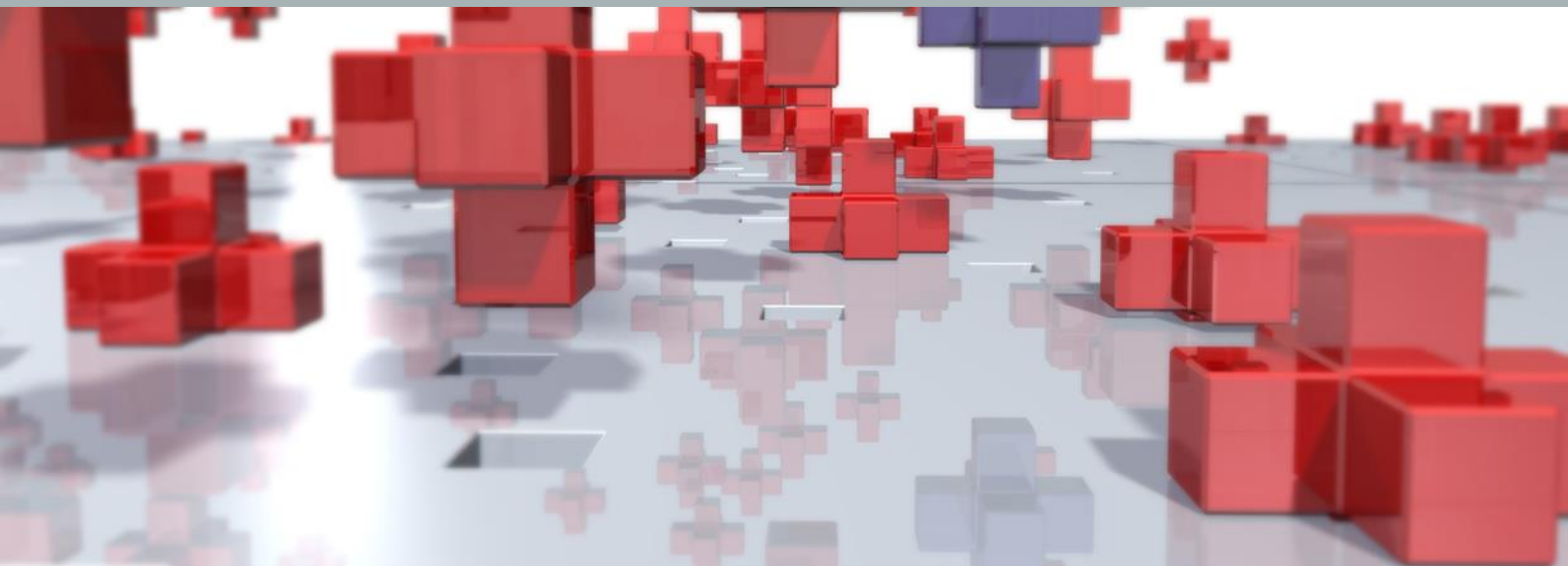


Bestemmingsplan  
Westontsluiting Ulestraten  
Gemeente Meerssen  
Ontwerp



**Bestemmingsplan  
Westontsluiting Ulestraten  
Gemeente Meerssen  
Ontwerp**

Rapportnummer:	P05133
IMRO-identificatienummer:	NL.IMRO.0938.BP01008-ON01
Datum:	december 2023
Contactpersoon opdrachtgever:	Gemeente Meerssen
Projectteam BRO:	HLe, DEe, RVe
Concept:	30 augustus 2023
Concept 2:	-
Ontwerp:	december 2023
Vaststelling:	-
Bron foto kaft:	BRO
Beknopte inhoud:	Bestemmingsplan ten behoeve van de realisatie van een ontsluitingsweg in Ulestraten, gemeente Meerssen.

BRO  
Hoofdvestiging  
Bosscheweg 107  
5282 WV Boxtel  
T +31 (0)411 850 400  
E info@bro.nl

## **TOELICHTING**

## Inhoudsopgave

pagina

<b>1.INLEIDING</b>	<b>4</b>
1.1 Aanleiding	4
1.2 Plangebied	4
1.3 Vigerend bestemmingsplan	5
1.4 Leeswijzer	12
<b>2.PLANBESCHRIJVING</b>	<b>13</b>
2.1 Huidige situatie	13
2.2 Toekomstige situatie	14
2.3 Ruimtelijke en stedenbouwkundige effecten	14
<b>3.BELEIDSKADER</b>	<b>19</b>
3.1 Rijksbeleid	19
3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	19
3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	20
3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking	20
3.2 Provinciaal beleid	21
3.2.1 Provinciale Omgevingsvisie (POVI) Limburg	21
3.2.2 Geconsolideerde versie Omgevingsverordening Limburg 2014 (versie 16 december 2022)	23
3.2.3 Omgevingsverordening Limburg (2021)	25
3.3 Regionaal beleid	25
3.3.1 Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg	25
3.4 Gemeentelijk beleid	26
3.4.1 Structuurvisie 'Toekomstvisie Meerssen 2020'	26
<b>4.OMGEVINGSASPECTEN</b>	<b>27</b>
4.1 Geluid	27
4.1.1 Toetsingskader	27
4.1.2 Onderzoek	28
4.1.3 Conclusie	28
4.2 Luchtkwaliteit	29
4.2.1 Toetsingskader	29
4.2.3 Conclusie	30
4.3 Bedrijven en milieuzonering	30
4.3.1 Toetsingskader	30
4.3.2 Onderzoek	31

