersstraat, de Sint Catharinastraat en de Vliek de voornaamste locaties met betrekking tot dit onderzoek. De gegevens van de tellingen op deze locaties tussen 2017 en 2020 zijn in deze analyse opgenomen.

Uit de verkeerstellingen kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

Burgemeester Visschersstraat

- Het aantal motorvoertuigen op de Burg. Visschersstraat is afhankelijk van de locatie waar gemeten wordt. Zo is de Burg. Visschersstraat op het deel tussen de Europastraat en de Beekerweg drukker dan het deel ten zuiden van de kruising met de Don Boscostraat. De verkeersdruk op het deel na de Don Boscostraat is ongeveer de helft van de verkeersdruk op het deel tussen de Beekerweg en de Europastraat.
- Naast een verschil tussen de locatie zijn de verkeerscijfers tussen 2017 en 2019 nagenoeg gelijk. Op het deel naar de Don Boscostraat is het iets rustiger geworden terwijl het deel tussen de Beekerweg en de Europaweg nagenoeg gelijk bleef. Voor de precieze aantallen zie onderstaande tabel.

Tabel 1: telgegevens Burgemeester Visschersstraat

| Gemiddelde hoeveelheid verkeer op werkdag op Burg. Visschersstraat (Motorvoertuigen per etmaal) | 2017 | 2019 |
|--|-------------|-------------|
| Tussen Beekerweg en Europaweg en vice versa | Circa 1.350 | Circa 1.380 |
| Tussen Don Boscostraat en Pastoor Halmansstraat en vice versa 2 | Circa 790 | Circa 680 |

- Ook de V85 snelheid¹ op de Burg. Visschersstraat is afhankelijk van de locatie. Op het deel tussen de Beekerweg en Europaweg bedraagt 46km per uur en op het deel tussen de Don Boscostraat en Pastoor Halmanstraat bedraagt 34km per uur. Deze waarden verschillen nagenoeg niet tussen 2017 en 2019.

¹ V85 snelheid is de snelheid die door 85% van het verkeer rijdt (ook wel de norm) ten opzichte van de snelheid die toegestaan is. V85 snelheid is een verkeerskundige maat om een beeld te schetsen van de gereden snelheid en daarmee eventueel de mate van snelheidsovertreding (mits dit van toepassing is). Hierbij wordt rekening gehouden met een kleine marge. Bijvoorbeeld: een V85 snelheid van 34km/u bij een 30km/u weg is een passende snelheid.

Sint Catharinastraat

- Het aantal motorvoertuigen op de Sint Catharinastraat is gedurende diverse jaren gemeten, waarbij de specifieke locatie op de straat wel constant lichtelijk varieerde. Er is in het voorjaar van 2018 geteld op het deel tussen de Kasteelstraat en De Kling. In 2019 zijn er geen tellingen uitgevoerd op de Catharinastraat. In 2020 (vlak voor de uitbraak van COVID – 19, 1^{ste} en 2^{de} week van maart 2020) is geteld tussen de Kennedystraat en de Dorpsstraat. Ook deze gegevens zijn in het overzicht opgenomen. De intensiteiten in motorvoertuigen op dit deel bedroegen:

Tabel 2: Telgegevens Sint Catharinastraat

| Gemiddelde hoeveelheid verkeer op werkdag op de Sint Catharinastraat (Motorvoertuigen per etmaal) | 2018 | 2020 |
|--|-------------|-------------|
| 2018 Tussen Kasteelstraat – De Kling | Circa 2.800 | Circa 2.050 |
| 2020 tussen Kennedystraat - Dorpsstraat | | |
| Waarvan: aandeel zwaar verkeer (voertuig > 7,5m, zoals bus, vrachtauto, landbouwverkeer) | Circa 130 | Circa 125 |

- De V85 snelheid in de telling van 2018 (op het deel van de Catharinastraat tussen de Kasteelstraat en de Kling) bedroeg tijdens deze telling 55 km/u. De maximumsnelheid op de Catharinastraat was tijdens deze telling 50km/u. Daarmee voldeed deze V85 snelheid aan de toegestane snelheid.
- De V85 snelheid in de telling van 2020 (op het deel van de Catharinastraat tussen de Kennedystraat en de Dorpsstraat) bedroeg tijdens deze telling 44km/u. De maximumsnelheid op de Catharinastraat was tijdens deze telling 30km/u. Daarmee is deze V85 snelheid hoog ten opzichte van de toegestane snelheid.
- Om te beoordelen of het drukker geworden is op de Sint Catharinastraat is teruggekeken naar een oudere telling. Conform een telling uit 2016 bedroeg de etmaalintensiteit gemiddeld ongeveer 2650 motorvoertuigen. Er is tussen 2016 en 2018 dus sprake van een beperkte toename van 150 voertuigen op een etmaal. Deze toename is waarschijnlijk de autonome toename van het verkeer.

Ook de op diverse andere wegen is uitvoerig geteld door de gemeente Meerssen. Zo is er uitvoerig geteld op de Pastoor van Eijsstraat, Vliek en de Bamfordweg.

De verkeersintensiteiten op deze wegen is onderstaande tabel opgenomen:

Tabel 3: telgegevens diverse straten Ulestraten

| Gemiddelde hoeveelheid verkeer per werkdag (Motorvoertuigen per etmaal) | Etmaal intensiteit | Vrachtverkeer (>7,5m) | V5 snelheid | V-max |
|--|--------------------|-----------------------|-------------|---------|
| Pastoor van Eijsstraat 2018 | Circa 2.400 | Circa 135 | 50 km/u | 50 km/u |
| Pastoor van Eijsstraat 2019 | Circa 2.130 | Circa 130 | 52 km/u | 50 km/u |
| Vliek 2019 | Circa 1.900 | Circa 110 | 56 km/u | 50 km/u |
| Bamfordweg 2019 | Circa 1.150 | Circa 70 | 76 km/u | 60 km/u |

3.2 Resultaat kentekenonderzoek

Tellingen geven weliswaar goed inzicht in de belasting van de wegen maar geen informatie over de verkeersstromen. Om hier inzicht in te verkrijgen is op 26, 27 en 28 maart 2019 een kentekenonderzoek in de ochtendspits (7:00-9:00u) en avondspits (16:00-18:00u) gehouden. Op een drietal locaties zijn de kentekens en rijrichtingen van het autoverkeer in beeld gebracht. Deze locaties zijn op onderstaande afbeelding weergegeven.

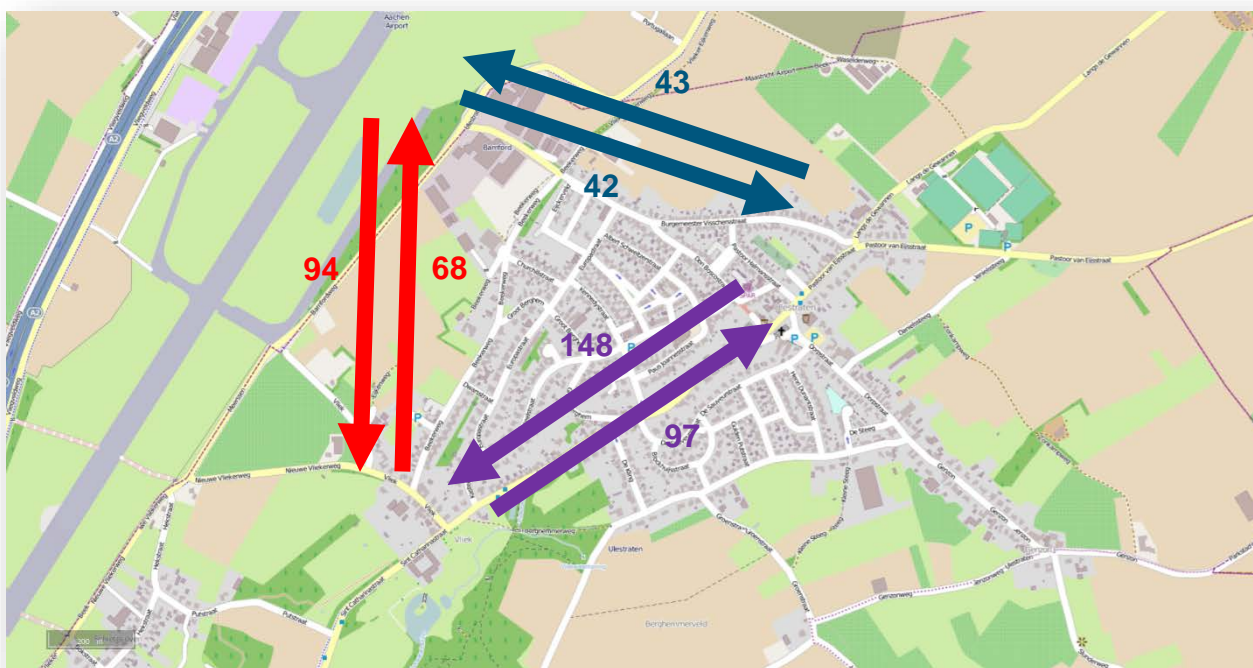


Figuur 2: Tellocaties kentekenonderzoek 2019

Ondanks dat dit onderzoek alleen in de spitsperiode is uitgevoerd en maar een beperkt aantal dagen is geteld kunnen er toch enkele voorzichtige conclusies uitgetrokken worden:

- In totaal zijn tijdens de spitsperiodes in deze drie dagen 7.800 voertuigen (ritten) geteld. Deze zijn nagenoeg evenredig over de drie dagen verdeeld (circa 2600 per dag).
- Het aandeel verkeer van en naar Meerssen (locatie 3) richting Aviation Valley (locatie 1) is 7% (circa 480 voertuigen). Dit is een belasting voor drie dagen. Per dag is de hoeveelheid verkeer dus circa 160 voertuigen verdeeld over twee spitsperiodes. Het is door het ontbreken van een telpunt in het centrum niet mogelijk inzicht te geven in hoe het verkeer door Ulestraten is gereden.
- Het aandeel doorgaand verkeer vanuit de richting Oensel (locatie 2) is 9%. Hiervan, rijdt 2% via de Burg. Visschersstraat en 6% via het telpunt op Vliek. Verkeer dat via Vliek naar de Europalaan rijdt (locatie 1) is 1%. Dit zijn de gemiddelde percentages per dag.
- Van alle getelde motorvoertuigen heeft het overgrote deel van het verkeer een herkomst of een bestemming in Ulestraten zelf (circa 75%). Verkeer wordt als herkomst- of bestemmingsverkeer geteld als de kentekens maar één keer terugkomen in de tellingen. Uit het kentekenonderzoek is niet te herleiden hoe dit verkeer zich door de kern beweegt.

Algemeen geldt dat de hoeveelheid verkeer dat gebruik maakt van de Burg. Visschersstraat en de Sint Catharinastraat om van Schimmert en Meerssen in de richting van Aviation Valley (en vice versa) rijdt beperkt is. De waarden in onderstaande afbeelding zijn de gemiddelde aantallen per dag per rijrichting (van twee spitsperiodes gecombineerd).



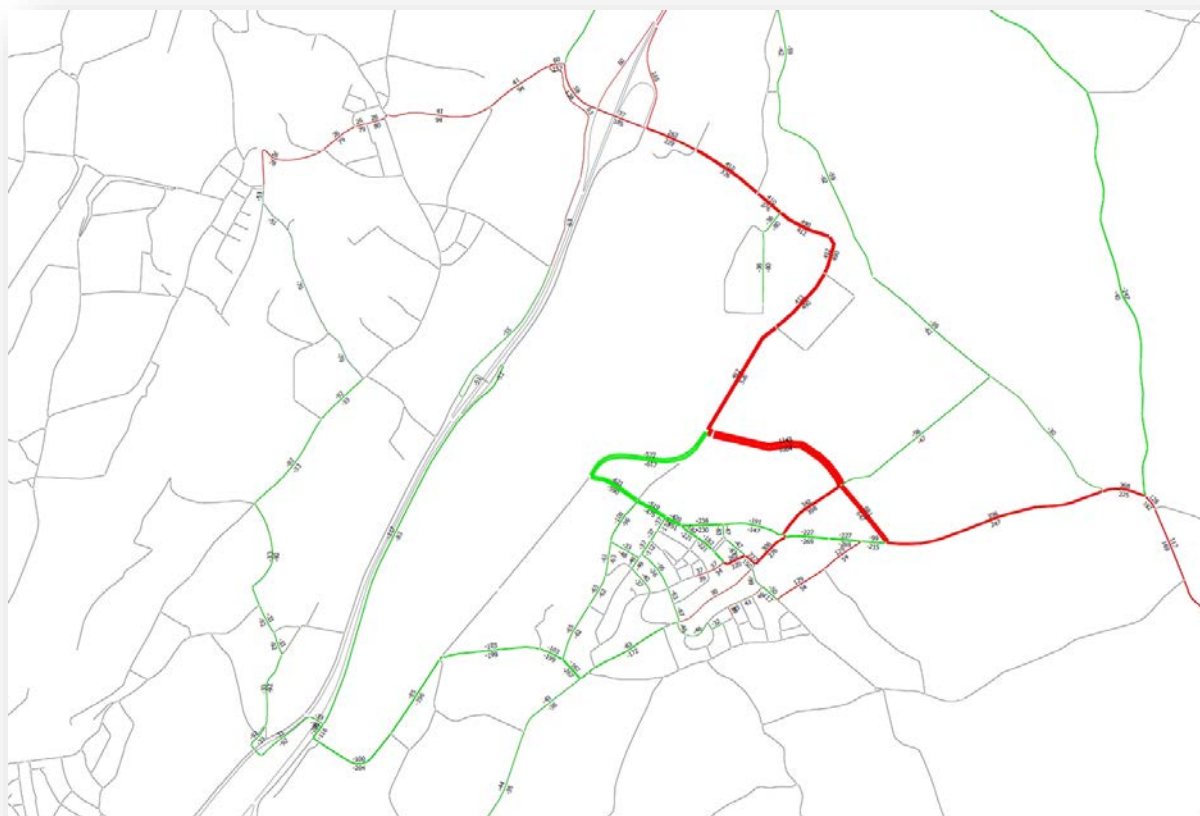
Figuur 3: Doorgaand verkeer kentekenonderzoek 2019 (MVT, som van een gemiddelde ochtend- en avondspits per richting)

Over een gehele dag zullen de aantallen verkeer die gebruik maken van deze routes hoger liggen, maar de waarden zoals deze uit het kentekenonderzoek komen in combinatie met tellingen laten zien dat de absolute verkeersdruk op deze wegen in Ulestraten past bij de wegcategory. Dit is echter geen maat voor de ervaren overlast door de bewoners.

3.3 Modelberekeningen

Royal HaskoningDHV heeft voor de regio Maastricht – Heuvelland en Westelijke Mijnstreek het verkeersmodel in beheer. Met behulp van dit model is beoordeeld welke effecten een West- ontsluiting in Ulestraten heeft, uitgezet tegen de tijd in jaren. Hiervoor is gebruik gemaakt van het prognosejaar (2030) in het model. In dit prognosejaar zijn de ontwikkelingen in de omgeving die van invloed zijn op de hoeveelheid verkeer opgenomen (zoals de ontwikkeling van het bedrijventerrein Aviation Valley, ontwikkelingen MAA enz.). De West - ontsluiting is in het model ingevoerd conform de eerdere schetsen (tussen de Europaalaan en de weg van Ulestraten naar Schimmert en met een reguliere kruising bij Langs de Gewannen). Door het model met de West – ontsluiting te vergelijken met de referentiesituatie worden de verschillen op het gebied van gebruik inzichtelijk gemaakt. Deze verschillen in het aantal motorvoertuigen per weg vormen de basis voor onze bevindingen.

De resultaten van deze verkeersmodel berekening zijn in onderstaande afbeelding opgenomen. Deze verkeersmodelplot is tevens als bijlage bij deze rapportage opgenomen.



Figuur 4: Verschilplot verkeersmodel 2030 inclusief West-ontsluiting Ulestraten

De belangrijkste conclusies die we kunnen trekken op basis van de verkeersmodelberekeningen en de verschilplot in Figuur 4 zijn:

- De West – ontsluiting Ulestraten wordt op een etmaal door circa 2.200 motorvoertuigen gebruikt.
- Een deel van dit verkeer is afkomstig van de Burgemeester Visschersstraat (circa 1.000 motorvoertuigen). Dit verkeer is vooral afkomstig uit de kern Ulestraten en betreft geen verkeer vanuit het achterland dat (ongewenst) gebruik maakt van Burgemeester Visschersstraat.
- Op de Sint Catharinastraat tussen Vliek en Kennedystraat wordt het in het verkeersmodel rustiger (afname van circa 250 voertuigen). Op de Sint Catharinastraat op tussen de Kennedystraat en de Dorpsstraat wordt het beperkt drukker (toename van circa 50 voertuigen). Voor een deel van Ulestraten is de Westelijke ontsluiting in de toekomst een aantrekkelijk alternatief voor de route via Vliek.
- De Pastoor van Eijsstraat wordt door circa 500 voertuigen extra gebruikt. Ook het deel van Langs de Gewannen (ter hoogte van het voetbalterrein) kent een toename van het gebruik van circa 750 voertuigen.
- Duidelijk is dat de verbindingsweg niet alleen lokale effecten heeft in Ulestraten maar dat de verbinding ook een alternatief is voor verkeer op grotere afstand. Verkeer van en naar Aviation Valley dat nu gebruik maakt van de A79 / A76 en de A2 kiest nu een route via Hulsberg, Arensgenhout, Schimmert en Oensel (circa 350 voertuigen) en maakt daarbij gebruik van de West – ontsluiting.
- Ook voor verkeer dat in Bunde moet zijn en een bestemming heeft in het Heuvelland/ Parkstad maakt in de toekomst gebruik van de nieuwe verbinding (circa 130 voertuigen).