4.3.3 Conclusie	31
4.4 Geur agrarisch	31
4.4.1 Toetsingskader	31
4.4.2 Conclusie	31
4.5 Kabels en leidingen	32
4.6 Externe veiligheid	32
4.6.1 Toetsingskader	32
4.6.2 Onderzoek	33
4.6.3 Conclusie	33
4.7 Ecologie	33
4.7.1 Toetsingskader	33
4.7.2 Onderzoek	35
4.7.3 Conclusie	38
4.8 Bodem	39
4.8.1 Toetsingskader	39
4.8.2 Onderzoek	39
4.8.3 Conclusie	40
4.9 Water	40
4.9.1 Toetsingskader	40
4.9.2 Toetsing	41
4.9.2 Conclusie	42
4.10 Archeologie	42
4.10.1 Toetsingskader	42
4.10.2 Onderzoek	42
4.10.2 Conclusie	42
4.11 Cultuurhistorie	43
4.11.1 Toetsingskader	43
4.11.2 Onderzoek	43
4.11.3 Conclusie	43
4.12 Toetsing Besluit m.e.r. / Vormvrije m.e.r.-beoordeling	44
<b>5. JURIDISCHE PLANOPZET</b>	<b>46</b>
5.1 Inleiding	46
5.2 Plansystematiek	46
5.3 Bestemmingen	48
<b>6. UITVOERBAARHEID</b>	<b>50</b>
6.1 Economische uitvoerbaarheid	50
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	50
6.2.1 Vooroverleg	50
6.2.2 Inspraak	51

**Separate bijlagen**

Bijlage 1: Rapportage Mogelijkheden, varianten, ontwerp en doorkijk West – Ontsluiting Ulestraten

Bijlage 2: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï

Bijlage 3: Luchtkwaliteitsonderzoek

Bijlage 4: Notitie verbindingsweg stikstofdepositie

Bijlage 5: Passende beoordeling Wet natuurbescherming

Bijlage 6: Quickscan flora en fauna

Bijlage 7: Bodemonderzoek

Bijlage 8: Archeologische quickscan

Bijlage 9: Landschapsplan

# 1. INLEIDING

## 1.1 Aanleiding

Gemeente Meerssen (verder: initiatiefnemer) is voornemens een nieuwe wegontsluiting te realiseren aan de noordwestzijde van de kern Ulestraten.

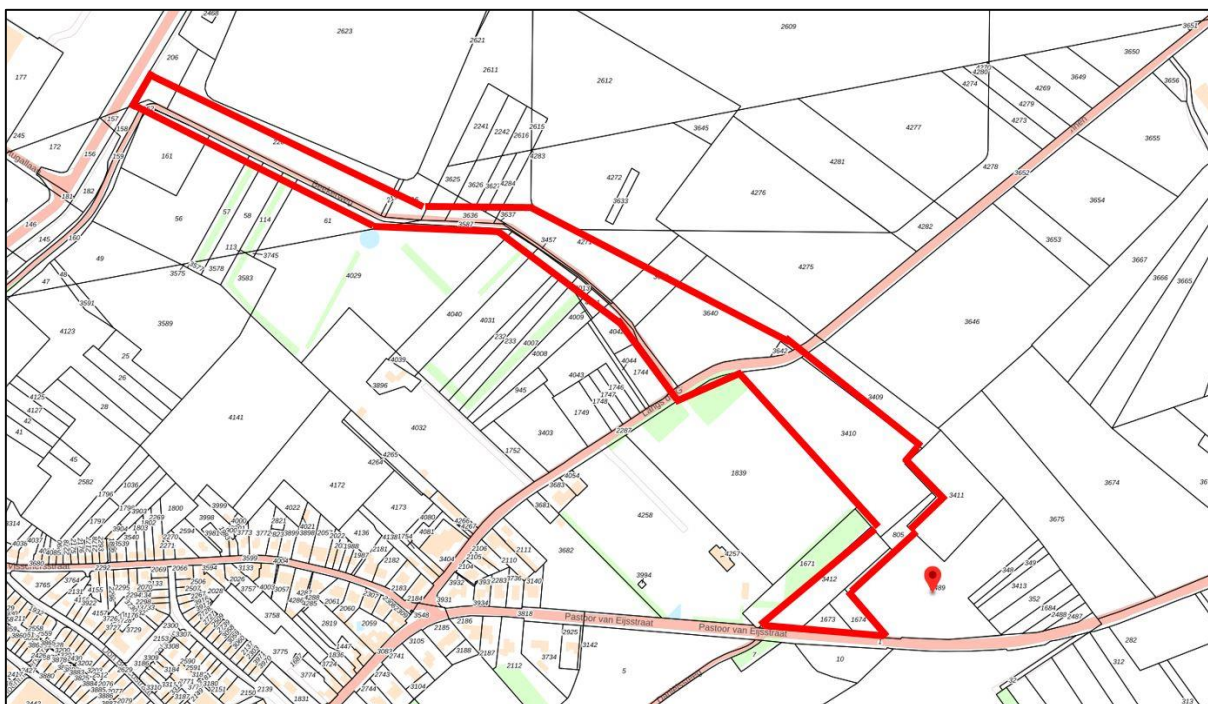
Het beoogde wegtracé, het plangebied, vormt de verbinding tussen de Europalaan aan de noordwestzijde (nabij vliegveld Maastricht Aachen Airport) en de Pastoor van Eijsstraat in het zuidoosten. Het tracé loopt deels over de bestaande Waselderweg, kruist vervolgens de doorgangsweg Langs de Gewannen en buigt ten noorden van de sportvelden af richting de Pastoor van Eijsstraat.

De beoogde ontwikkeling past niet in de ter plaatse vigerende bestemmingsplannen. Grote delen van de beoogde weg hebben geen verkeersbestemming waarmee de realisatie van de beoogde wegontsluiting niet mogelijk is. Derhalve wordt ten behoeve van de beoogde wegontsluiting een nieuw bestemmingsplan vastgesteld.

Het voorliggende document vormt de toelichting op het betreffende bestemmingsplan, dat verder bestaat uit regels en een verbeelding. Deze vormen samen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan, waarmee de gewenste herontwikkeling mogelijk kan worden gemaakt.

## 1.2 Plangebied

Het plangebied is gelegen in de Zuid-Limburgse gemeente Meerssen, meer concreet ten noorden van de kern Ulestraten. De weg zal de verbinding vormen tussen de Europalaan aan de westzijde en de Pastoor van Eijsstraat in het zuidoosten.



Figuur 1: Globale begrenzing plangebied



Figuur 2: Uitsnede ligging plangebied topografische kaart

### 1.3 Vigerend bestemmingsplan

Binnen het gebied waar het wegtracé is beoogd zijn 3 bestemmingsplannen vigerend.

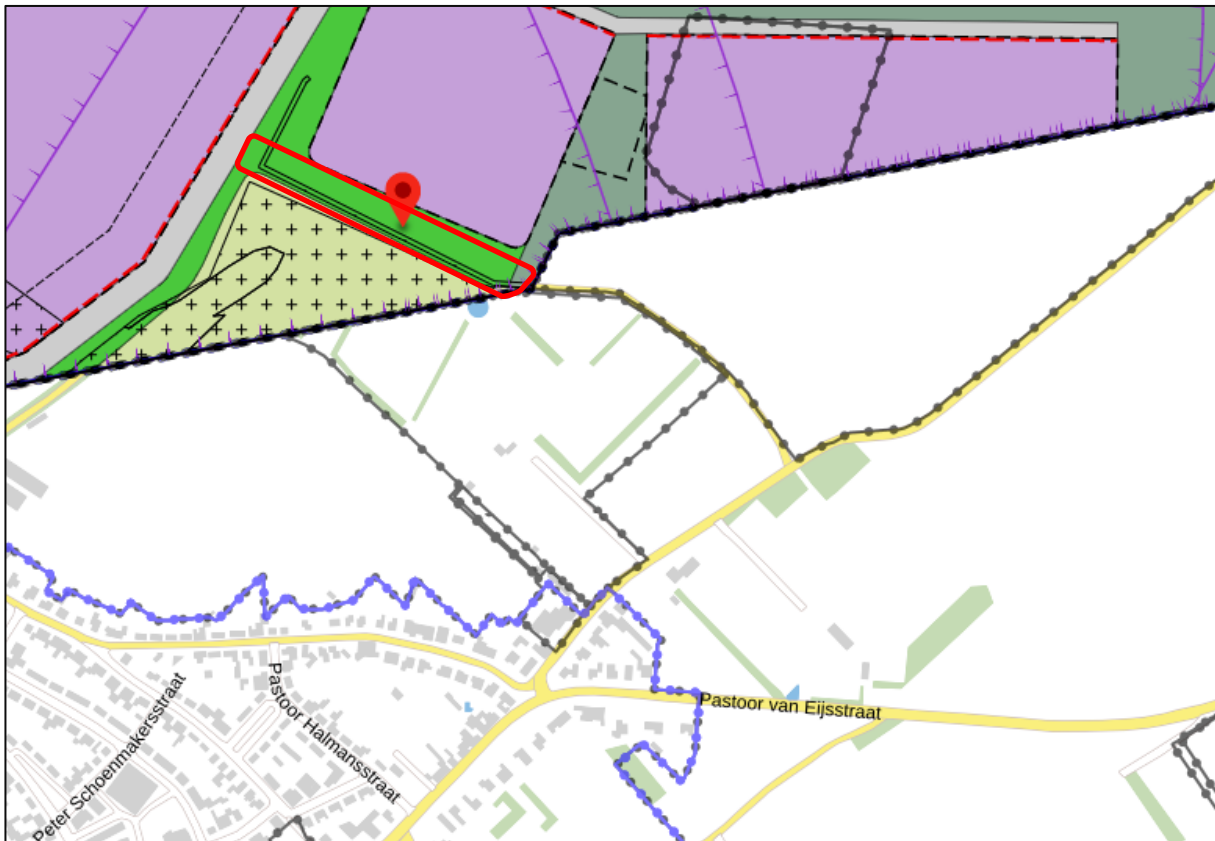
Bestemmingsplan	Datum	Gemeente
Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley	29 september 2016	Beek
Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley	13 oktober 2016	Meerssen
Buitengebied	25 april 2013	Meerssen

De vigerende bestemmingsplannen worden hierna nader toegelicht.