3.4 Selected links diverse locaties

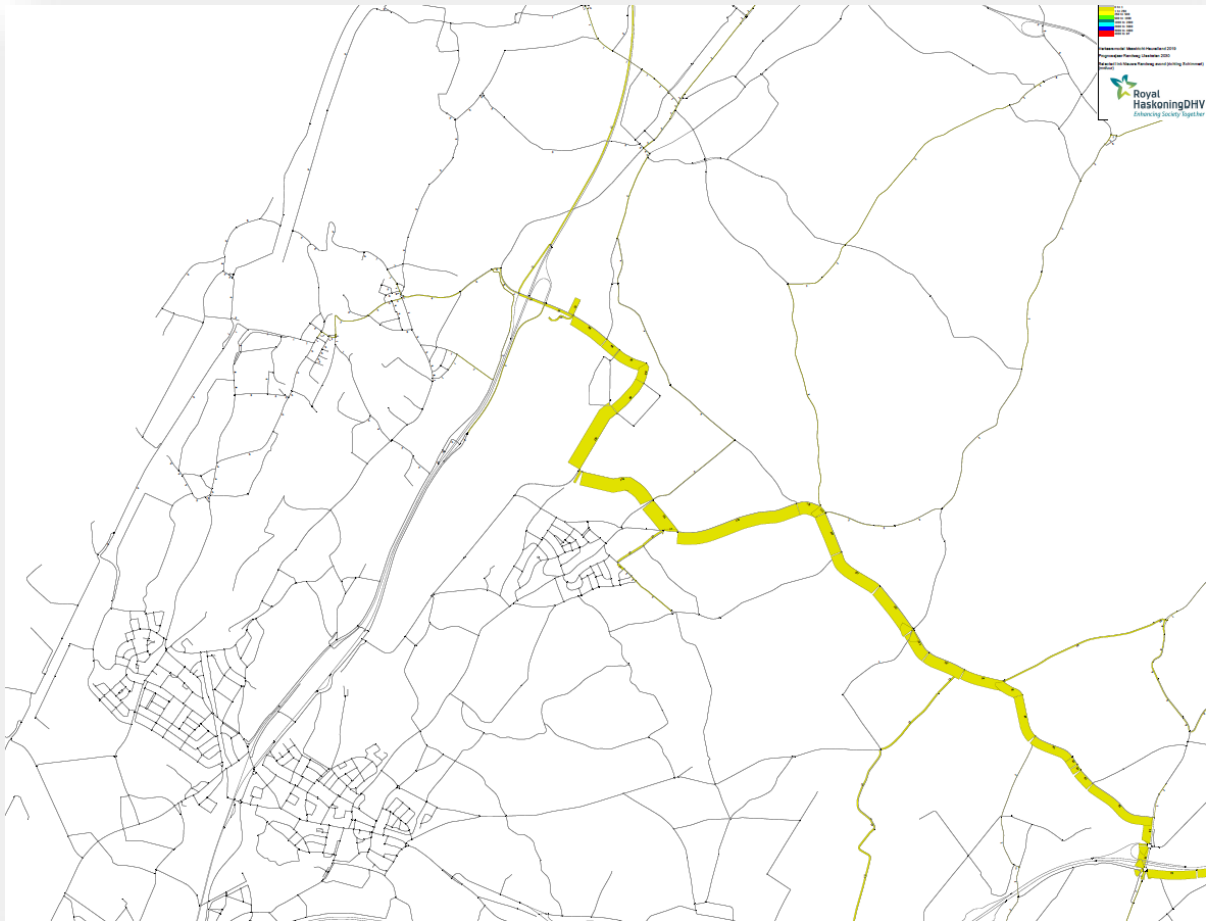
In het verkeersmodel is het mogelijk om zogenaamde Selected links (SL) te maken. Een SL is een modelberekening waarbij op een bepaald punt in het netwerk bekeken wordt waar het verkeer dat op deze weg zit vandaan komt en naar toe wil. Deze berekening kan inzicht verschaffen in het effect van te nemen maatregelen. Blijkt bijvoorbeeld dat al het verkeer op de Sint Catharinastraat herkomst en bestemming in Schimmert en Meerssen en vice versa heeft, dan kan het bieden van een randweg om Ulestraten heen mogelijk zorgen voor een afname van de verkeersdruk. Om de situatie in Ulestraten goed te begrijpen zijn op de volgende locaties SL's gemaakt:

- Europalaan
- Sint Catharinastraat
- Weg van Ulestraten naar Schimmert
- De nieuwe West verbinding Ulestraten

De belangrijkste conclusies die we aan de hand van deze SL's kunnen trekken zijn:

- Europalaan;
 - Verkeer op de Europalaan heeft een duidelijke relatie met bedrijventerrein Aviation Valley en autosnelweg A2.
 - Dit verkeer heeft grotendeels een bestemming of herkomst buiten de gemeente Meerssen. Verkeer komt met name vanuit het zuiden (gemeente Beekdaelen en zuidelijker).
 - Er is een duidelijke spitsbeweging te herkennen (in de ochtend richting MAA/ A2 en in de avond vice versa).
 - Zonder West-ontsluiting Ulestraten rekent het verkeersmodel dit verkeer toe naar de Burgemeester Visschersstraat.

- Sint Catharinastraat;
 - Verkeer op de Sint Catharinastraat heeft een duidelijkere relatie met Ulestraten en Meerssen. Een deel van het verkeer gaat echter ook verder naar de kern Beek.
 - Op de Sint Catharinastraat is minder duidelijk een spitsrichting te herkennen. Zowel in de ochtend- als de avondspits is de noord-zuid als zuid-noord beweging nagenoeg even groot.
 - Verkeer op de Sint Catharinastraat heeft maar beperkt een relatie met Aviation Valley of de A2.
- Weg van Ulestraten naar Schimmert;
 - Verkeer op de weg van Ulestraten naar Schimmert heeft een duidelijke relatie met bedrijventerrein Aviation Valley en autosnelweg A2 maar ook met Meerssen.
 - Dit verkeer heeft grotendeels een bestemming of herkomst buiten de gemeente Meerssen. Verkeer komt met name vanuit het zuiden (gemeente Beekdaelen en zuidelijker).
 - Er is een duidelijke spitsbeweging te herkennen (in de ochtend richting MAA/ A2 en naar Meerssen en in de avond vice versa).
 - Zonder West-ontsluiting Ulestraten rekent het verkeersmodel dit verkeer toe naar de Burgemeester Visschersstraat en naar de Sint Catharinastraat.
- West – ontsluiting Ulestraten;
 - Een nieuwe verbinding tussen de weg van Ulestraten naar Schimmert en de randweg MAA wordt (in het verkeersmodel) vooral gebruikt door verkeer dat een relatie heeft met bedrijventerrein Aviation Valley of autosnelweg A2.
 - Dit verkeer komt grotendeels uit het gebied ten zuiden van Ulestraten (gemeente Beekdaelen en zuidelijker).
 - De nieuwe verbinding heeft weinig tot geen relatie met Meerssen.



Figuur 5: Selected Link West-ontsluiting Ulestraten (avondspits 2030)

4 Stakeholdersanalyse

Naast de verkeerskundige analyse zijn ook diverse gesprekken gevoerd met de diverse en belangrijkste stakeholders. Het betreft de volgende stakeholders:

- Gemeente Meerssen;
 - Projectteam Sint Catharinastraat/ Kragten;
 - Verantwoordelijk Wethouder;
- Gemeente Beek, ambtelijk;
- Gemeente Beekdaelen, ambtelijk;
- Provincie Limburg betrokken bij MAA, ambtelijk;
- Ontwikkelaar natuurbegraafplaats Ulestraten;
- LDAVM, ontwikkelaar Aviation Valley;
- RKUVC, voetbalvereniging Ulestraten;
- Loonbedrijf Hoedemakers, Ulestraten.

4.1 Resultaten stakeholdersanalyse

De verschillende stakeholders zijn allen gevraagd naar hun mening ten aanzien van de verbindingsweg en de kansen en bedreigingen die zij zien ten aanzien van de West - ontsluiting Ulestraten. In onderstaande tabel zijn de belangrijkste op- en aanmerkingen van de verschillende stakeholders opgenomen.

Tabel 4: Overzicht standpunten stakeholders ten aanzien West-ontsluiting (Q2 2020)

| Stakeholder | Standpunt ten aanzien van de verbinding | Toelichting |
|----------------------------------|---|---|
| Gemeente Beek | Positief onder voorwaarden | Gemeente Beek heeft aangegeven dat het in de basis positief staat tegenover de ontwikkeling van een West - ontsluiting langs Ulestraten indien voldaan wordt aan enkele voorwaarden: <ul style="list-style-type: none"> • De aansluiting van de West – ontsluiting op de Europalaan moet verkeersveilig vormgegeven zijn • De realisatie van de verbindingsweg mag geen impact hebben op de beoordeling van de aanpassing van de Schimmerterweg |
| Gemeente Beekdaelen | Positief onder voorwaarden | Gemeente Beekdaelen heeft aangegeven dat het in de basis positief staat tegenover de ontwikkeling van West – ontsluiting indien voldaan wordt aan enkele voorwaarden: <ul style="list-style-type: none"> • Voorkomen extra verkeer door kern • Meenemen klachten van bewoners aan Heufkensveldweg te Oensel |
| Provincie Limburg | Neutraal | Provincie Limburg heeft aangegeven neutraal te staan tegenover de realisatie van de West - ontsluiting. De verbeterde ontsluiting van het MAA-terrein is positief. |
| Ontwikkelaar natuurbegraafplaats | Negatief | De ontwikkelaar van de natuurbegraafplaats staat in de basis negatief tegenover de ontwikkeling van de West - |

| | | |
|-------------------------|----------------------------|---|
| | | ontsluiting. Dit vanwege eventuele overlast van de weg en de directe ligging naast de natuurbegraafplaats. Wel heeft de ontwikkelaar aangegeven dat indien er onvoldoende ruimte is voor de realisatie van de weg eventuele uitbreiding in de richting van zijn percelen bespreekbaar is. |
| LDAVM | Positief onder voorwaarden | Door LDAVM is aangegeven dat zij positief staan ten aanzien van de realisatie van de West - ontsluiting. Door LDAVM zijn diverse (praktische) aandachtspunten meegegeven, zoals de grondwallen, de planning rondom de ontwikkeling en hoe de toekomstige beheer situatie is georganiseerd. |
| RKUVC | Neutraal | RKUVC heeft als uitgangspunt dat zij hun functionaliteiten willen behouden. Indien er aanspraak wordt gedaan op een deel van het terrein willen zij het veld graag elders gecompenseerd zien als kunstgrasveld. Zodra de weg naast het veld komt te liggen vragen zij om een goede inpassing zoals ballenvangers ed. Daarnaast wil RKUVC dat bij de aanleg ook naar de ontsluiting van hun eigen terrein gekeken wordt. |
| Loonbedrijf Hoedemakers | Positief | Voor het loonbedrijf is de aanleg van de West – ontsluiting een meerwaarde. Naar schatting rijdt 90% van hun verkeer richting Maastricht via Vliek. Dat zou met de realisatie van de verbindingsweg via de nieuwe West – ontsluiting kunnen plaatsvinden waardoor de St. Catharinastraat vermeden kan worden. Hoedemakers heeft in het betreffende gebied gronden die zij bereid zijn te ruilen/verkopen. Aandachtspunt is de zwaardere belasting bij Langs de Gewannen, het verbindingsdeel achter RKUVC. Een maatregel op Langs de Gewannen om de verkeersoverlast daar niet te laten toenemen is hiervoor gewenst |

Naast deze partijen is ook gesproken met Waterschapsbedrijf Limburg ten aanzien van de (pers)leiding die parallel langs de Waselderweg ligt. WBL heeft in de basis geen bezwaren tegen de realisatie van een West - ontsluiting maar vanwege eventuele werkzaamheden in de toekomst en daarbij behorende kosten wordt uitgegaan van een zakelijk recht dat regelt dat gesloten verhardingen 2,5m van het midden van de leiding moeten liggen. Eventuele nadere eisen of afwijkingen hiervan kunnen vastgelegd worden in aanvullende overeenkomsten.

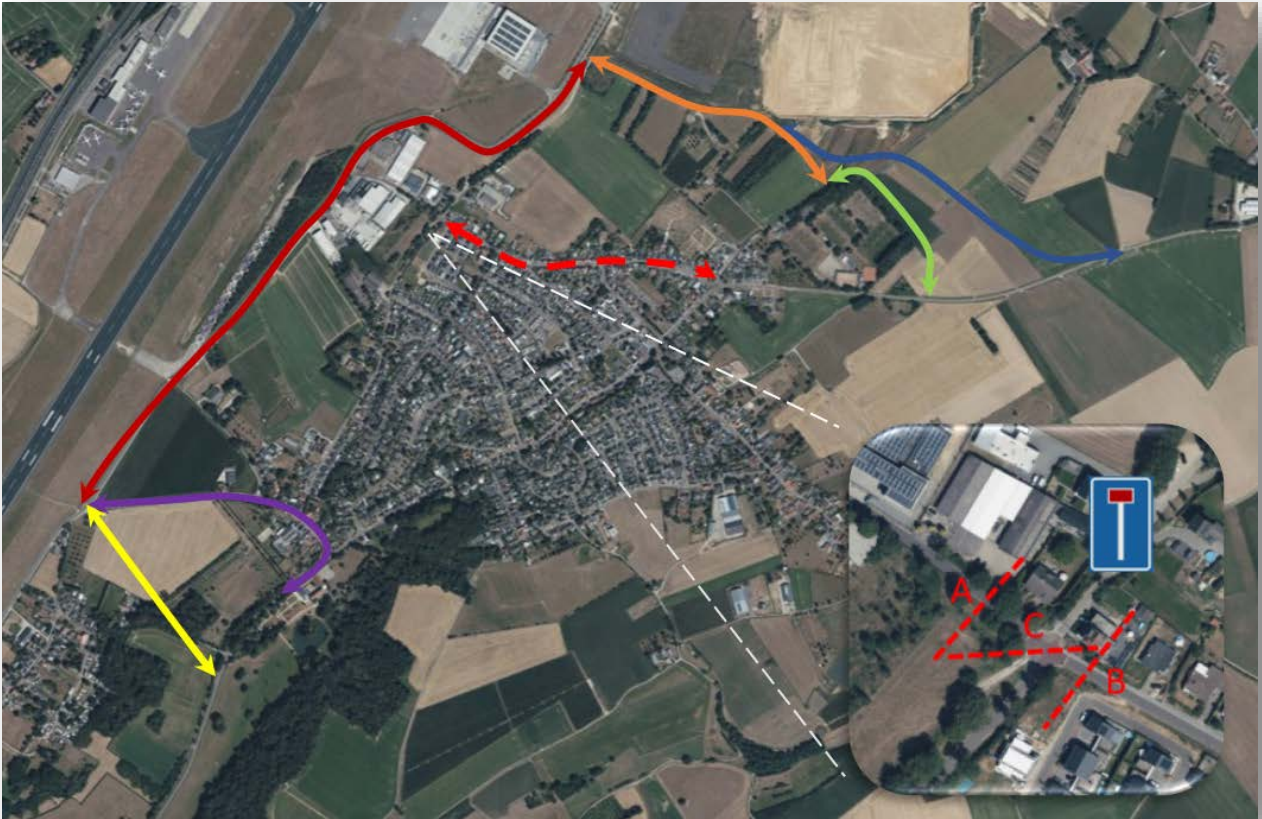
5 (Verkeerskundige) Varianten ontsluiting Ulestraten

Op basis van de gegevens die in het voortraject zijn verzameld, de verkeersstellingen, de wensen en eisen, zijn diverse varianten mogelijk om de verkeerssituatie in Ulestraten positief te beïnvloeden.

5.1 Overzicht varianten

De verschillende varianten die zijn onderzocht zijn in Figuur 6 schematisch opgenomen. Enkele varianten zijn samengesteld uit diverse losse componenten. De kleur (van het lijnstuk is steeds opgenomen achter de varianten).

- Variant 0: Geen aanpassingen, handhaven bestaande verkeersstructuur
- Variant 1: Alleen afsluiten van de Burg. Visschersstraat (*rood – gestreept*)
 - a. Ten westen van Beekerweg
 - b. Ten oosten van Beekerweg
 - c. Diagonaal
- Variant 2: Aanleg West - ontsluiting in volledige omvang met volledige vrijliggende fietsvoorzieningen langs het tracé (*blauw en oranje*)
- Variant 3: Aanleg West - ontsluiting in sobere omvang, in de basis zonder vrijliggende fietsvoorzieningen
 - d. Alleen Waselderweg (*oranje*)
 - e. Combinatie met nieuw stuk langs RKUVC (*groen en oranje*)
- Variant 4: Combinatie tussen een sobere randweg en een afsluiting van de Burgemeester Visschersstraat en West – ontsluiting (*groen, oranje en rood – gestreept*)
 - f. Ten westen van Beekerweg
 - g. Ten oosten van Beekerweg
 - h. Diagonaal
- Variant 5: Volledige randweg via Bamfordweg als omleiding Ulestraten
 - i. Aanpassingen Vliek (*blauw, oranje, rood en paars*)
 - j. Nieuw tracé (*blauw, oranje, rood en geel*)



Figuur 6: Overzicht varianten West - ontsluiting Ulestraten

Duidelijk is dat er diverse varianten te bedenken zijn voor de aanpak van verkeersproblematiek in Ulestraten. In de onderstaande paragraaf zijn de verschillende oplossingen kort toegelicht.

5.2 Toelichting varianten

In onderstaande toelichting wordt per variant verder ingegaan op de specifieke aspecten:

Variant 0: Geen aanpassingen

Als referentiesituatie voor de overige varianten is variant 0 de basis. In dit geval wordt de bestaande verkeerssituatie gehandhaafd. Hierbij wordt er geen West - ontsluiting of alternatieve verbindingen gerealiseerd en wordt de bestaande afsluiting met borden van de Burgemeester Visschersstraat gehandhaafd. Als gevolg, blijft de bestaande verkeersproblematiek op zowel de Burgemeester Visschersstraat als de Sint Catharinastraat in dit geval ook aanwezig.

Variant 1: Alleen afsluiten van de Burgemeester Visschersstraat

Om de verkeersproblematiek in vooral de Burgemeester Visschersstraat aan te passen kan overwogen worden om alleen maatregelen te treffen op deze straat. Door een afsluiting van de Visschersstraat is het echter wel mogelijk dat de verkeersdruk op overige wegen in Ulestraten toeneemt. Op dit moment is de Burgemeester Visschersstraat reeds juridisch gesloten verklaard voor verkeer dat geen bestemming of herkomst heeft in Ulestraten.

Om de effectiviteit van deze maatregel te verhogen of de bestaande maatregel op te heffen is het mogelijk om de afsluiting van de Burgemeester Visschersstraat fysiek te ondersteunen (door de weg te knippen). Hiervoor zijn diverse varianten mogelijk:

- Ten westen van Beekerweg, op het deel tussen de Europalaan en de Beekerweg.
- Ten oosten van Beekerweg, na de kruising met de Beekerweg, waarbij de Beekerweg bereikbaar blijft vanaf de Europaweg.
- Diagonaal knippen, waarbij de Beekerweg (richting Ulestraten) vanuit de Burgemeester Visschersstraat bereikbaar blijft, en het zuidelijk deel van de Beekerweg alleen bereikbaar blijft vanuit de Europalaan.

Variant 2: Aanleg West - ontsluiting in volledige omvang

De verbinding tussen de weg van Ulestraten naar Schimmert en de Europalaan kan in diverse vormen gerealiseerd worden, waarbij de vormgeving en de impact op de omgeving sterk varieert. In de meest omvangrijke vorm wordt de verbinding gerealiseerd tussen de weg van Ulestraten naar Schimmert en de Europalaan. Bij deze vormgeving loopt de weg van Ulestraten naar Schimmert over in de West – ontsluiting en moet verkeer dat naar Ulestraten wil afbuigen via een nieuw te realiseren kruising. Daarnaast kenmerkt de weg zich dan door ruime boogstralen, een voorrangskruising met Langs de Gewannen en een snelheidsregime van 80km/u. Verkeer van en naar Ulestraten moet in deze variant bewust afslaan, verkeer wordt automatisch de West – ontsluiting opgeleid. Daarnaast is er in deze variant uitgegaan van een volledig vrijliggende fietsstructuur langs het gehele tracé.

Variant 3: Aanleg West - ontsluiting in sobere omvang

Naast een uitgebreide en omvangrijke realisatie van de West – ontsluiting is het ook mogelijk een sobere variant te realiseren. In dit geval wordt de verbinding door middel van een reguliere kruising aangesloten op de weg tussen Ulestraten en Schimmert, zijn de boogstralen krapper, wordt de kruising ter hoogte van Langs de Gewannen uitgevoerd als een bajonet en heeft de weg een smaller profiel met een snelheidsregime van 60km/u.

Variant 4: Combinatie sobere randweg en afsluiting van de Burgemeester Visschersstraat

Naast het realiseren van één oplossing zoals de realisatie van een West - ontsluiting of een maatregel op de Burgemeester Visschersstraat, is het ook mogelijk om deze maatregelen te combineren. Hierdoor kunnen eventuele effecten versterkt worden of aanvullende effecten worden bewerkstelligd.

Variant 5: Volledige randweg via Bamfordweg als omleiding Ulestraten

Naast de realisatie van alleen een Westelijke ontsluiting in Ulestraten is het ook mogelijk om een volledige randweg rondom Ulestraten te realiseren om de kern te ontlasten. Hiervoor kan aan de oostzijde van Ulestraten de West - ontsluiting aangelegd worden conform variant 2. Het noordelijk deel van de route wordt in dit geval gevormd door de Europalaan/ Bamfordweg. Aan de Westzijde van Ulestraten (ter hoogte van de Nieuwe Vliekerweg) is een nieuwe verbinding naar de Sint Catharinastraat dan ook wenselijk.

5.3 Afweging van de varianten

De verschillende varianten zijn op diverse aspecten met elkaar vergeleken. Deze aspecten zijn in onderstaande opsomming opgenomen:

- Logische routing/ snel en helder alternatief;
- Impact op de verkeersdruk op de Burgemeester Visschersstraat;
- Impact op de verkeersdruk op de Sint Catharinastraat;
- Verkeersaantrekkende werking vanuit het achterland;
- Alternatieve verbinding voor landbouwverkeer en vrachtverkeer;
- Grondgebruik en impact op het landelijk gebied;
- Impact op de natuurbegraafplaats;
- Haalbaarheid.

Voor (de meest) kansrijke ontwikkelingen is met behulp van een verkeersmodelberekening tevens doorgerekend wat de te verwachten effecten zijn. Een eerste inschatting van deze effecten heeft plaatsgevonden op basis van gebiedskennis en expert judgement. Voor de verkeerskundige effecten is gebruik gemaakt van de verkeersmodel berekeningen die zijn uitgevoerd.

In de tabel betekent groen: het wordt beter dan in de huidige situatie, oranje: het blijft gelijk en rood: het wordt slechter. Uitgedrukt in aantallen is groen positief (minder verkeer) en rood negatief (meer verkeer).

Tabel 5: Overzicht beoordeling varianten

| Criterion | Variant 0 | Variant 1 | Variant 2 | Variant 3 | Variant 4 | Variant 5 |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Logische routing | Yellow | Red | Green | Green | Green | Green |
| Impact verkeersdruk Burg. Visschersstraat | Yellow | Green | Green | Green | Green | Green |
| Impact verkeersdruk Catharinastraat | Yellow | Yellow | Green | Green | Green | Green |
| Impact verkeersdruk Langs de Gewannen | Yellow | Red | Red | Red | Red | Red |
| Verkeersaantrekkende werking | Yellow | Yellow | Red | Yellow | Yellow | Red |
| Impact op verkeersstromen kern Ulestraten | Yellow | Yellow | Green | Green | Green | Green |
| Alternatief voor landbouwverkeer en vrachtverkeer | Yellow | Yellow | Green | Green | Green | Green |
| Grondgebruik en impact op landelijk gebied | Yellow | Yellow | Red | Red | Red | Red |
| Impact op natuurbegraafplaats | Yellow | Yellow | Red | Red | Red | Red |
| Haalbaarheid | Yellow | Green | Red | Green | Green | Red |

De verschillende varianten worden in de onderstaande paragrafen afzonderlijk behandeld. Hierbij worden de relevante aspecten van de varianten beschreven.

Variant 0: Geen maatregelen

Handhaven van de bestaande situatie heeft met name positieve effecten op het ruimtegebruik en de daarbij behorende aspecten zoals de kosten en de haalbaarheid. Gezien de klachten op zowel de Burgemeester Visschersstraat als de Sint Catharinastraat, is het handhaven van de bestaande situatie niet wenselijk. Zeker de klachten op de Catharinastraat, als gevolg van de trillingen zullen door het handhaven van de bestaande situatie niet veranderen. Het landbouwverkeer en vrachtverkeer zal in zijn bestaande omvang door de kern blijven rijden.

Variant 1: Afsluiten van de Burgemeester Visschersstraat

Het afsluiten van de Burgemeester Visschersstraat, in welke vorm dan ook, heeft voor de burgemeester Visschersstraat het grootste effect. Afhankelijk van de locatie en de vorm van de afsluiting is de afname van het verkeer aanzienlijk. Voor de Catharinastraat is er sprake van een toename van het verkeer doordat inwoners van Ulestraten een alternatieve route moeten vinden naar de Europalaan. Een deel van het verkeer kiest voor de route via Vliek en een deel van het verkeer voor een route door Geverik. Het afsluiten van de Visschersstraat biedt geen alternatieve routing voor het landbouwverkeer en het vrachtverkeer. Door het afsluiten van de Visschersstraat komt minder verkeer door de kern van Schimmert en Oensel in de richting van MAA.

Variant 2: Aanleg West - ontsluiting in volledige omvang

Het realiseren van een omvangrijke verbinding tussen de weg van Schimmert naar Ulestraten en de Europalaan heeft zowel impact op de Burgemeester Visschersstraat als op de Sint Catharinastraat. Op de Visschersstraat is er sprake van een afname van het verkeer omdat er een alternatieve route ontstaat. Op de Catharinastraat is er een verschil in effect tussen het oostelijke deel en het westelijke deel. Op het deel tussen Vliek en de Kennedystraat neemt de verkeersdruk als gevolg van de nieuwe verbinding af. Tussen de Kennedystraat en de Pastoor Halmanstraat neemt de verkeersdruk toe. Ook op de Pastoor van Eijsstraat neemt de verkeersdruk toe. Door de realisatie van een omvangrijke verbinding trekt deze aanvullend verkeer uit het achterland. Met name in Schimmert en Oensel neemt de verkeersdruk hierdoor toe. Om een omvangrijke West - ontsluiting te realiseren is er veel ruimte noodzakelijk en is grootschalige aanpassing van perceelsgrenzen, grondwallen en bestaande voorzieningen noodzakelijk. Door de omvangrijke realisatie is de weg optimaal geschikt voor het afwikkelen van landbouwverkeer en vrachtverkeer.

Variant 3: Aanleg verbindingsweg in sobere omvang

Het realiseren van een sobere verbinding tussen de weg van Schimmert naar Ulestraten en de Europalaan heeft net als de vorige variant impact op verkeersstromen van de Burgemeester Visschersstraat en de Sint Catharinastraat. Op de Burg. Visschersstraat is er sprake van een afname van het verkeer omdat er een alternatieve route ontstaat. Op de Catharinastraat is er een verschil in effect tussen het oostelijke deel en het westelijke deel. Op het deel tussen Vliek en de Kennedystraat neemt de verkeersdruk als gevolg van de nieuwe verbinding af. Tussen de Kennedystraat en de Pastoor Halmanstraat neemt de verkeersdruk toe. Ook op de Pastoor van Eijsstraat neemt de verkeersdruk toe. Ook bij de realisatie van een sobere verbinding maakt aanvullend verkeer vanuit het achterland hiervan gebruik. Met name in Schimmert en Oensel neemt de verkeersdruk hierdoor toe. De genoemde verkeerskundige effecten zijn van dezelfde grootte als bij een omvangrijke verbinding.

Een sobere West - ontsluiting kan gerealiseerd worden met aanzienlijk minder ruimtegebruik als een uitgebreide variant. De impact van een sobere variant op de omgeving is aanzienlijk kleiner. Er zijn minder aanpassingen aan perceelsgrenzen noodzakelijk, de grondwallen en bestaande voorzieningen kunnen

naar alle waarschijnlijkheid gehandhaafd blijven. Ondanks de smallere en sobere realisatie is de weg nog steeds goed geschikt voor het afwikkelen van landbouwverkeer en vrachtverkeer.

Variant 4: Combinatie sobere randweg en afsluiting van de Burgemeester Visschersstraat

Het realiseren van een sobere verbinding tussen de weg van Schimmert naar Ulestraten en de Europalaan in combinatie met het afsluiten van de Burgemeester Visschersstraat heeft in de basis vergelijkbare effecten als alleen de realisatie van de verbindingsweg zelf. Op de Burgemeester Visschersstraat is er sprake van een afname van het verkeer omdat er een alternatieve route ontstaat. Op de Catharinastraat is er een verschil in effect tussen het oostelijke deel en het westelijke deel. Op het deel tussen Vliek en de Kennedystraat neemt de verkeersdruk als gevolg van de nieuwe verbinding af. Tussen de Kennedystraat en de Pastoor Halmanstraat neemt de verkeersdruk toe. Ook op de Pastoor van Eijsstraat neemt de verkeersdruk toe. Ook bij de realisatie van een sobere verbinding maakt aanvullend verkeer vanuit het achterland hiervan gebruik. Met name in Schimmert en Oensel neemt de verkeersdruk hierdoor toe. De genoemde verkeerskundige effecten zijn van dezelfde grootte als bij een omvangrijke verbinding.

Een sobere West - ontsluiting kan gerealiseerd worden met aanzienlijk minder ruimtegebruik als een uitgebreide variant. De impact van een sobere variant op de omgeving is aanzienlijk kleiner. Er zijn minder aanpassingen aan perceelsgrenzen noodzakelijk, de grondwallen en bestaande voorzieningen kunnen naar alle waarschijnlijkheid gehandhaafd blijven. Ondanks de smallere en sobere realisatie is de weg nog steeds goed geschikt voor het afwikkelen van landbouwverkeer en vrachtverkeer.

Variant 5: Volledige randweg via Bamfordweg als omleiding Ulestraten

Realisatie van een volledige randweg rondom Ulestraten kan bijdragen bij het ontlasten van de Pastoor van Eijsstraat. Realisatie van een volledige Randweg is een grote impact, zowel financieel als qua ruimtegebruik. Het aansluiten van een Randweg aan de westzijde is ruimtelijk complex door de aanwezigheid van historische landschapselementen en bebouwing. Hierdoor is het inpassen van een volledige randweg, die aantrekkelijk is om te gebruiken (snellere route dan door de kern Ulestraten) nagenoeg niet inpasbaar.

5.4 Conclusies verkeerskundige varianten West – ontsluiting Ulestraten

Gemeente Meerssen heeft het voornemen voor het versterken van de ontsluiting van Ulestraten waarmee de overlast van het verkeer door het centrum van Ulestraten moet verminderen. Als er verkeerskundig diverse varianten naast elkaar gelegd worden, dan blijkt dat de verbindingsweg aan de oostzijde van Ulestraten in een sobere omvang het beste scoort. De criteria routing, impact op verkeersdruk en omgeving, landbouw en vrachtverkeer en de haalbaarheid zijn hierbij meegenomen.

Het onderzoek toont dat op basis van de verschillende toetsingscriteria, de uitgevoerde tellingen, onderzoeken, de inzichten van betrokken stakeholders en verkeerskundige berekeningen geconcludeerd kan worden dat de realisatie van een West - ontsluiting ten oosten van de kern Ulestraten de verkeersdruk in de kern Ulestraten kan verminderen. De route kan als een goed alternatief voor landbouwverkeer en vrachtverkeer gebruikt worden en ook voor verkeer dat een bestemming of herkomst heeft die niet in Ulestraten ligt is de verbinding een goed alternatief. Wegen zoals de Burgemeester Visschersstraat, een gedeelte van de Catharinastraat (tussen Vliek en Dorpsstraat) worden door de realisatie van de West-ontsluiting ontlast qua verkeerbelasting. Op de Pastoor van Eijsstraat en langs de Gewannen is wel sprake van een toename van het verkeer. Deze wegen kunnen met de bestaande inrichting dit extra verkeer verwerken.

In dit onderzoek zijn naast deze sobere variant van de Westelijke Ontsluiting, ook diverse varianten onderzocht die omvangrijker zijn. De bevindingen van deze vergelijking tonen echter aan dat een volledige randweg te omvangrijk is voor zowel de omgeving als de haalbaarheid. Daarnaast heeft een volledige randweg een aanzienlijk nadeel en dat is dat er meer verkeer vanuit het achterland aangetrokken wordt. Dat heeft weliswaar niet direct invloed op de kern Ulestraten maar wel een negatieve invloed op de verkeersbelasting van buurgemeenten. Aangezien het criterium vracht- en landbouw verkeer in beide varianten hetzelfde lijkt de sobere variant (met een minder aanzuigende werking op verkeer van het achterland) het beste alternatief.

Deze West – ontsluiting Ulestraten in sobere omvang is daarmee zowel voordeling voor de verkeerseffecten in de kern van Ulestraten en biedt een goed alternatief voor het zware vracht en landbouw verkeer. Daarnaast is de aanzuigende werking op verkeer vanuit het achterland beperkt. Tussen de varianten 3 en 4, dus inclusief (aanvullende) maatregelen op de Burgemeester Visschersstraat zijn de verschillen beperkt. De maatregelen op de Burgemeester Visschersstraat kunnen gezien worden als complementair aan de Westelijke Ontsluiting. Deze maatregel kan dan ook als aanvullende maatregel worden ingezet wanneer dit pas later worden ingezet.

6 Ontwerp sobere West - ontsluiting

Zoals geconcludeerd biedt de realisatie van een sobere West – ontsluiting de mogelijkheid om de verkeersdruk in Ulestraten te verminderen. In dit hoofdstuk is het ontwerp in sobere vorm opgenomen.