#### **Maastricht Aachen Airport Businesspark AviationValley (Beek)**

Het meest westelijke deel van het plangebied, vanaf de Europalaan tot halverwege de Waselderweg, valt onder werking van het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley' van de gemeente Beek. Als gevolg van een grenscorrectie maken deze gronden per 1 januari 2022 deel uit van het grondgebied van de gemeente Meerssen. Deze gronden zijn deels bestemd tot 'Groen' en deels tot 'Natuur'. Daarnaast geldt de dubbelbestemming 'Leiding' en zijn een aantal gebiedsaanduidingen opgenomen.





Figuur 3: Westelijke deel plangebied met globale ligging van dit deel van het wegtracé ( rood omlind )

#### Enkelbestemming 'Groen'

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen;
- b. voorzieningen voor langzaam verkeer;
- c. calamiteitenontsluitingen;
- d. onderhoudswegen;
- e. nutsvoorzieningen;
- f. extensieve dagrecreatie;
- g. water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Uit het voorgaande volgt dat ter plaatse wel ontsluitingen voor langzaam verkeer, maar niet voor gemotoriseerd verkeer mogelijk zijn.

#### Enkelbestemming 'Natuur'

De voor 'Natuur' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. ontwikkeling, behoud en herstel van de landschappelijke en natuurlijke waarden van de gronden;
- b. bescherming en handhaving van de archeologische waarden ter plaatse van de aanduiding 'archeologische waarden';
- c. groenvoorzieningen;
- d. voorzieningen voor langzaam verkeer;
- e. calamiteitenontsluitingen;
- f. extensieve dagrecreatie;
- g. water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Uit het voorgaande volgt dat ter plaatse wel ontsluitingen voor langzaam verkeer, maar niet voor gemotoriseerd verkeer mogelijk zijn.

#### Dubbelbestemming 'Leiding'

De voor 'Leiding' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor:

- a. het transport van afvalwater via een rioolwatertransportleiding;
- b. de bescherming, het beheer en het onderhoud van deze leiding.

Ingevolge deze dubbelbestemming geldt een omgevingsvergunningplicht voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of andere werkzaamheden. Voor het aanleggen van de weg is dan ook een omgevingsvergunning vereist.

#### Gebiedsaanduidingen

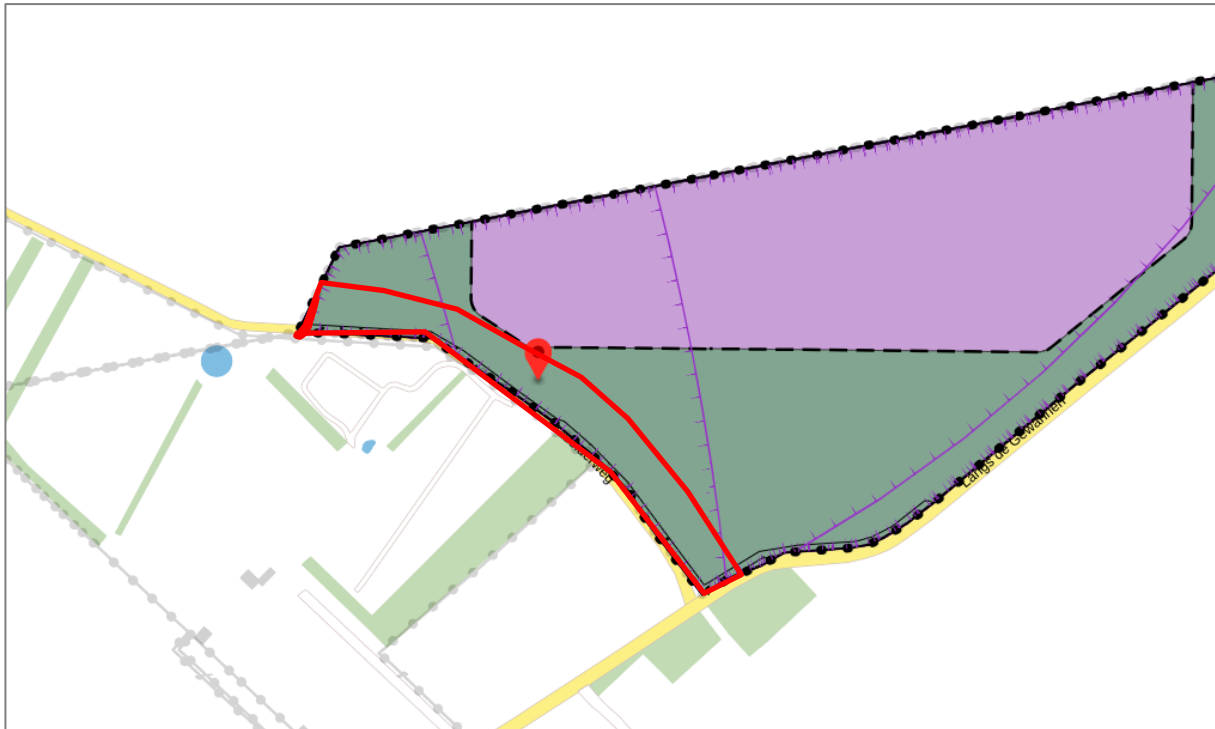
In verband met de nabije ligging van het vliegveld Maastricht Aachen Airport zijn diverse luchtvaartverkeerszones opgenomen. Meer specifiek betreft het de navolgende gebiedsaanduidingen:

- luchtvaartverkeerzone - Eurocontrol 200-1000 m;
- luchtvaartverkeerzone - Eurocontrol 200-1000 m nieuw;
- luchtvaartverkeerzone – ILS;
- luchtvaartverkeerzone - noodontvangers Beek;
- luchtvaartverkeerzone - noodzenders Beek Toren;
- luchtvaartverkeerzone - ontvangstation Beek;
- luchtvaartverkeerzone – VDF;
- luchtvaartverkeerzone - zendstation Beek.

Binnen de luchtvaartverkeerszones worden regels gesteld omtrent de hoogte van objecten. Deze gebiedsaanduidingen staan de aanleg van onderhavige wegontsluiting niet in de weg.

#### **Maastricht Aachen Airport Businesspark AviationValley (Meerssen)**

Het noordelijke deel vanaf halverwege de Waselderweg tot aan Langs De Gewannen is gelegen in het Meerssense deel van voormeld bestemmingsplan en volledig bestemd als 'Natuur'. Daarnaast geldt de dubbelbestemming 'Leiding' en zijn een aantal gebiedsaanduidingen opgenomen.



Figuur 4: Noordelijk deel plangebied met globale ligging van dit deel van het wegtracé ( rood omlijnd )

#### Enkelbestemming 'Natuur'

De voor 'Natuur' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. ontwikkeling, behoud en herstel van de landschappelijke en natuurlijke waarden van de gronden;
- b. groenvoorzieningen;
- c. voorzieningen voor langzaam verkeer;
- d. calamiteitenontsluitingen;
- e. extensieve dagrecreatie;
- f. water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Uit het voorgaande volgt dat ter plaatse wel ontsluitingen voor langzaam verkeer, maar niet voor gemotoriseerd verkeer mogelijk zijn.

#### Dubbelbestemming 'Leiding'

De voor 'Leiding' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor:

- a. het transport van afvalwater via een rioolwatertransportleiding;
- b. de bescherming, het beheer en het onderhoud van deze leiding.

Ingevolge deze dubbelbestemming geldt een omgevingsvergunningplicht voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of andere werkzaamheden. Voor het aanleggen van de weg is dan ook een omgevingsvergunning vereist.

#### Gebiedsaanduidingen

In verband met de nabije ligging van het vliegveld Maastricht Aachen Airport zijn diverse luchtvaartverkeerszones opgenomen. Meer specifiek betreft het de navolgende gebiedsaanduidingen:

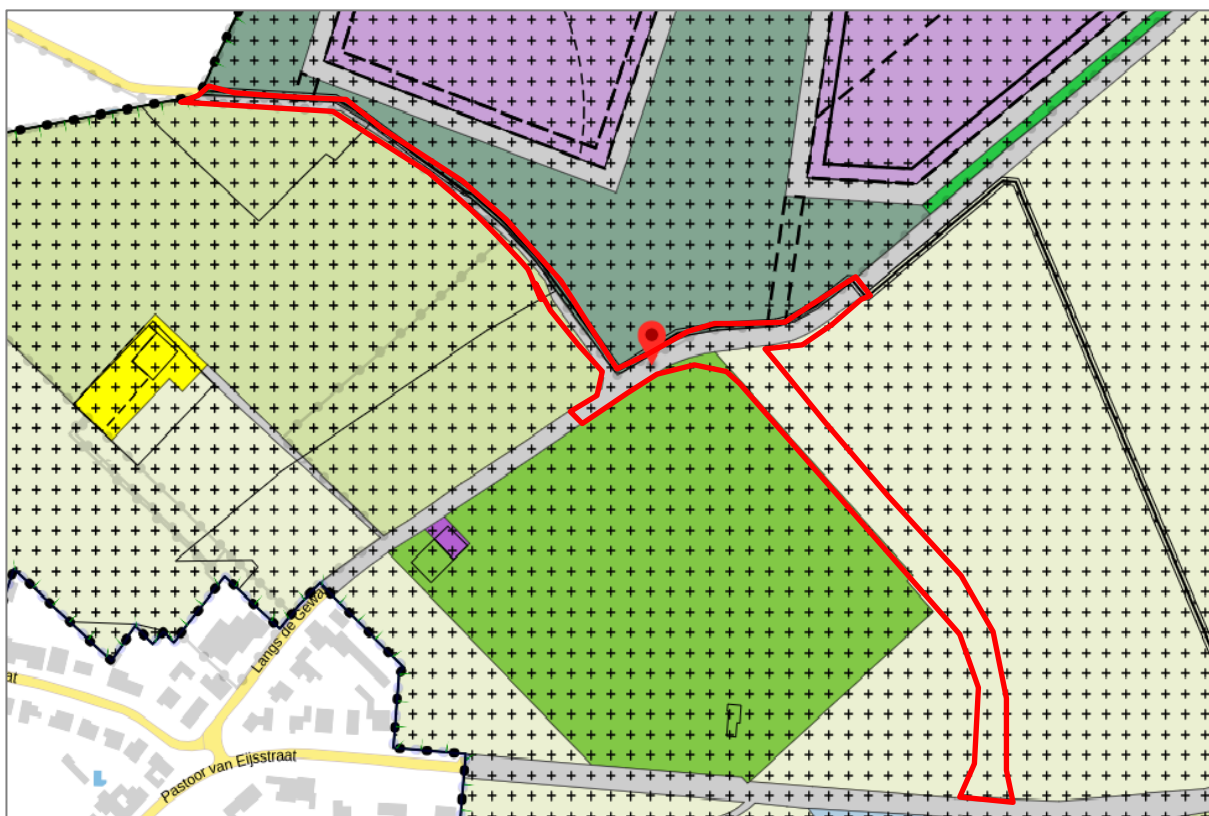
- luchtvaartverkeerzone - Eurocontrol 200-1000 m;

- luchtvaartverkeerzone - Eurocontrol 200-1000 m nieuw;
- luchtvaartverkeerzone – ILS;
- luchtvaartverkeerzone - noodontvangers Beek;
- luchtvaartverkeerzone - noodzenders Beek Toren;
- luchtvaartverkeerzone - ontvangststation Beek;
- luchtvaartverkeerzone – VDF;
- luchtvaartverkeerzone - zendstation Beek.

Binnen de luchtvaartverkeerszones worden regels gesteld omtrent de hoogte van objecten. Deze gebiedsaanduidingen staan de aanleg van onderhavige wegontsluiting niet in de weg.

### **Buitengebied**

Een deel van de beoogde wegontsluiting die op de bestaande Waselderweg wordt gerealiseerd en het oostelijke deel vanaf Langs de Gewannen tot aan de Pastoor van Eijsstraat zijn gelegen binnen het bestemmingsplan 'Buitengebied'. Binnen dit deel van het wegtracé gelden de bestemmingen 'Agrarisch', 'Sport' en 'Verkeer'. Er moet daarnaast rekening worden gehouden met de ter plaatse gelegen dubbelbestemmingen, namelijk 'Leiding', 'Waarde – Archeologie' (hoge trefkans), 'Waarde – Ecologie' en 'Waarde – Landschapselementen', alsmede de gebiedsaanduiding 'milieuzone - bodembeschermingsgebied'.



*Figuur 5: Noordelijk en oostelijk deel plangebied met globale ligging van dit deel van het wegtracé ( rood omlind )*

### **Enkelbestemming 'Agrarisch'**

De voor 'Agrarisch' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. duurzaam agrarisch gebruik;

- b. kleinschalig agrarisch gebruik ten behoeve van hobbymatig agrarisch gebruik in de vorm van bijvoorbeeld schapen- en paardenweiden, siertuinen met inheemse beplanting, moestuinen en kruidentuinen, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch - kleinschalig gebruik';
- c. bestrijding en voorkoming van bodemerosie en wateroverlast;
- d. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- e. de landschappelijke inpassing in de vorm van gebiedseigen groenvoorzieningen met een visueel afscherpende functie, zoals hagen, bomen en opgaande/afscherpende beplanting, ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van groen - 1' tot en met 'specifieke vorm van groen - 24' en een en ander overeenkomstig het landschapsplan zoals weergegeven in bijlage 15 van de regels;

met daaraan ondergeschikt:

- f. instandhouding en herontwikkeling van de oorspronkelijke landschapsstructuur;
- g. instandhouding en ontwikkeling van de landschappelijke openheid;
- h. ontsluiting van de afzonderlijke percelen;
- i. extensief recreatief medegebruik.

Ontsluiting van afzonderlijke percelen is toegestaan, maar het realiseren van een doorgaande weg is binnen deze bestemming niet mogelijk.

#### Enkelbestemming 'Sport'

De voor 'Sport' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. recreatieve doeleinden op sportgebied;
- b. sportvelden ten behoeve van sport- en speldoeleinden;
- c. een kantine, ondergeschikt aan de recreatieve doeleinden op sportgebied;

met de daarbij behorende:

- d. verkeersvoorzieningen;
- e. groen- en speelvoorzieningen;
- f. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- g. parkeervoorzieningen uitsluitend voor het toegestane gebruik en met inachtnaam van het parkeerbeleid uit artikel 51.3.2 en 51.3.3;
- h. bouwwerken geen gebouwen zijnde;
- i. doeleinden van openbaar nut.