6.1 Voorlopig (schets)ontwerp

Op basis van diverse overleggen met gemeente Meerssen, diverse stakeholders en de landelijk geldende richtlijnen is een schetsontwerp voor de sobere West - ontsluiting opgesteld. Binnen dit ontwerp is rekening gehouden met de volgende uitgangspunten:

- De landelijke geldende richtlijnen ten aanzien van wegontwerp
- Het betreft een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60km/u.
- De weg is geschikt voor landbouwverkeer en vrachtverkeer.
- Aansluitingen op het bestaande erftoegangswegen zijn gelijkwaardig uitgevoerd. Bij de aansluiting op de Randweg MAA sluit de West - ontsluiting ondergeschikt aan.
- Langs de Gewannen vormt een zogenaamde bajonet aansluiting. Beide kruisingen zijn voldoende ruim vormgegeven om het vracht- en landbouwverkeer goed af te wikkelen.
- Het tracé volgt op het noordelijk deel grotendeels de Waselderweg (ter plaatse van de grondwal MAA) en deels een nieuw tracé ten oosten van de Waselderweg. Hierdoor is het mogelijk een passende oplossing te zoeken voor de ontsluiting van de natuurbegraafplaats, maar ook zeker voor de fietser van en naar MAA. Vooral nog sluit het ontwerp aan op het fietspad dat in de plannen van Aviation Valley is opgenomen.
- Op het zuidelijk van het tracé gaat de West- ontsluiting via een volledig nieuw tracé, dichtbij de voetbalvelden van RKUVC. Om het ruimtegebruik te beperken is gezocht naar een directe route, waarbij het aantal percelen dat doorsneden wordt beperkt is.
- De aansluiting op de weg van Ulestraten naar Schimmert is ook gelijkwaardig uitgevoerd.

In onderstaande afbeelding is het ontwerp opgenomen. Voor de leesbaarheid is ook een tekening op groot formaat als bijlage bij deze rapportage toegevoegd. Aangezien er nog een tweede ronde overleg met de verschillende stakeholders moet plaatsvinden en er nog geen stappen zijn gezet in de grondverwerving is het natuurlijk mogelijk dat het ontwerp lokaal nog wijzigt.



Figuur 7: Voorlopig ontwerp (stand januari 2021)

7 Inschatting effect Westelijke Ontsluiting op stikstofdepositie

Op basis van het schetsontwerp is een Aeriusberekening gemaakt om inzicht te krijgen in de eventuele stikstofdepositie op Natura 2000 gebieden in de omgeving. Uit deze Aeriusberekening blijkt dat er een positieve depositie plaatsvindt in het Bunderbos van 0,04 mol. Op basis van deze depositie is het echter nog niet mogelijk te bepalen hoe het vervolgtraject eruit komt te zien. Om hier meer zicht op te krijgen is het noodzakelijk om een aantal stappen te doorlopen. In dit hoofdstuk geven we een uiteenzetting van de stappen die moeten worden doorlopen om te komen tot een uitvoering.

7.1 Hoe werkt een beoordeling voor Natura 2000-gebieden?

Voor projecten of plannen waarvan redelijkerwijs vermoed kan worden dat deze, rekening houdend met externe werking en gelet op de instandhoudingsdoelstellingen, negatieve effecten kunnen hebben op Natura 2000-gebieden, dient in een oriënterende fase onderzocht te worden of het voornemen significante negatieve effecten kan hebben. Voor het aanleggen van de verbindingsweg is dit het geval, vanwege de te verwachten verandering in de depositie van stikstof in Natura 2000-gebied "Bunderbos". Vaak heeft deze oriënterende fase de vorm van een zogenoemde Voortoets (Stap 3 in Figuur 8 **Error! Reference source not found.**) waarin ten minste voor elk van de storingsfactoren uit de Effectenindicator (Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit 2020) wordt nagegaan óf deze relevant is (aan de orde is) en zo ja óf negatieve effecten op geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen op voorhand kunnen worden uitgesloten.

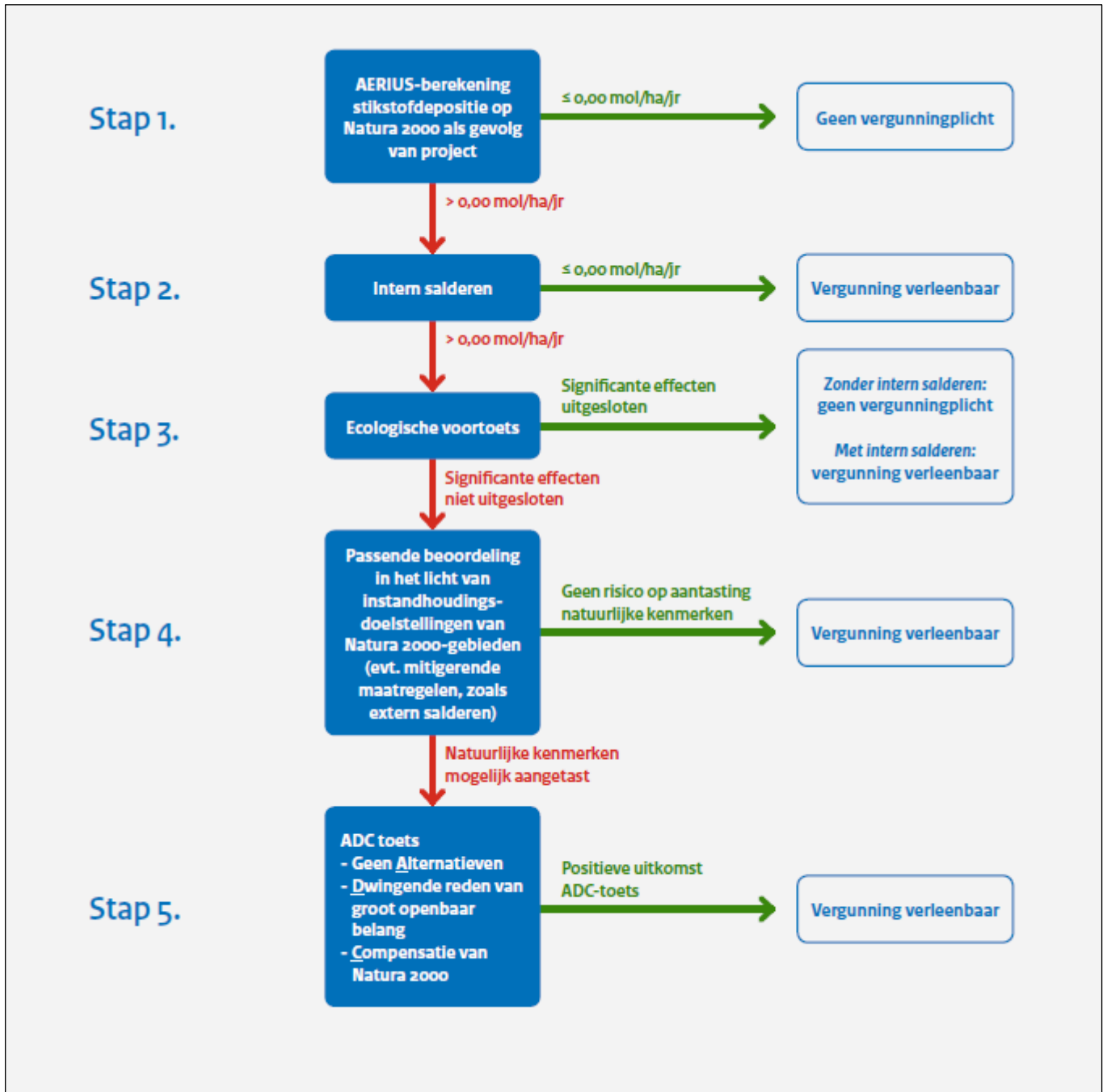
Indien op grond van de Voortoets (Stap 3 in Figuur 8) niet kan worden uitgesloten dat een voornemen uitgaande van de instandhoudingsdoelstellingen (significant) negatieve effecten kan hebben, dient de initiatiefnemer meer gedetailleerd in kaart te brengen wat de effecten van de activiteit kunnen zijn (Stap 4 in **Error! Reference source not found.**). De resultaten van dit onderzoek dienen te worden neergelegd in een Passende Beoordeling. In de Passende Beoordeling wordt de best beschikbare wetenschappelijke kennis gebruikt om in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen na te gaan welke effecten aan de orde zijn, waarbij mitigerende maatregelen (maatregelen die de effecten terugdringen) meegenomen mogen worden, om zo waar mogelijk het optreden van effecten uit te sluiten. Extern salderen, dat wil zeggen op projectbasis (dus niet als onderdeel van landelijk, vigerend beleid) de depositie van stikstof op die gebieden en habitattypen waar het voornemen leidt tot een toename minimaal opheffen door elders de emissie te verminderen, is zo'n mitigerende maatregelen (Stap 4 in Figuur 8). Zie daarvoor ook de "*Beleidsregels intern en extern salderen in Limburg december 2019*"².

Voor projecten of handelingen waarvan uit de Passende Beoordeling volgt dat ze afzonderlijk of in cumulatie kunnen leiden tot aantasting van de natuurlijke kenmerken kan geen vergunning worden verleend, tenzij een zogenoemde ADC-toets (die formeel geen onderdeel is van de Passende Beoordeling) succesvol kan worden doorlopen (Stap 5 in Figuur 8). De stappen die volgordelijk allemaal succesvol moeten worden doorlopen zijn dan:

- Er zijn geen Alternatieve oplossingen met minder gevolgen voor het gebied.
- Het project is nodig om Dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard. Overigens gelden als Dwingende redenen van groot openbaar belang alleen die gronden, die zijn vastgelegd in de Europese Habitat- of Vogelrichtlijn.
- De nodige Compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.

² <https://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/XHTMLoutput/Actueel/Limburg/CVDR631021.html> Laatste bezocht 27-11-2020

Een ADC-toets is een lang en complex traject, waarvan vooraf nooit met zekerheid vaststaat of het succesvol doorlopen kan worden.



Figuur 8: Beslisboom voor depositietoenames, zoals beschikbaar gesteld door het Rijk

Op basis van het voorliggende onderzoek is de sobere variant van de Westelijke Ontsluiting Ulestraten vervolgens beoordeeld in een voortoets. Deze gehele voortoets is als bijlage bij deze rapportage toegevoegd.

7.2 Voortoets Westelijke Ontsluiting Ulestraten

Voor de gebruiksfase van de rondweg Ulestraten voor het onderdeel Gebiedsbescherming van de Wet natuurbescherming is beoordeeld of negatieve effecten op geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen op voorhand kunnen worden uitgesloten voor alle mogelijk relevante storingsfactoren, behoudens “*Verzuring en vermesting door depositie van stikstof uit de lucht*” (3, 4).

Wat betreft “*Verzuring en vermesting door depositie van stikstof uit de lucht*” (3, 4) betreft heeft een verspreidingsberekening laten zien dat sprake is van een depositietoename van maximaal $0,04 \text{ mol N ha}^{-1} \text{ j}^{-1}$ op een drietal gevoelige Natura 2000-gebieden. Gegeven dat de achtergronddepositie voor de betrokken Natura 2000-gebieden en habitattypen hoger is dan de kritische depositiewaarden, daarbij aangetekend dat intern salderen in geval van een toename van verkeersbewegingen bijzonder moeilijk is, is een Passende Beoordeling aan de orde. De berekende maximale depositietoename is dermate dat niet op voorhand uitgesloten is dat in een Passende Beoordeling overtuigend onderbouwd kan worden dat de voorgenomen activiteit verenigbaar is met de voor de betrokken Natura 2000-gebieden en habitattypen daarbinnen geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen.

Belangrijke kanttekening hierbij is de recente uitspraak van de Raad van State (ECLI:NL:RVS:2021:105), waarin vraagtekens worden gesteld bij de vijf-kilometer contour in AERIUS-Calculator, die voor de voorliggende activiteit vrijwel zeker gevolgen gaat hebben. Exact welke gevolgen, is vooralsnog niet te voorspellen, al zal vergunningverlening voor zaken die raakvlakken hebben met deze vijf kilometer contour zeer beperkt plaatsvinden voordat de definitieve uitspraak is gedaan.

Uit de voortoets blijkt dat het noodzakelijk is om de depositietoenames te onderzoeken in een Passende Beoordeling. Om hier op een goede manier invulling aan te geven is het allereerst nodig te voorzien in een zogenoemde Habitatanalyse. Dat is een verdere detaillering van de al uitgevoerde AERIUS-berekening, waaruit exact duidelijk wordt hoeveel depositietoename elk habitatype ondervindt, maar ook welk areaal van elk habitatype een depositieverandering ondervindt (in een standaard berekening is dit alleen bekend op hexagon-niveau en daarmee niet af te leiden, hetgeen een habitatype x gebied beoordeling in de weg staat).

Om een beeld te krijgen van de reikwijdte van de uiteindelijke Passende Beoordeling, is het in het licht van de recente uitspraak van de Raad van State verstandig te onderzoeken of de rekenwijze zo kan worden aangepast, dat AERIUS-Calculator verder doorrekend dan de nu geldende contour van vijf kilometer. Het gaat nadrukkelijk om inzicht te krijgen in mogelijke risico's. Vooralsnog blijft AERIUS-Calculator in zijn huidige vorm overeind, al is vergunningverlening tot nader order stilgelegd voor activiteiten als hier die met name gaan over veranderingen in verkeersbewegingen.

8 Doorkijk en voorlopige planning

Op basis van de stappen die doorlopen zijn in dit onderzoek is het mogelijk om een doorkijk van het proces en de kosten voor de realisatie van de West Ontsluiting Ulestraten op te stellen.

8.1 Proces en doorlooptijden

Op basis van de resultaten van de voortoets is duidelijk dat op zijn minst een Passende Beoordeling moet worden uitgevoerd. Na uitvoering van de Passende Beoordeling zijn in principe twee uitkomsten mogelijk.

1. De realisatie van de Westelijke Ontsluiting Ulestraten leidt **niet** tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van de Natura-2000 gebieden;
2. De realisatie van de Westelijke Ontsluiting Ulestraten leidt **wel** tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van de Natura-2000 gebieden;

Indien blijkt dat conform de passende beoordeling geen aantasting plaats vindt dan kan de Westelijke Ontsluiting Ulestraten in het kader van deze wetgeving vergund worden. In dat geval dient het bestemmingsplan te worden aangepast en is uitvoering op zijn vroegst te voorzien in Q2 van 2022:

| | |
|----------------------------|-------------------------|
| a. Passende Beoordeling | April 2021 |
| b. Vaststellen VO | April / Mei 2021 |
| c. BP aanpassen | April 2021 – April 2022 |
| d. Aankoop gronden | April 2021 – April 2022 |
| e. Voorbereiding opstarten | Nov 2021 – April 2022 |
| f. Start uitvoeringsfase | Mei 2022 |

Als blijkt dat er wel maatregelen noodzakelijk waardoor de ADC toets moet worden uitgevoerd inclusief het opstarten van een NRD en PlanMER neemt de voorbereiding langer in beslag. Realisatie van de westelijke ontsluiting zal dan op zijn vroegst in Q4 2022 (afhankelijk uitkomst PlanMER) kunnen starten.

| | |
|------------------------------------|--------------------------|
| g. Passende beoordeling | Mei 2021 – Juli 2021 |
| h. Opstellen NRD | Juli 2021 – Oktober 2021 |
| i. ADC toets en opstellen plan MER | November 2021 – Aug 2022 |
| j. BP aanpassen | Aug 2021 – Aug 2022 |
| k. Aankoop gronden | April 2021 – Aug 2022 |
| l. Voorbereiding opstarten | Feb 2021 – Aug 2022 |
| m. Start uitvoeringsfase | Oktober 2022 |

Voor beide trajecten geldt dat dit de meest **optimistische planning** is en houdt geen rekening met bestuurlijke vaststelling, beschikbaarheid van Cie MER en een eventuele gang naar de rechter of de Raad van State door bezwaarmakers. In praktijk blijkt dat dit soort trajecten om deze reden al snel een langere doorlooptijd kennen en de uitvoering in 2022 dan ook allerminst zeker is.

8.2 Globale kosten realisatie West-ontsluiting Ulestraten

In voorgaande onderzoeken is reeds een inschatting gemaakt van de kosten voor de realisatie van de West-ontsluiting Ulestraten. Op basis het ontwerp destijds is een globale kostenraming van de **realisatie** (op kengetallen en ervaringscijfers) gemaakt waarbij is uitgegaan van de aankoop van alle benodigde grond en een uitgebreide variant inclusief vrijliggende (betonnen) fietsvoorzieningen. De geschatte realisatie kosten voor deze variant bedroegen in 2018 circa €1.200.000,-

Op basis van het aangepaste ontwerp van de West-ontsluiting Ulestraten worden de realisatiekosten inclusief de aankoop van de grond en de civiele technische voorbereiding inclusief bijbehorende onderzoeken geschat op circa € 1.000.000,- waarbij een bandbreedte van $\pm 40\%$ aangehouden moet worden. Deze bandbreedte past bij de fase van het ontwerp en de onzekerheden die er nog zijn. Deze kostenraming is opgenomen in bijlage.

Naast de civiel technische kosten ten aanzien van de projectvoorbereiding zijn er ook nog kosten te verwachten ten aanzien van het proces (zoals de Passende beoordeling, bestemmingsplan of zelfs een planMER). De kosten voor deze onderzoeken en processtappen worden geschat op circa € 25.000,- bij alleen een bestemmingsplan procedure. Indien aanvullend een volledige planMER procedure doorlopen moet worden bedragen de additionele kosten circa € 60.000,-

De totale kosten voor de onderzoeken en de realisatie van de West-ontsluiting Ulestraten bedragen circa € 1.100.000,- met een bandbreedte van $\pm 40\%$.




Bijlage 1: Verkeersmodel berekeningen West Ontsluiting

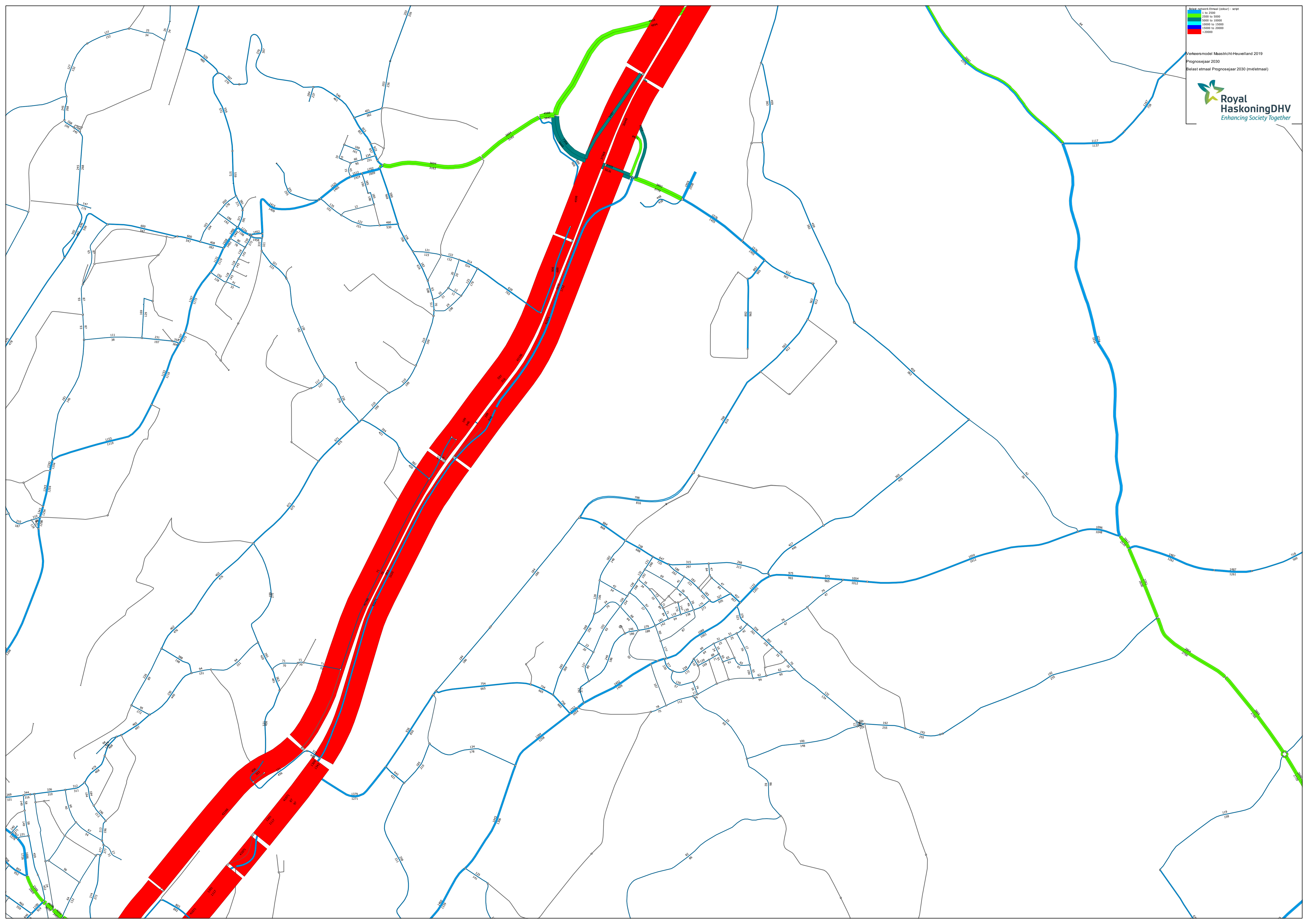
Belast. netwerk Etnaal (colours) - script

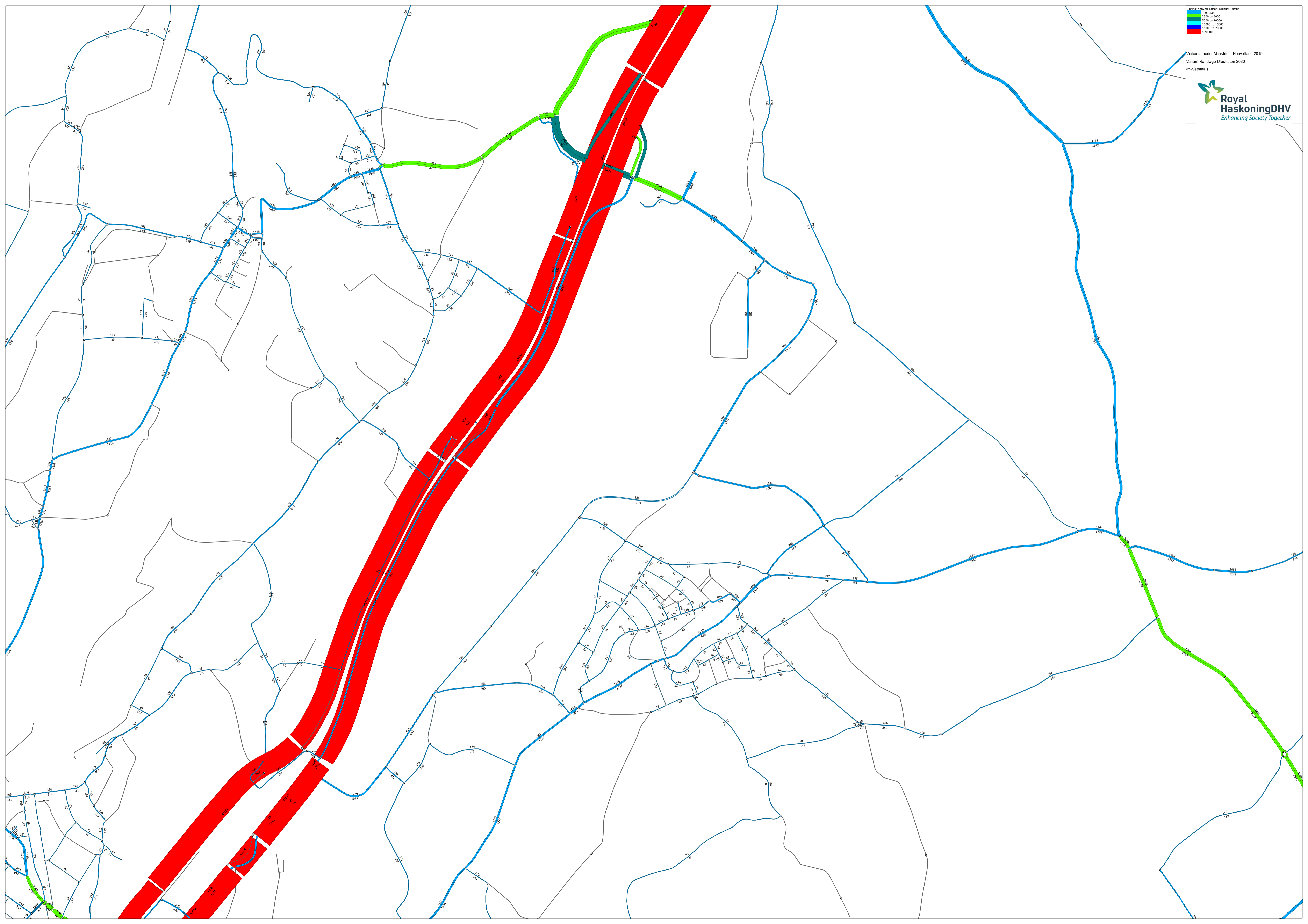
- 1 to 2500
- 2500 to 5000
- 5000 to 10000
- 10000 to 15000
- 15000 to 20000
- >20000

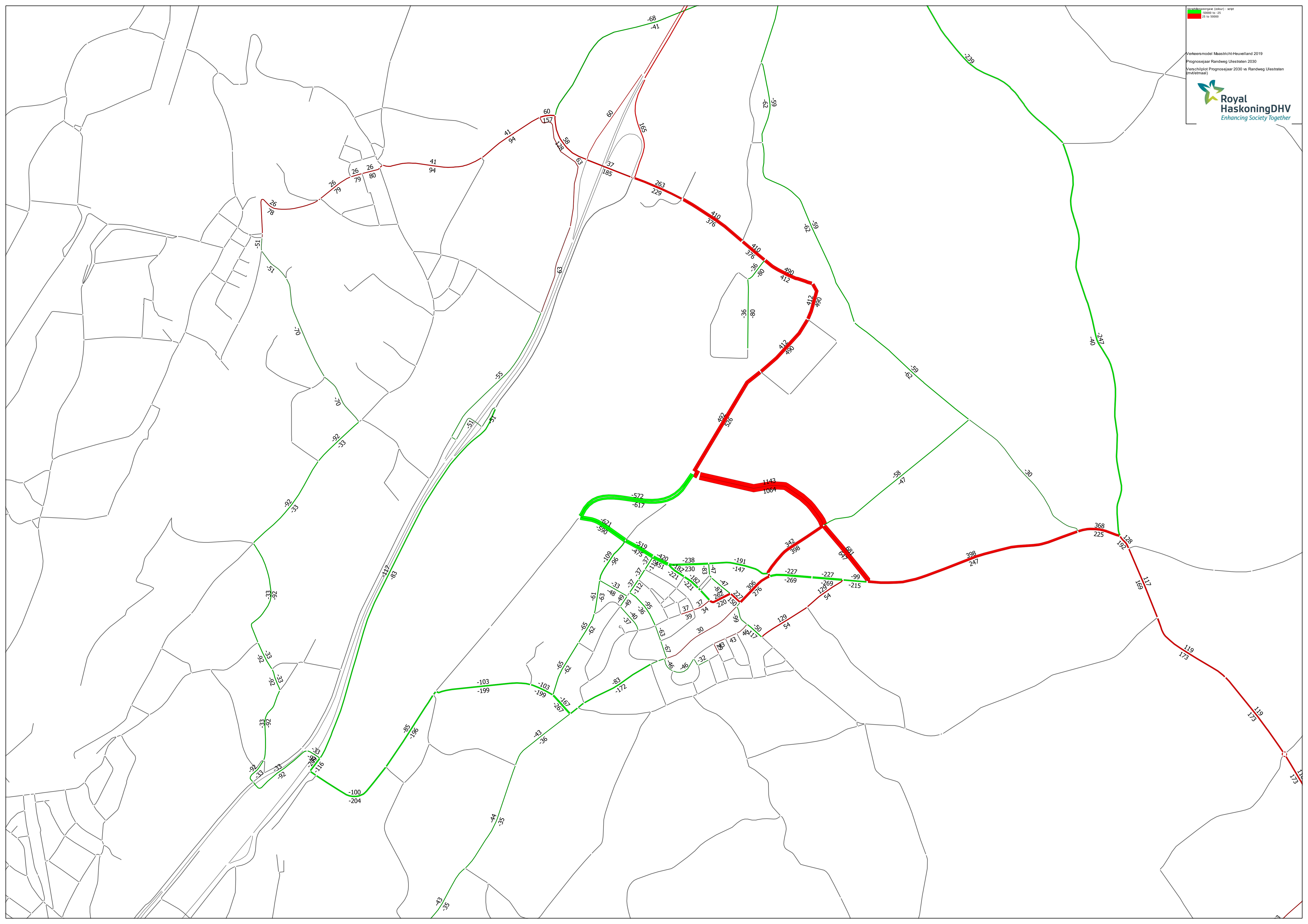
Verkeersmodel Maastricht-Heuvelland 2019
Prognosejaar 2030
Belast etmaal Prognosejaar 2030 (m4/etmaal)



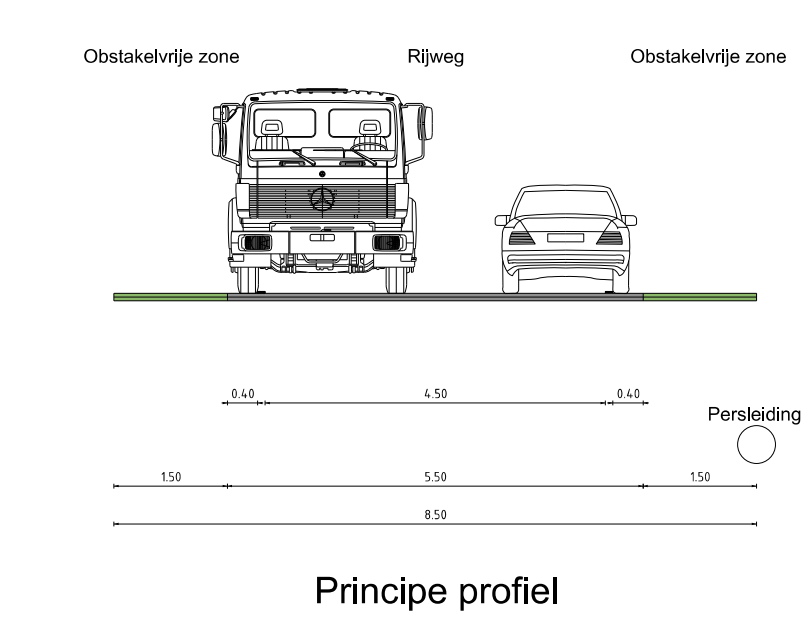
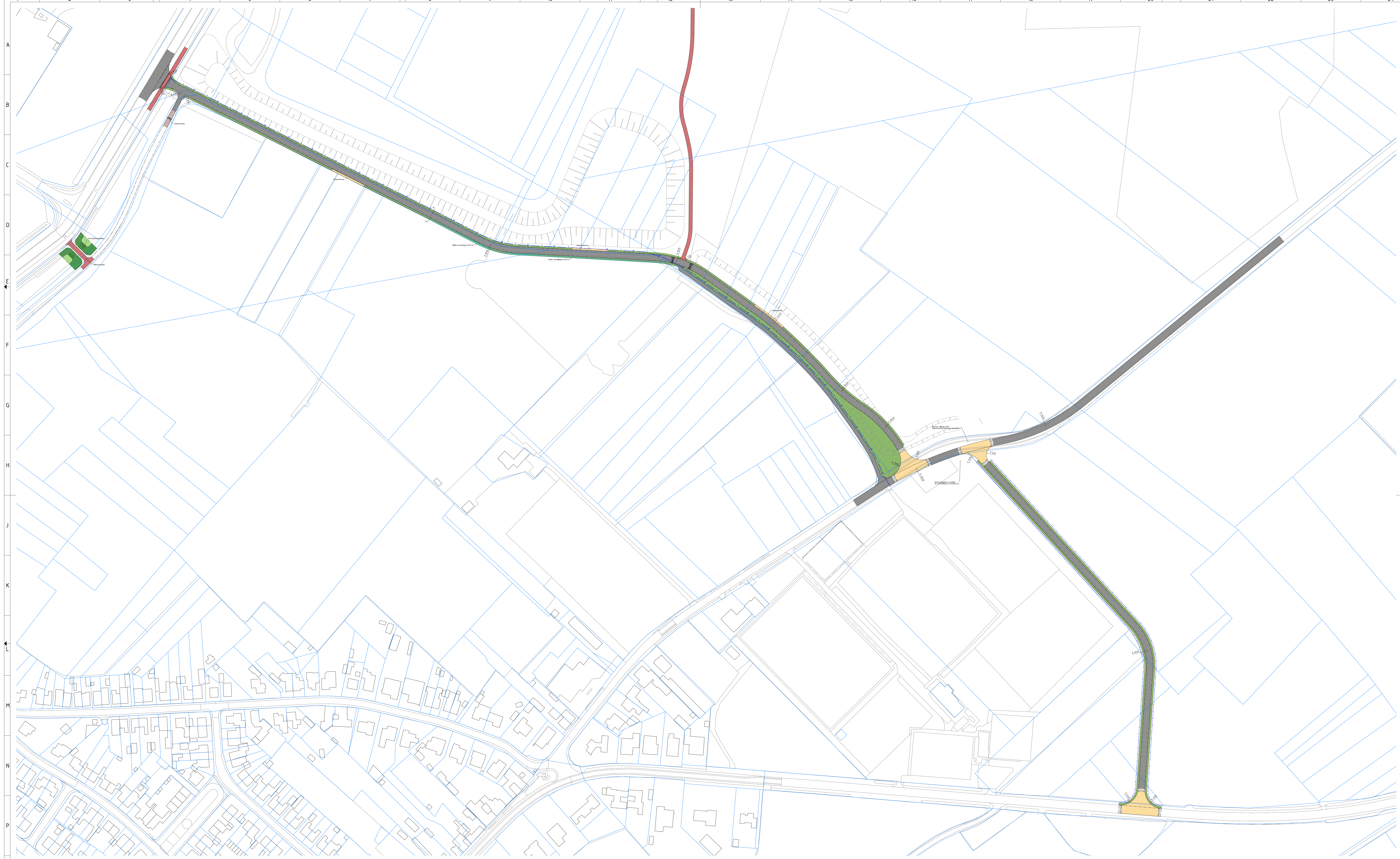
Royal
HaskoningDHV
Enhancing Society Together







Bijlage 2: Voorlopig Ontwerp stand januari 2021



| | | | | | |
|--------|---------------------|--------------|--------------|------------|------------|
| 4.0 | Elower aanpakstapen | B. Tuijthuis | L. de Blaauw | N. Buijs | 04-03-2021 |
| 3.0 | Elower aanpakstapen | B. Tuijthuis | L. de Blaauw | N. Buijs | 04-03-2021 |
| 2.0 | Elower aanpakstapen | B. Tuijthuis | L. de Blaauw | N. Buijs | 25-10-2020 |
| 1.0 | Elower afpak | B. Tuijthuis | L. de Blaauw | N. Buijs | 05-10-2020 |
| Rechts | aanpakstapen | afhandelen | aanpakstapen | afhandelen | 04-03-2021 |

opdrachtgever
Gemeente Meerssen

project
Randweg Ulestraaten

omschrijving
Situatie

documentatie
concept

documentversie
3.0

formaat
AD

schaal
1:500

titel
SO

status
01

versie
01

projectnummer
BH2222-TE-SO-6001

in bewerking 04-03-2021

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together
HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport and Planning

Bijlage 3: Voortoets Westelijke Ontsluiting Ulestraten

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Water

Aan: Gemeente Meerssen
Van: B.J.H.M. Possen
Datum: 17-2-2021
Kopie: Lucien De Baere, Niels Bosch
Ons kenmerk: BH2222WATNT2102111551
Classificatie: Projectgerelateerd
Goedgekeurd door: Sylvia den Held

Onderwerp: West Ontsluiting Ulestraten - Voortoets in het kader van de Wet natuurbescherming (Gebiedsbescherming)

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Gemeente Meerssen wil de diverse verkeersknelpunten in de kern Ulestraten aanpakken. Als mogelijke oplossing voor de gewenste afname van het doorgaande vracht- en landbouwverkeer in de dorpskern, wordt gekeken naar een westelijke ontsluiting voor Ulestraten tussen de Heufkensveldweg en de Europalaan ten oosten van het dorp, nabij Maastricht-Aachen Airport (Figuur 1-1). De voorgenomen activiteit en bijbehorende onderbouwing zijn uitgebreid beschreven in Royal HaskoningDHV (2021) ¹ en blijven hier achterwegen.