Verkeersvoorzieningen moeten ten dienste van de sportvelden staan. Een doorgaande verkeersontsluiting valt daar niet onder.

#### Enkelbestemming 'Verkeer'

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. bewegend en stilstaand verkeer en de daarbij behorende voorzieningen;
- b. voorzieningen ten behoeve van het openbaar nut, afvalinzameling en afvalverwijdering, geluidwering;
- c. bermen en groen, ter aankleding van niet direct voor bewegend en stilstaand verkeer noodzakelijke gronden, zoals bermen en/of middenbermen;
- d. kunstwerken en speelvoorzieningen;
- e. voorzieningen ten behoeve van openbaar nut;
- f. civieltechnische voorzieningen;

- g. een ecodeuct ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - ecodeuct';
- h. religieuze doeleinden in de vorm van (weg)kapellen en (weg)kruizen of daarmee vergelijkbare religieuze uitingen;
- i. duurzaam bodem- en waterbeheer, tevens wateropvang/buffering en infiltratie; en de daarbij behorende voorzieningen.

Het wegdeel dat binnen deze bestemming gerealiseerd wordt past binnen de ter plaatse vigerende verkeersbestemming.

#### Dubbelbestemming 'Leiding'

De voor 'Leiding' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor:

- a. de aanleg en instandhouding van ondergrondse leidingen voor gastransport, riolering, brandstof en watertransport. De hartlijn van de leiding voor gastransport is gelegen ter plaatse van de aanduiding 'hartlijn leiding - gas'. De hartlijn van de leiding voor riolering is gelegen ter plaatse van de aanduiding 'hartlijn leiding - riool'. De hartlijn van de leiding voor brandstof is gelegen ter plaatse van de aanduiding 'hartlijn leiding - brandstof'.

De dubbelbestemming heeft betrekking op een ter plaatse gelegen riolering. Ingevolge deze dubbelbestemming geldt een omgevingsvergunningplicht voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of andere werkzaamheden. Voor het aanleggen van de weg is dan ook een omgevingsvergunning vereist.

#### Dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de aldaar voorkomende andere bestemming(en), mede bestemd voor de instandhouding en bescherming van de archeologische waarden en oudheidkundige waardevolle elementen en/of terreinen, een en ander conform de als Bijlage 12 bij deze regels gevoegde Archeologische beleidskaart.

Het betreft hier een gebied met deels een middelhoge en deels een hoge trefkans. Ingevolge deze dubbelbestemming geldt een omgevingsvergunningplicht voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of andere werkzaamheden. Voor het aanleggen van de weg is dan ook een omgevingsvergunning vereist.

#### Dubbelbestemming 'Waarde – Ecologie'

De voor 'Waarde - Ecologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor instandhouding en versterking van de samenhang tussen abiotische (niet-levende natuur) en biotische (levende natuur) kenmerken van de betreffende plangebiedsdelen.

Ingevolge deze dubbelbestemming geldt een omgevingsvergunningplicht voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of andere werkzaamheden. Voor het aanleggen van de weg is dan ook een omgevingsvergunning vereist.

#### Dubbelbestemming 'Waarde – Landschapselementen'

De voor 'Waarde - Landschapselementen' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor instandhouding en herstel van de in het buitenge-

bied aanwezige kleinschalige landschapselementen en de daarmee samenhangende landschappelijke en natuurlijke waarden, alsmede het daarmee samenhangende waterbergend vermogen van de grond, een en ander zoals nader aangeduid op de als Bijlage 9, 10 en 11 bij deze regels gevoegde kaarten met landschapselementen.

Ingevolge deze dubbelbestemming geldt een omgevingsvergunningplicht voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of andere werkzaamheden. Voor het aanleggen van de weg is dan ook een omgevingsvergunning vereist.

#### Gebiedsaanduidingen

Binnen dit deel van het wegtracé geldt de gebiedsaanduiding 'milieuzone - bodembeschermingsgebied'. Ter plaatse is duurzaam behoud van kwetsbare functies en waarden als bijzondere bescherming van de bodem noodzakelijk. Het streven is naar een kwaliteit van bodem, grondwater en landschap die voldoet aan de eisen die de aanwezige bijzondere biotische, abiotische en cultuurhistorische waarden stellen. Daarbij dient rekening gehouden te worden met dan wel afstemming te worden gezocht met het beleid ter zake van de Provinciale Omgevingsverordening Limburg en het Provinciaal Omgevingsplan Limburg.

#### **Conclusie**

De beoogde wegontsluiting past voor een groot deel niet binnen de ter plaatse vigerende bestemmingsplannen. Middels onderhavig bestemmingsplan wordt de westontsluiting mogelijk gemaakt door middel van een bestemming 'Verkeer' over het gehele wegtracé. Dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen zijn mee overgenomen en dat betekent dat er wel nadere regels gelden voor de aanleg van de weg.