De voorgenomen activiteit is op te vatten als een ruimtelijke ontwikkeling, waarmee de verplichting ontstaat om de voorgenomen activiteit in het licht van de Wet natuurbescherming te plaatsen. Die wet kent drie onderdelen (hoofdstukken): Soortenbescherming, Gebiedsbescherming en Houtopstanden. Het voornemen bevindt zich in een nog relatief vroege fase van planvorming waarin behoefte is aan zicht op haalbaarheid van het voornemen en eventueel te doorlopen vervolgstappen. Zo bezien vormt het onderdeel Gebiedsbescherming van de Wet natuurbescherming een belangrijk aandachtspunt, zéker wanneer zoals hier het geval op voorhand niet uitgesloten is dat sprake kan zijn van wijzigingen in het heersende depositiepatroon van stikstof.

Voorliggende notitie gaat in op de haalbaarheid van de voorgenomen activiteit in het licht van de Wet natuurbescherming, onderdeel gebiedsbescherming, met behulp van een zogenoemde Voortoets.

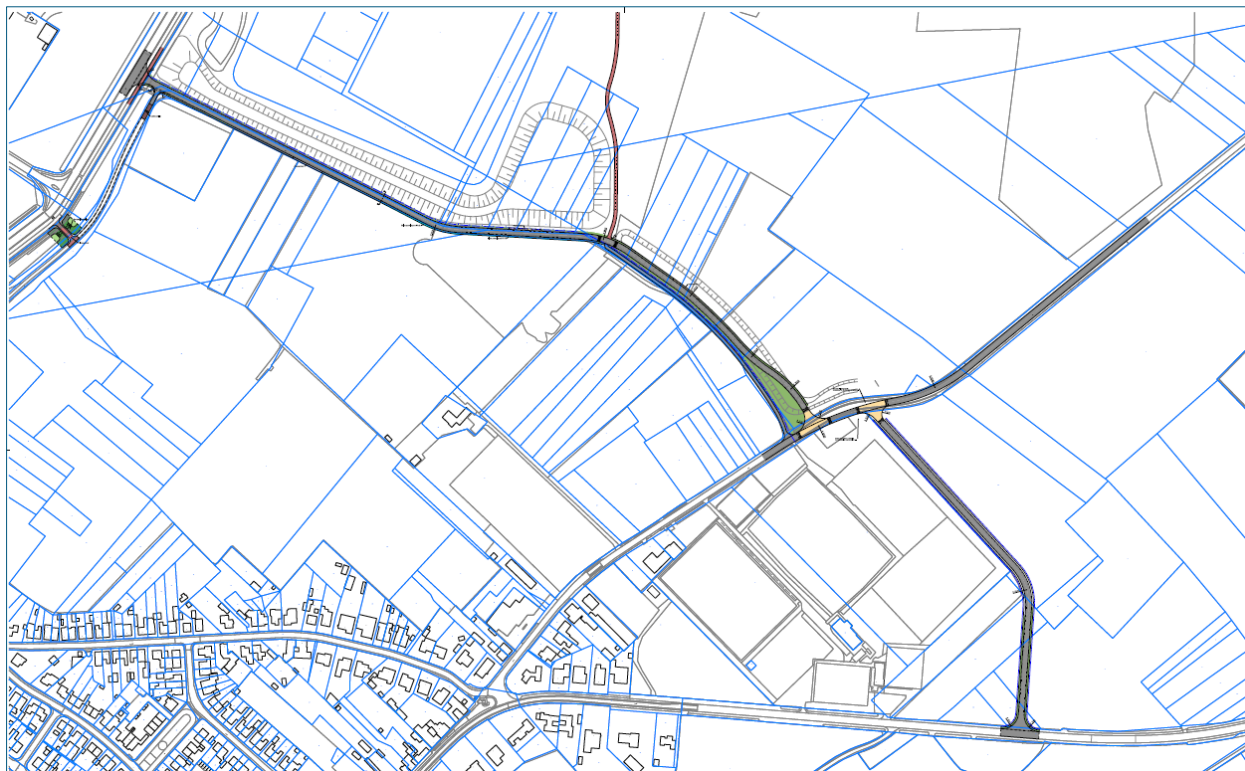
1.2 Doel

Met de in deze notitie vastgelegde Voortoets wordt inzichtelijk welke stappen op grond van de Wet natuurbescherming doorlopen moet worden en hoe kansrijk (met het oog op vergunningverlening) een dergelijk traject is.

Deze notitie gaat alleen in op Gebiedsbescherming (Natura 2000-gebieden), omdat daar in de praktijk, zeker gezien het nog altijd onvoorspelbare stikstofdossier, de belangrijkste uitdagingen liggen. De Wet natuurbescherming is breder en gaat ook over soorten en houtopstanden, zoals gezegd. Die blijven

¹ Royal HaskoningDHV. 2021. West - Ontsluiting Ulestraten. Mogelijkheden, varianten, ontwerp en doorkijk. BH2222TPRP2101291420. Royal HaskoningDHV. Maastricht.

buiten beschouwing, maar kunnen later in het proces van vergunningverlening alsnog aandacht vragen. Dat ze hier buiten beschouwing blijven moet niet opgevat worden als ware ze irrelevant.



Figuur 1-1 Voorlopig ontwerp voor de nieuwe ontsluiting (concepttekening januari 2021)¹

1.3 Leeswijzer

Het tweede hoofdstuk begint met een uiteenzetting van de kaders van de Wet natuurbescherming, onderdeel Gebiedsbescherming. In het derde hoofdstuk is Voortoets gevat. Het vierde en laatste hoofdstuk sluit af met conclusies en een doorkijk naar een eventueel vervolgtraject.

2 Beknopt wettelijk kader

Wat betreft de Wet natuurbescherming, die per 1 januari 2017 drie tot dan toe separate “natuurwetten” (Natuurbeschermingswet 1998, Flora- en Faunawet en Boswet) samenvoegt en vervangt is het onderdeel Gebiedsbescherming (Hoofdstuk 2 van de wet) primair relevant voor de voorgenomen activiteit. De onderdelen Soortenbescherming (Hoofdstuk 3 van de wet) en Houtopstanden (hoofdstuk 4 van de wet), als ook de kaders van Natuurnetwerk Nederland (in Limburg Goudgroene natuurzone) blijven in deze notitie achterwegen. Dat betekent zoals gezegd niet dat ze in een latere fase van het project niet alsnog aandacht vragen. Bevoegd Gezag inzake de Wet natuurbescherming, behoudens enkele uitzonderingen die hier niet van toepassing zijn, zijn de provincies, in dit geval Provincie Limburg.

Het onderdeel Gebiedsbescherming van de Wet natuurbescherming regelt de bescherming van de Nederlandse Natura 2000-gebieden. Niet meer en niet minder. Hoewel het de meest strikte vorm van juridische bescherming betreft, heeft deze wet daardoor vaak een beperkte reikwijdte, die zich beperkt tot de grenzen van een Natura 2000-gebied en uitsluitend die natuurwaarden ten aanzien waarvan daarbinnen instandhoudingsdoelstellingen zijn geformuleerd. Voor elk van de in het kader van Natura 2000 aangewezen gebieden zijn instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd, nader uitgewerkt in een beheerplan, die gelden als toetsingskader.

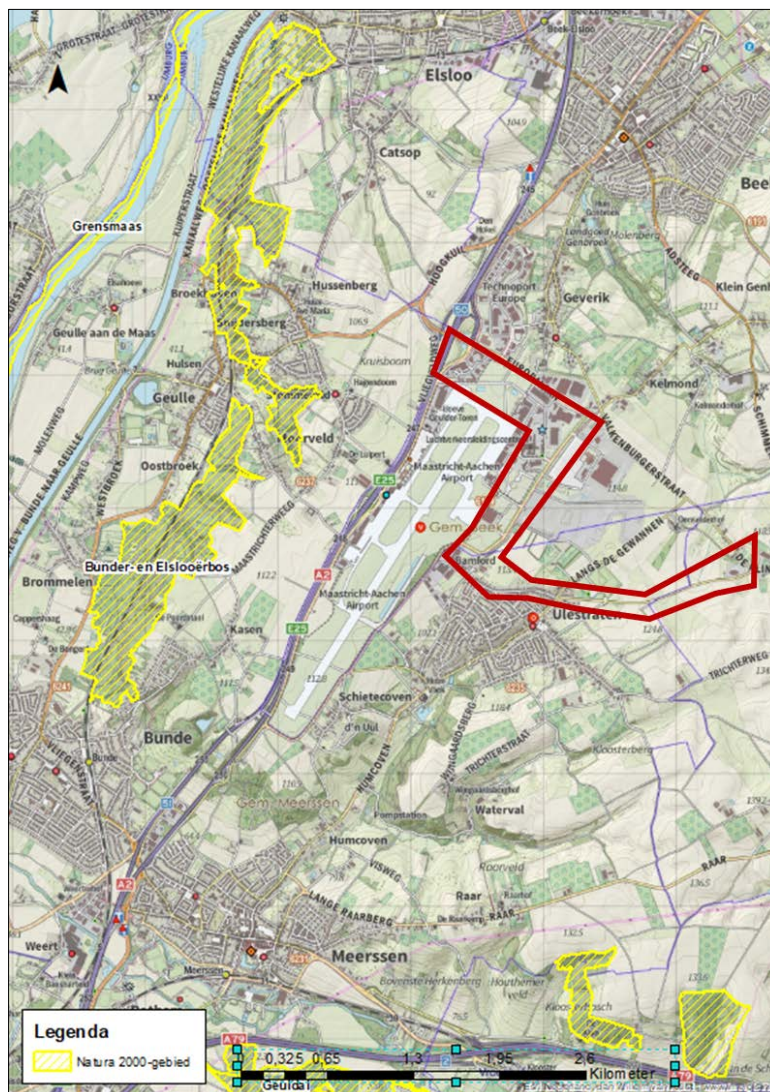
Uitgaande van die instandhoudingsdoelstellingen dient nagegaan te worden of sprake is van conflicten met het duurzaam behalen van geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen en zo ja, of de wezenlijke kenmerken en waarden van een Natura 2000-gebied in het geding zijn. Bij de beoordeling van effecten op instandhoudingsdoelstellingen is ook zogenoemde externe werking van belang. Dat wil zeggen dat ook beschouwd moet worden in hoeverre voorgenomen activiteiten *buiten* Natura 2000-gebieden negatieve effecten hebben op *in* deze gebieden geldende instandhoudingsdoelstellingen. In zoverre is de reikwijdte van de Wet natuurbescherming onbegrensd, zo volgt uit staande jurisprudentie. In geval van emissie en depositie van stikstof is dit bijvoorbeeld relevant. Vaak vindt de emissie plaats (ver) buiten de grenzen van een Natura 2000-gebied, maar daalt de stikstof neer in Natura 2000-gebieden waar deze negatieve effecten heeft op de instandhoudingsdoelstellingen die daar gelden.

3 Effecten Wet natuurbescherming – Gebiedsbescherming

3.1 Ligging ten opzichte van beschermde gebieden

In de directe omgeving van het plangebied ligt een aantal Natura 2000-gebieden (Figuur 3-1), onder meer “Bunder- en Elsooërbos”, “Grensmaas” en “Geuldal”.

Figuur 3-1 laat een aantal Natura 2000-gebieden rond de inrichting zien. Het is echter belangrijk om ten aanzien van figuur 3-1 op te merken dat de Wet Natuurbescherming voor wat betreft externe werking géén grenzen kent; alle gebieden die mogelijk beïnvloed worden door een voornemen, ongeacht de afstand, moeten in de toetsing worden opgenomen. Recent (20 januari 2021) heeft de Raad van State in haar tussenuitspraak inzake de ViA15 aangegeven dat dit óók geldt voor de effecten van wegverkeer en dat de rekgrens van vijf kilometer zoals die voor wegverkeer in AERIUS is opgenomen niet zonder meer houdbaar is. Afhankelijk van de reikwijdte van de te verwachten effecten kunnen daarom gebieden die niet in figuur 3-1 zijn weergegeven toch relevant zijn voor onderhavige toetsing.



Figuur 3-1 Globale ligging van het plangebied (rode polygoon) ten opzichte van Natura 2000-gebieden (gele polygoon) in de ruime omgeving. Zie ook figuur 1-1.

In dit hoofdstuk zijn de relevante storingsfactoren met het oog op de voorgenomen activiteit bepaald en onderbouwd. Uitgangspunt voor het bepalen van de relevante storingsfactoren is de door het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit beschikbaar gestelde Effectenindicator². Hierin zijn negentien storingsfactoren opgenomen die mogelijk negatieve gevolgen kunnen hebben voor geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen. In de volgende paragrafen worden eerst de relevante storingsfactoren besproken, waarna de reikwijdte van de effecten per relevante storingsfactor uitgewerkt.

3.2 Mogelijk relevante storingsfactoren

De 19 storingsfactoren uit de Effectenindicator zoals aangereikt door het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit² vormen de basis (leidraad) voor navolgende beoordeling.

Hieronder wordt voor elk van storingsfactor afgewogen of deze wel of niet relevant is in het kader van voorliggend voornemen (optreedt als gevolg van de voorgenomen activiteit). Daarbij is uiteraard ook nagegaan of andere, niet onder voornoemde storingsfactoren gevatte effecten, aan de orde kunnen zijn, hetgeen niet het geval bleek. Treedt een storingsfactor niet op als gevolg van een voorgenomen activiteit, kan ook geen sprake zijn van effecten op geldende instandhoudingsdoelstellingen. Treedt een storingsfactor mogelijk wél op als gevolg van de voorgenomen activiteit én is aannemelijk dat deze een relatie heeft met instandhoudingsdoelstellingen, is een nadere beschouwing aan de orde. Dat gebeurt in de volgende paragraaf.

Een eerste belangrijk aandachtspunt is het optreden van directe effecten (zonder uitzondering het gevolg van fysieke ingrepen binnen de grenzen van een Natura 2000-gebied) en het optreden van effecten via externe werking. Uit paragraaf 3.1 volgt dat de voorgenomen activiteit niet plaatsvindt binnen de grenzen van enig onder de Wet natuurbescherming beschermd gebied (Natura 2000-gebied). Storingsfactoren die zien op gevolgen van fysieke ingrepen (bijvoorbeeld Ruimtebeslag (1)³, Versnippering (2), Mechanische effecten (17) et cetera) zijn niet aan de orde. Negatieve effecten op geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen kunnen dan ook op voorhand worden uitgesloten.

Evident is, dat als gevolg van de voorgenomen activiteit met zekerheid geen sprake is van veranderingen van oppervlakte- dan wel grondwaterregime, in de Effectenindicator samengebracht onder de storingsfactoren Verzoeting (5), Verzilting (6), Verdroging (8), Vernatting (9), Verandering stroomsnelheid (10), Verandering overstromingsfrequentie (11) en Verandering dynamiek substraat (12). Immers, de in het heuvelland rond wegen gebruikelijke zaksloten hebben geen invloed op de regionale hydrologische situatie. Negatieve effecten op geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen kunnen dan ook op voorhand worden uitgesloten.

Effecten ten gevolge van verstoring door geluid, trilling, verlichting en optische verstoring (13, 14, 15, 16) dienen op grond van de Effectenindicator ook beschouwd te worden. Gegeven dat het plangebied van enig Natura 2000-gebied gescheiden wordt door een geaccidenteerd landschap, drukke (snel)wegen als de A2, een vliegveld, maar ook bedrijventerreinen en woonkernen als Geverik, Ulestraten en Meerssen is, mede vanwege de afstand van ten minste een kilometer, uitgesloten dat geluid, licht en trillingen samenhangend met het voornemen nog opgemerkt kunnen worden in enig Natura 2000-gebied. Negatieve effecten op geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen kunnen dan ook op voorhand worden uitgesloten.

² Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. 2021. Effectenindicator. Online beschikbaar: <https://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/effectenindicatorappl.aspx?subj=effectenmatrix&tab=1>. Laatst bezocht 02-02-2021

³ Getallen tussen haakjes verwijzen naar de nummers zoals gebruikt in de Effectenindicator (Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit 2020)

Naast veranderingen in het emissie- en depositiepatroon van stikstof (3, 4), onlosmakelijk verbonden met een verandering in het heersende verkeersbeeld (het doel van de voorgenomen activiteit), is op grond van de voorgenomen activiteit geen sprake van emissie van andere stoffen die van nature niet of nauwelijks in het milieu voorkomen (Verontreiniging (7)) zoals bedoeld in de Effectenindicator⁴). Bij gevolg zijn negatieve effecten op voor enig Natura 2000-gebied geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen met zekerheid uitgesloten. Ten aanzien van “*Verzuring en vermisting door depositie van stikstof uit de lucht*” (3, 4) geldt dat *niet* op voorhand uitgesloten is dat sprake kan zijn van negatieve effecten op de voor enig Natura 2000-gebied geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen.

Uiteraard is ten gevolge van de voorgenomen activiteit geen sprake van introductie van soorten (18, 19).

Samenvattend zijn navolgende storingsfactoren niet aan de orde omdat op grond van de voorgenomen activiteit geen veranderingen optreden in gebruiksvormen die hierop van invloed zijn, dan wel eventuele storingscontouren niet reiken tot enig Natura 2000-gebied:

- Effecten van ruimtebeslag binnen Natura 2000-gebied (1, 2)
- Effecten ten gevolge van hydrologische veranderingen (5, 6, 8, 9, 10, 11, 12)
- Verontreiniging (7).
- Effecten ten gevolge van verstoring door geluid, trilling, verlichting, optische verstoring of mechanische effecten (13, 14, 15, 16, 17).
- Effecten ten gevolge van introductie van soorten (18, 19).

Tevens is géén aanleiding gevonden te vermoeden dat voorliggende activiteit leidt tot enig effect dat niet reeds in voorgaande 19 storingsfactoren is gevangen.

Daarmee geldt dat de volgende storingsfactoren mogelijk kunnen conflicteren met geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen:

- Effecten ten gevolge van verzuring en vermisting door depositie van stikstof uit de lucht (3, 4).

Of sprake is van effecten op geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen wordt in de volgende paragraaf met behulp van een ecologische effectbeoordeling afgewogen.

3.3 Zicht op vergunbaarheid

In voorgaande paragraaf is onderbouwd dat alleen ten aanzien van “*Verzuring en vermisting door depositie van stikstof uit de lucht*” (3, 4) niet op voorhand duidelijk is dat geen sprake is van negatieve effecten op de voor enig Natura 2000-gebied geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen. Mogelijke effecten ten gevolge van deze storingsfactor worden in deze paragraaf in beeld gebracht op het niveau van een Voortoets, conform de stappen geadviseerd in de door het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (2019) beschikbaar gestelde beslisboom “*Toestemmingverlening stikstofdepositie bij nieuwe activiteiten*”⁵.

3.3.1 Resultaten verspreidingsberekeningen

De eerst die gezet moet worden de beslisboom volgend, is inzichtelijk maken of inderdaad sprake is van een veranderend depositiepatroon als gevolg van de voorgenomen activiteit. Om inzicht te krijgen in de

⁴ Verhoogde concentraties van ecosysteem/gebiedsvreemde stoffen in een gebied voorkomen, welke stoffen onder natuurlijke omstandigheden niet of in zeer lage concentraties aanwezig zijn.

⁵ Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. 2019. *Toestemmingverlening stikstofdepositie bij nieuwe activiteiten. Onder andere beschikbaar via <https://vng.nl/files/vng/roh001-beslisboom-191004-wt.pdf>. Laatst bezocht 03-02-2021*

mogelijke effecten ten gevolge van “*Verzuring en vermessing door depositie van stikstof uit de lucht*” (3, 4) is een verspreidingsberekening uitgevoerd met behulp van AERIUS Calculator 2020⁶ (Rz3WpgA1kRvd). Passend bij de planfase waarin de voorgenomen activiteit zich bevindt, is vooralsnog alleen aandacht geweest voor de *gebruiksfase*. Dat wil zeggen de situatie die ontstaat wanneer de voorgenomen activiteit is gerealiseerd en in gebruik is. De *aanlegfase* -die tot tijdelijke depositiebijdrages kan leiden- is buiten beschouwing gebleven, vooral ook omdat een zinvolle inschatting van mogelijke effecten in die fase vraagt om een concreter ontwerp. Let wel: uiteindelijk zal ook voor de aanlegfase aannemelijk gemaakt moeten worden dat geen sprake is van negatieve effecten als gevolg van “*Verzuring en vermessing door depositie van stikstof uit de lucht*” (3, 4). Hiertoe is te zijner tijd een aparte berekening noodzakelijk. Wanneer “definitief” duidelijk hoe de verkeersoplossing eruit zal gaan zien, zal ook de hier gebruikte berekening moeten worden geactualiseerd.

Tabel 3-1 Stikstofdepositie als gevolg van Westelijke ontsluiting van Ulestraten (mol N/ha/jaar) in de referentiesituatie (jaartal) en beoogde situatie (jaartal) op hectare met hoogste verschil. In de laatste kolom is de maximaal berekende projectbijdrage berekend. Doordat dit een ander hexagoon kan betreffen dan in de voorgaande kolommen, hoeft de projectbijdrage niet overeen te komen met de verschilberekening van de voorgaande kolommen. ZG: Zoekgebied.

| Natura 2000-gebied Habitattypen | Referentie situatie (mol N/ha/jaar) | Beoogde situatie (mol N/ha/jaar) | Projectbijdrage (mol N/ha/jaar) |
|------------------------------------|--|-------------------------------------|------------------------------------|
| <i>Bunder- en Elslooërbos</i> | | | |
| H9160B Eiken-haagbeukenbossen | 0,13 | 0,18 | +0,04 |
| H7220 Kalktufbronnen | 0,12 | 0,15 | +0,04 |
| H91E0C Beekbegeleidende bossen | 0,12 | 0,15 | +0,04 |
| H6430C Ruigten en zomen | 0,08 | 0,11 | +0,03 |
| ZGH6430C Zoekgebied | 0,06 | 0,07 | +0,02 |
| <i>Geuldal</i> | | | |
| H7220 Kalktufbronnen | 0,07 | 0,10 | +0,03 |
| H9160B Eiken-haagbeukenbossen | 0,07 | 0,10 | +0,03 |
| H91E0C Beekbegeleidende bossen | 0,07 | 0,10 | +0,03 |
| H9210 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,07 | 0,10 | +0,03 |
| H7230 Kalkmoerassen | 0,05 | 0,07 | +0,02 |
| H6430C Ruigten en zomen | 0,01 | 0,02 | +0,01 |
| <i>Geleenbeekdal</i> | | | |
| H91E0C Beekbegeleidende bossen | 0,03 | 0,05 | +0,02 |
| ZGH91E0C Zoekgebied | 0,02 | 0,03 | +0,01 |
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 0,01 | 0,02 | +0,01 |

De uitgangspunten die voor de berekening zijn gehanteerd zijn vastgelegd in Cremers (2020)⁷. De rekenresultaten zijn overgenomen in tabel 3-1. Tabel 3-1 laat zien dat sprake is van een depositietoename op een drietal Natura 2000-gebieden met voor depositie van stikstof gevoelige natuurwaarden namelijk: “Bunder- en Elslooërbos”, “Geuldal” en “Geleenbeekdal”. De maximale depositietoename bedraagt 0,04 mol N ha⁻¹ j⁻¹. Deze is permanent.

⁶ versie 2020_20201124_13fd900ebd

⁷ Cremers R. 2020. West Ontsluiting Ulestraten – Stikstofdepositie. BH2222TPNT2012161139. Royal HaskoningDHV. Maastricht. Concept.

3.3.2 Effectbeoordeling

De verspreidingsberekeningen laten zien in een drietal Natura 2000-gebieden sprake is van een depositietoename daar waar actueel al sprake is van een achtergronddepositie die hoger is dan de kritische depositiewaarde. Daarmee zijn significant negatieve effecten ten gevolge van de voorgenomen activiteit *in haar huidige vorm* niet uitgesloten.

Intern salderen

Volgen we de door het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties aangereikte beslisboom, dient in eerste aanleg nagegaan te worden in hoeverre de berekende effecten tenietgedaan kunnen worden of verminderd kunnen worden door het project anders vorm te geven; het zogenoemde intern salderen.

In geval van een toename van verkeersbewegingen over bestaande wegen of nieuwe wegen behoort intern salderen vrijwel nooit tot de (realistische, uitvoerbare of effectieve) maatregelen, omdat niet gestuurd kan worden op het verkeersaanbod. Een verandering in het verkeerspatroon is het doel van de voorgenomen activiteit, dat is niet te mitigeren met behoud van de projectdoelstelling. Ook zaken als aanscherping van de euronormering voor uitstoot van stikstofoxiden en ammoniak door wegverkeer zijn op projectbasis niet mogelijk, maar behoren tot landelijk en Europees beleid. Alleen het Rijk kan besluiten tot een dergelijke aanscherping. Gemeenten noch provincies hebben die bevoegdheid. De mogelijkheden tot intern salderen (voor de gebruiksfase) zijn in relatie tot de voorziene rondweg dan ook nihil tot afwezig.

Ecologische effectbeoordeling

Wetende dat intern salderen in geval van de voorgenomen activiteit geen soelaas kan bieden, is de volgende stap het ecologisch beoordelen van de berekende depositietoename in het licht van de geldende instandhoudingsdoelstellingen. Hierbij wordt per Natura 2000-gebied en habitattype daarbinnen beschouwd in hoeverre zeker is dat de berekende depositietoename niet leidt tot negatieve effecten op geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen.

Een blik op meest recente depositiekaart, beschikbaar in AERIUS Calculator, laat zien dat voor alle in tabel 3-1 opgenomen Natura 2000-gebieden en habitattypen sprake is van een zogenoemde overbelaste situatie. Ofwel: de achtergronddepositie is (aanmerkelijk) hoger dan de kritische depositiewaarden die voor de betrokken habitattypen gelden⁸. In dergelijke gevallen bestaat te allen tijde een risico op significant negatieve effecten, hetgeen uiteraard ook volgt uit staande jurisprudentie. Daarbij zijn de berekende depositietoenames permanent, waardoor geen beroep kan worden gedaan op tijdelijkheid, noch aangesloten kan worden bij beleidskaders die uitgaan van tijdelijke effecten ten gevolge van, bijvoorbeeld, inzet van mobiele werktuigen. Een Voortoets is in dergelijke gevallen voor Bevoegd Gezag niet voldoende om aan te tonen dat met zekerheid geen sprake is van (significant) negatieve effecten op geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen. Dat onderzoek moet dan ook worden neergelegd in een Passende Beoordeling.

Passende Beoordeling

In een Passende Beoordeling mogen mitigerende maatregelen worden betrokken in de beoordeling van effecten. Die maatregelen zijn bedoeld om de berekende depositiewaardes verder te verlagen. Extern salderen kan hier onderdeel van zijn.

⁸ Zie van Dobben, H., R. Bobbink, D. Bal, en A. van Hinsberg. 2012. *Overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en leefgebieden van Natura 2000*. Alterra, Wageningen

In geval van een verandering van verkeersbewegingen, hetgeen het doel is van de voorgenomen activiteit, zijn ook de mogelijkheden daartoe beperkt. Gedacht kan worden aan:

- Depositieverlaging door luchtschermen. Luchtschermen verlagen de concentratie achter het scherm. Bovendien vergroten luchtschermen de turbulentie in de omgeving van de weg, waardoor de verdunning met schone lucht wordt vergroot en de concentraties daardoor verlaagd. Het positieve effect van een luchtscherm is het grootste direct achter het scherm, daarna dooft het langzaam uit. Op enkele honderden meters hebben luchtschermen nauwelijks meer invloed op de concentratie en depositie van stikstofoxiden. Luchtschermen zorgen dan ook vooral voor een andere verspreiding van stikstof, maar niet voor een substantiële adsorptie. Luchtschermen zijn daarom vooral effectief voor het verbeteren van de luchtkwaliteit in de omgeving van wegen, maar niet voor het verminderen van de totale depositie in een omvangrijk Natura 2000-gebied, zeker niet wanneer dit gebied zich zoals hier op enige afstand van de voorgenomen activiteit bevindt.
- Depositievermindering door aanplant bos langs de wegen. Uit onderzoek⁹ blijkt dat bomen een belangrijke rol kunnen vervullen bij de bestrijding van luchtvervuiling. In AERIUS wordt bij de terreinruwheid en het landgebruik bij het berekenen van de stikstoftoename van een project rekening gehouden met het invangen van stikstof door beplanting. Door nieuwe aanplant van bomen langs een weg kan meer stikstof worden ingevangen, wat resulteert in een beperking van de stikstofdepositie op aanliggende Natura 2000-gebieden. Aangezien met name hoge bomen zorgen voor invang van stikstof en het jaren duurt voordat nieuw aangeplante bomen voldoende groot zijn om een wezenlijk deel van de stikstofuitstoot in te vangen, wordt deze mogelijke mitigerende maatregel niet als effectief beschouwd.
- Effectgerichte natuur- en herstelmaatregelen. Effecten van stikstofdepositie kunnen soms ook gemitigeerd worden met effectgerichte natuurbeheer- en herstelmaatregelen. Voorbeelden van dergelijke maatregelen zijn maaien, plaggen en begrazing. Door maaien, plaggen en begrazing kan verruiging en verstruiking tegengegaan worden. Alle habitattypen waarop significante gevolgen van de voorgenomen activiteit niet zijn uitgesloten, worden reeds regulier beheerd. In aanvulling daarop zijn op alle locaties waar stikstofdepositie het realiseren van behoud, uitbreiding of verbeterdoelstelling in de weg staat maatregelen getroffen of gepland in het kader van het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen. Hierdoor zijn naar verwachting geen additionele mitigerende maatregelen meer mogelijk die de effecten van de voorgenomen activiteit weg kunnen nemen.
- Ook kan gezocht worden naar mogelijkheden tot extern saldering. In de praktijk betekent dit vaak het uitkopen van (agrarische) bedrijven die gevestigd zijn op locaties die een depositie van stikstof veroorzaken op dezelfde habitattypen in hetzelfde Natura 2000-gebied. Een dergelijk traject zal in samenspraak met Provincie Limburg moeten worden doorlopen.

Indien de voorgenomen activiteit niet “stikstofneutraal” kan worden uitgevoerd -en dat ligt gezien de aard van het voornemen voor de hand- zal in de Passende Beoordeling de berekende depositietoename voor elk Natura 2000-gebied en habitatype daarbinnen (de zogenoemde gebied x habitatype benadering) onderzocht moeten worden of daadwerkelijk sprake is van (significant) negatieve effecten op geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen.

Ecologische relevantie van stikstof in relatie tot vergunbaarheid

Stikstofdepositie uit de lucht heeft een vermestende en verzurende werking op de bodem. Omdat soorten verschillend reageren op de invloed van stikstof, ontstaan veranderingen in de concurrentieverhouding tussen soorten. Dit leidt tot verdringing van minder concurrentiekrachtige, vaak aan voedselarme situaties aangepaste soorten door stikstof minnende (nitrofiële) soorten, vaak snelgroeiende soorten. Dit omdat een groot deel van de soorten in half-natuurlijke en natuurlijke

⁹ Oosterbaan, A., A. Tonneijck, en E. de Vries. 2006. *Kleine landschapselementen als invangers van fijn stof en ammoniak. Alterra, Wageningen.*

ecosystemen juist is aangepast aan een lage stikstofbeschikbaarheid in de bodem. De samenstelling van vegetaties (en daarmee ook (de kwaliteit) van habitattypen) kan daardoor veranderen. Over het algemeen leidt een toename van de voedselbeschikbaarheid daarmee tot verlies van langzaam groeiende, vaak voor de habitattypen kenmerkende soorten. De kwaliteit van de habitattypen neemt daardoor af. Doorgaans is dat niet verenigbaar met de instandhoudingsdoelstellingen die in een gegeven Natura 2000-gebied gelden.

Echter, afhankelijk van het bodemtype, het habitatype en de standplaatscondities (onder meer grond- en oppervlaktewaterhuishouding, toegepast (natuur)beheer, natuurlijke dynamiek) heeft stikstofdepositie in meer of mindere mate een effect. Een waarneembaar effect op de kwaliteit van een habitatype ten gevolge van een overschrijding van de kritische depositiewaarde, dan wel van een depositietoename ten gevolge van een project of andere handeling, ontstaat wanneer hier lange tijd sprake van is. Wel geldt dat hoe hoger de overschrijding of hoe groter de bijdrage, hoe sneller een effect merkbaar zal zijn⁸.

De vraag is dan: Wat is een relevante bijdrage? Om een beeld te krijgen van een relevante bijdrage en de invloed van stikstofdepositie op de concurrentiepositie van plantensoorten is hieronder een illustratieve berekening opgenomen. Het betreft uitsluitend een rekenvoorbeeld, géén grenswaarde.

Een depositie van 1 mol N ha^{-1} komt overeen met $14 \text{ gram N ha}^{-1}$. Per vierkante meter betreft dit $0,0001 \text{ mol}$ oftewel $0,0014 \text{ gram N}$. Op plantniveau ($10 \text{ cm} \times 10 \text{ cm}$ of minder) is dit weer een factor 100 kleiner. Het hoeft niet gezegd te worden, dat een dergelijke bijdrage op standplaats niveau zeer gering is en in feite geen verandering van die standplaats inhoudt, ook gegeven dat de kritische depositiewaarde bewust is uitgedrukt in 1 kg N ha^{-1} als kleinste relevante maat⁸.

Een depositie van $1 \text{ mol N ha}^{-1} \text{ j}^{-1}$ komt overeen met $0,02 - 0,05\%$ van de jaarlijks benodigde hoeveelheid stikstof voor (veel) natuurlijke habitats. Ook wanneer deze dosis volledig ter beschikking komt aan de vegetatie (wat niet het geval is, bijvoorbeeld door uitspoeling), zal dit niet leiden tot meetbare veranderingen in groeisnelheid van individuele planten en daarmee tot veranderingen in concurrentiepositie. Zo blijkt bijvoorbeeld ook uit gecontroleerde experimenten waarin gezocht wordt naar dosis-effect relaties. Daar zijn de stappen vaak 10 mol of meer.

Een gebruikelijke detectielimiet die laboratoria kunnen en mogen aanhouden voor de hoeveelheid stikstof in de bodem is $0,1 \text{ g N kg droge stof (ds)}^{-1}$ (Kjeldahl N), ofwel $1,4 \text{ mol N kg}^{-1} \text{ ds}$. Dat betekent, dat toenames zoals weergegeven in tabel 3-1 niet meetbaar of aantoonbaar zijn, tenzij ze ten minste een eeuw aanhouden.

Gekeken naar het tijdsaspect kunnen ook langdurig aanwezige kleine hoeveelheden door accumulatie in het systeem gevolgen hebben. Zoals gezegd is een ecologische verandering in dat geval pas waarneembaar, wanneer deze gedurende lange tijd in het systeem accumuleert, ten minste decennia. Hierbij moet wel bedacht worden, dat stikstof relatief makkelijk uitspoelt en daarmee niet meer beschikbaar is voor planten. Zo varieerde de jaarlijkse nutriëntenvrachten van het uit- en afspoelende water uit natuurgebieden op zandgebieden in de periode 2016-2030 tussen $4-16 \text{ kg N ha}^{-1} \text{ j}^{-1}$ bij een depositie van $33 \text{ kg N ha}^{-1} \text{ j}^{-1}$ ¹⁰, ofwel 12 tot 50%. Niet alle stikstof die op een habitatype terecht komt, is dus beschikbaar voor de daarin voorkomende planten. Dit geldt voor het mobiele, maar voor planten makkelijk beschikbare nitraat (NO_3), maar ook voor het minder mobiele, maar onder meer vanwege de binding in de bodem voor planten moeilijk beschikbare ammonium (NH_4).

¹⁰ Schoumans, O., P. Groenendijk, L. Renaud, en F. van der Bolt. 2008. *Nutriëntenbelasting van het oppervlaktewater Vergelijking tussen landbouw- en natuurgebieden*. Alterra, Wageningen.

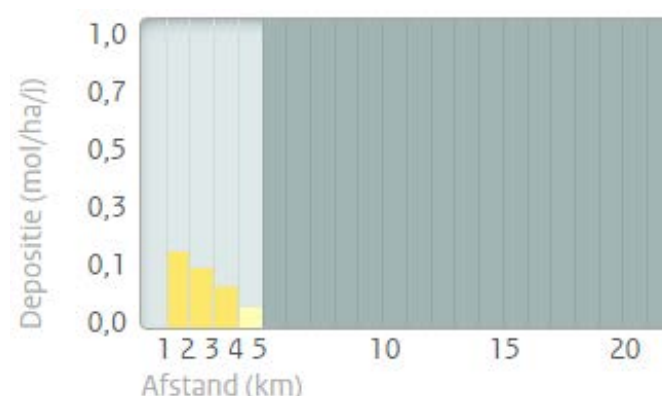
Ook relevant is beheer. Beheer in de vorm van begrazing, maaien en afvoeren, afplaggen, uitbaggeren is voor de diverse habitattypen noodzakelijk om de natuurlijke successie terug te zetten en is daarmee een sterk bepalende sleutelfactor voor de kwaliteit van een habitatype. Deze maatregelen sluiten aan op het cultuurhistorisch gebruik van de (tegenwoordig) natuurgebieden waarbij door hakhoutbeheer, plaggen en hooilandbeheer de huidige natuurwaarden zijn ontstaan. In feite is wat we nu als natuur beschermen het gevolg van meer of minder extensieve uitnutting van het landschap vóór de grote ruilverkavelingen en gelijk opgaande intensivering van het landgebruik. Juist in deze landschappen, grijpt de mens al sinds mensenheugenis in de kringloop van voedingsstoffen in. Begrazing, bijvoorbeeld, verwijdert ruim 400 mol N ha⁻¹ jaar⁻¹ uit het systeem¹¹, evenals het verwijderen van opslag¹². Een dergelijke hoeveelheid is, misschien niet verrassend, ongeveer gelijk aan de kritische depositiewaarde van de meest gevoelige habitattypen⁸. Deze ingrepen in het natuurlijke systeem zijn nodig, om de half-natuurlijke vegetaties die onderdeel zijn van veel habitattypen duurzaam in stand te houden.

De boodschap is dat stikstof zéker relevant is als het gaat om het duurzaam behalen van geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen, met prioriteit in een overbelaste situatie, maar dat niet aan iedere bijdrage die berekend kan worden, ook daadwerkelijk ecologische relevantie toegekend kan worden. Óf een berekende toename ecologisch relevant is, hangt af van de kwaliteit van het habitatype in een specifiek Natura 2000-gebied, waarbij (ingrepen in of landgebruiksveranderingen in) het landschapsecologische systeem relevant voor die gebieden, evenals beheer (zeker voor half-natuurlijke vegetaties) ook in betekende mate van belang zijn.

Tabel 3-1 laat zien dat de maximaal berekende depositietoename ten gevolge van de voorgenomen activiteit 0,04 mol N ha⁻¹ j⁻¹ bedraagt. De berekende bijdrage is, ook in het licht van voorgaande, relatief laag, waardoor niet op voorhand uitgesloten is dat in een Passende Beoordeling overtuigend onderbouwd kan worden dat de voorgenomen activiteit verenigbaar is met de voor de betrokken Natura 2000-gebieden en habitattypen daarbinnen geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen. Het meest zekere scenario is saldering tot een effect van 0,00 mol N ha⁻¹ j⁻¹.

Uitspraak ViA15 20 januari 2021

Het stikstofdossier is nog volop in beweging. Veel zaken zijn aanhangig gemaakt en wachten nog op



Figuur 3-2 Depositie in relatie tot afstand voor verbindingsweg Ulestraten

uitspraak. Staande jurisprudentie is bovendien nog maar zeer beperkt beschikbaar, waardoor de nieuwe uitspraken grote gevolgen kunnen hebben voor veel lopende projecten. De uitspraak van 20 januari 2021 inzake de ViA15 (ECLI:NL:RVS:2021:105) is zo'n uitspraak.

Een van de aspecten die de Raad van State in de betreffende zaak heeft beschouwd, is het gegeven dat AERIUS Calculator effecten van wegverkeer niet berekend over een afstand van meer dan vijf kilometer. In bedoelde uitspraak komt de Raad van State tot de conclusie dat onduidelijk is of zo een

volledig beeld ontstaat van de hoeveelheid stikstof die neerkomt in beschermde natuurgebieden in de

¹¹ Groen, R., en C. Moes. 2014. Kwantificering van stikstofverwijdering door beheermaatregelen. In: Koks L, Schellingen C, Zwanenburg J. 2014. Buitenring Parkstad Limburg - Aanvullende Passende Beoordeling. Antea Group, Oosterhout.

¹² van den Berg, L., R. Loeb, en R. Bobbink. 2014. Mitigatie N-depositie zeetoeegang IJmond - Inschatting stikstofafvoer door PAS-herstelmaatregelen. B-WARE, Nijmegen.

omgeving. Dat is wel een vereiste op grond van Europese natuurwetgeving. De Raad van State heeft de Minister een half jaar de tijd gegeven om de werkwijze beter te motiveren, alvorens over te gaan tot de definitieve uitspraak.

Deze uitspraak heeft daarmee ook gevolgen voor de West Ontsluiting Ulestraten. Figuur 3-2 laat duidelijk zien dat de berekende depositietoename op een afstand van vijf kilometer nog niet gelijk is aan nul. Met andere woorden: onduidelijk is in hoeverre op grotere afstand nog Natura 2000-gebieden effecten ondervinden.

De voorgenomen activiteit is daarmee afhankelijk geworden van de uitspraak van 20 januari 2021 als het gaat om eventuele vervolgstappen. Het model AERIUS is nog niet aangepast en binnen het ministerie wordt nog gewerkt aan oplossing om hier mee om te gaan. Tot die tijd is niet duidelijk hoe het verder moet met wegenprojecten. Een oplossing zou kunnen zijn om met een verkennende berekening effecten op grotere afstand in beeld te brengen. Op een andere manier invoeren van wegverkeer kan overwogen worden om toch inzicht te krijgen in mogelijke depositieveranderingen op een afstand groter dan vijf kilometer van de voorgenomen activiteit.

4 Conclusie en vervolgstappen

In voorliggende notitie is voor de gebruiksfase van de rondweg Ulestraten voor het onderdeel Gebiedsbescherming van de Wet natuurbescherming onderbouwd dat negatieve effecten op geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen op voorhand kunnen worden uitgesloten voor alle mogelijk relevante storingsfactoren, behoudens “*Verzuring en vermisting door depositie van stikstof uit de lucht*” (3, 4).

Wat betreft “*Verzuring en vermisting door depositie van stikstof uit de lucht*” (3, 4) betreft heeft een verspreidingsberekening laten zien dat sprake is van een depositietoename van maximaal $0,04 \text{ mol N ha}^{-1} \text{ j}^{-1}$ op een drietal gevoelige Natura 2000-gebieden. Gegeven dat de achtergronddepositie voor de betrokken Natura 2000-gebieden en habitattypen hoger is dan de kritische depositiewaarden, daarbij aangetekend dat intern salderen in geval van een toename van verkeersbewegingen bijzonder moeilijk is, is een Passende Beoordeling aan de orde.

De berekende maximale depositietoename is dermate dat niet op voorhand uitgesloten is dat in een Passende Beoordeling overtuigend onderbouwd kan worden dat de voorgenomen activiteit verenigbaar is met de voor de betrokken Natura 2000-gebieden en habitattypen daarbinnen geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen.

Belangrijke kanttekening hierbij is de recente uitspraak van de Raad van State (ECLI:NL:RVS:2021:105), waarin vraagtekens worden gesteld bij de vijf-kilometer contour in AERIUS-Calculator, die voor de voorliggende activiteit vrijwel zeker gevolgen gaat hebben. Exact welke gevolgen, is vooralsnog niet te voorspellen, al zal vergunningverlening voor zaken die raakvlakken hebben met deze vijf kilometer contour zeer beperkt plaatsvinden voordat de definitieve uitspraak is gedaan.

Aanbevelingen en vervolgstappen

Geadviseerd wordt om de berekende depositietoenames te onderzoeken in een Passende Beoordeling. Om hier op een goede manier invulling aan te geven is het allereerst nodig te voorzien in een zogenoemde Habitatanalyse. Dat is een verdere detaillering van de al uitgevoerde AERIUS-berekening, waaruit exact duidelijk wordt hoeveel depositietoename elk habitatype ondervindt, maar ook welk areaal van elk habitatype een depositieverandering ondervindt (in een standaard berekening is dit alleen bekend op hexagon-niveau en daarmee niet af te leiden, hetgeen een habitatype x gebied beoordeling in de weg staat).

Een Passende Beoordeling is zinvol voor de uiteindelijke Voorkeursvariant. Voor een variantenafweging in een MER volstaat een beschouwing in hoeverre de verschillende varianten daadwerkelijk in betekende mate verschillen als het gaat om depositie van stikstof. De nu voorliggende berekening zal dan moeten worden aangepast aan het uiteindelijke Voorkeursalternatief.

Om een beeld te krijgen van de reikwijdte van de uiteindelijke Passende Beoordeling, is het in het licht van de recente uitspraak van de Raad van State verstandig te onderzoeken of de rekenwijze zo kan worden aangepast, dat AERIUS-Calculator verder doorrekend dan de nu geldende contour van vijf kilometer. Het gaat nadrukkelijk om inzicht te krijgen in mogelijke risico's. Vooralsnog blijft AERIUS-Calculator in zijn huidige vorm overeind, al is vergunningverlening tot nader order stilgelegd voor activiteiten als hier die met name gaan over veranderingen in verkeersbewegingen.

Bijlage 4: Globale kostenraming realisatie

Globale Kostenraming realisatie West-ontsluiting Ulestraten

| Omschrijving | Eenheid | Hoeveelheden | Eenheidsprijs | Prijs | Uitgangspunten |
|---|---------|--------------|---------------|---------------------|--|
| Vorbereidende werkzaamheden | | | | | |
| aankoop gronden, uitgangspunt is alle gronden kopen excl. deel Waselderweg | m2 | 23400 | € 10,00 | € 234.000,00 | 1000 m lang, 25 m breed min 400*4 Waselderweg |
| asfalt-, fundfering- en bodemonderzoek | post | 1 | € 15.000,00 | € 15.000,00 | inschatting op basis van ervaring |
| flora en fauna scan | post | 1 | € 5.000,00 | € 5.000,00 | inschatting op basis van ervaring |
| Opruimwerkzaamheden | | | | | |
| verwijderen wegmeubilair | post | 1 | € 500,00 | € 500,00 | |
| opbreken teerhoudend asfalt weg Ulestraten-Schimmert, 150 mm dik | m2 | 21 | € 13,50 | € 283,50 | 30 m lang, 7,00 m breed 21 |
| opbreken teerhoudend asfalt Waselderweg, 100 mm dik | m2 | 2380 | € 10,00 | € 23.800,00 | 680 m lang, 3,50 m breed 2380 |
| frezen aansluiting rijbaan teerhoudend incl. afvoer | m2 | 70 | € 20,00 | € 1.400,00 | 2 aansluitingen 7,00 breed, 5,00 m lang 70 |
| verwijderen en afvoeren stolfundering incl. afvoer weg Ulestraten-Schimmert | m3 | 105 | € 6,00 | € 630,00 | 30 m lang, 7,00 m breed 0,50 m dik 105 |
| verwijderen en afvoeren groen, bossage | are | 17,5 | € 250,00 | € 4.375,00 | 350 m lang, 5,00 m breed 17,5 |
| Wegen | | | | | |
| frezen bodem geheel profiel | m2 | 25000 | € 0,10 | € 2.500,00 | gehele breedte profiel 25,00 m breed, 1000 m lang 25000 |
| grond ontgraven uit cunet rijbaan | m3 | 6375 | € 1,50 | € 9.562,50 | 1000 m lang, 8,50 m breed, 0,75 m dik 6375 |
| zand verwerken in grondverbetering 0,20 m rijbaan | m3 | 2550 | € 11,50 | € 29.325,00 | 1000 m lang, 8,50 m breed 0,30 m dik 2550 |
| aanbrengen steenfundering 0,30 m rijbaan | m2 | 8500 | € 6,50 | € 55.250,00 | 1000 m lang, 8,50 m breed, 0,30 m dik 8500 |
| aanbrengen asfalt 0,15 m rijbaan | m2 | 7500 | € 25,00 | € 187.500,00 | 1000 m lang, 7,50 m breed 0,15 m dik 7500 |
| aanbrengen asfalt deklaag 0,03 m rijbaan | m2 | 7500 | € 6,50 | € 48.750,00 | 1000 m lang, 7,50 m breed 0,03 m dik 7500 |
| aanbengen belijning, thermoplast, rijbaan | m2 | 440 | € 25,00 | € 11.000,00 | kantstrepen, asstreep getrokken, diversen 440 |
| grond verwerken in berm, uit het werk | m3 | 1000 | € 1,50 | € 1.500,00 | 1000 m lang, 11 m breed, 0,10 m dik 1100 |
| overtollige grond afvoeren, incl. afzet. uitgangspunt schoon | m3 | 6860 | € 7,00 | € 48.020,00 | 8290 m3 rijbaan min 1430 m3 6860 |
| afwerken berm en inzaaien | m2 | 11000 | € 1,00 | € 11.000,00 | 1000 m lang, 11 m breed 11000 |
| aanbrengen verkeersborden en -palen, aanname | st | 11 | € 125,00 | € 1.375,00 | |
| aanvullende aanpassing kruising verbindingsweg - Langs de Gewannen | post | 1 | € 50.000,00 | € 50.000,00 | |
| aanvullende aanpassing kruising T-aansluiting verbindingsweg - ringweg | post | 1 | € 25.000,00 | € 25.000,00 | |
| aanvullende aanpassing fietspad naast ringweg | post | 1 | € 15.000,00 | € 15.000,00 | |
| aanvullende aanpassing landbouwsluit | post | 1 | € 15.000,00 | € 15.000,00 | |
| Totaal uitvoering | | | | € 795.771,00 | |
| Diversen | | | | | |
| Ontwerp, bestek, aanbesteding, begeleiding uitvoering | % | 10 | € 795.771,00 | € 79.577,10 | percentage ook genomen over voorbereidende werkzaamheden |
| Algemene kosten, uitvoeringskosten, winst en risico | % | 18 | € 795.771,00 | € 143.238,78 | percentage ook genomen over voorbereidende werkzaamheden |



Regional Office Locations