## **1.4 Leeswijzer**

Na dit inleidende hoofdstuk volgt hoofdstuk 2 waarin een beschrijving van het plan is opgenomen. De daaropvolgende hoofdstukken vormen de verantwoording van de ontwikkeling die dit bestemmingsplan mogelijk maakt. In hoofdstuk 3 wordt het Rijks-, provinciaal-, regionaal- en gemeentelijk beleid beschreven. In hoofdstuk 4 wordt inzicht gegeven in diverse planologische aspecten die van belang zijn voor het voorliggende bestemmingsplan. In hoofdstuk 5 is de juridische toelichting op de planopzet gegeven. In het laatste hoofdstuk komt de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid aan de orde.







## 2.2 Toekomstige situatie

Ter plaatse van het plangebied wordt een weg aangelegd vanaf de Europalaan richting de Pastoor van Eijsstraat. Het betreft een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60km/u en de weg is geschikt voor landbouwverkeer en vrachtverkeer.

## 2.3 Ruimtelijke en stedenbouwkundige effecten

### Aanleiding

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 en zijn nader beschouwd in een rapport<sup>1</sup>. Uit het rapport volgen de navolgende knelpunten:

- *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 een voormalig transportbedrijf in Oensel weer gebruikt gaat worden als vestigingslocatie voor een transportbedrijf.

---

<sup>1</sup> Royal Haskoning DHV, West-Ontsluiting Ulestraten, Mogelijkheden, varianten, ontwerp en doorkijk, referentie: BH222TPRP2103031719, d.d. 4 maart 2021

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, maar dit is niet afdoende gebleken.

Op basis van de gegevens die in het voortraject zijn verzameld, de verkeerstellingen, de wensen en eisen, zijn diverse varianten mogelijk om de verkeerssituatie in Ulestraten positief te beïnvloeden. Deze varianten zijn in de voormelde rapportage, dat als bijlage aan dit bestemmingsplan is toegevoegd, nader onderzocht.

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 Westontsluiting 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 aange trokken 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 landbouwverkeer 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 voordelig 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.

### Uitvoering

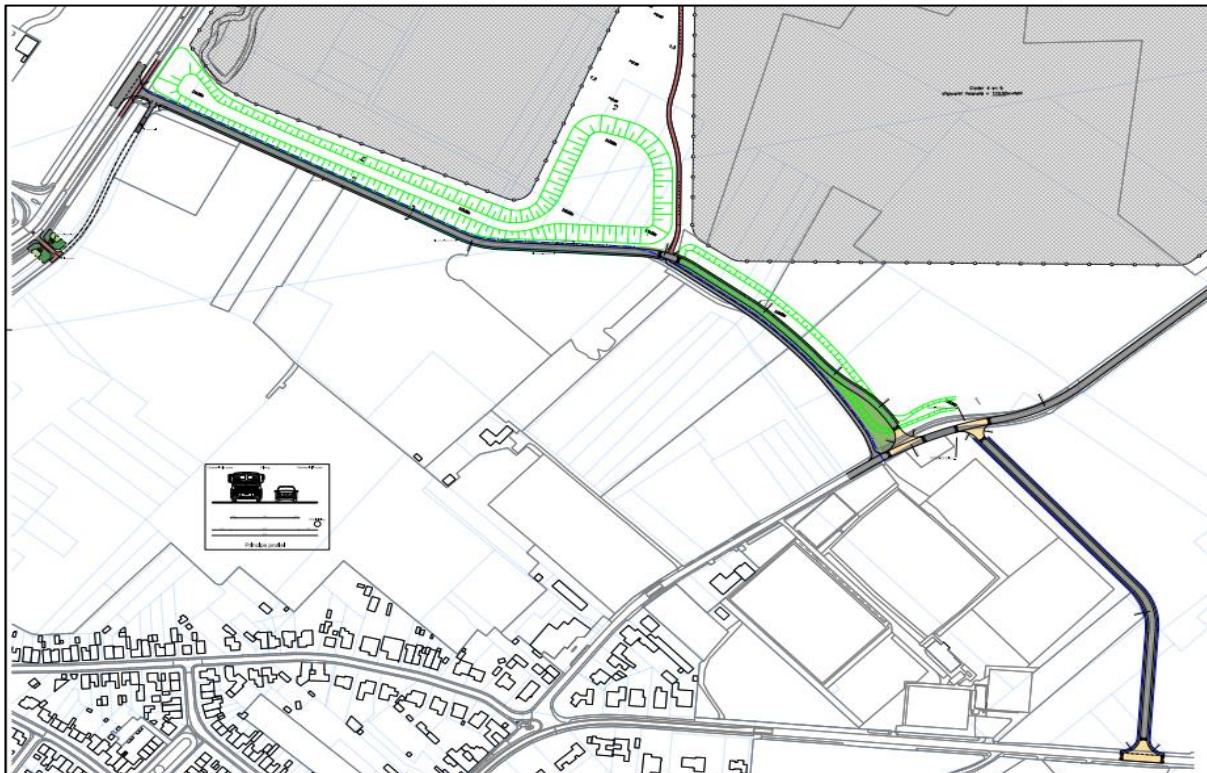
Op basis van diverse overleggen met gemeente Meerssen, diverse stakeholders en de landelijk geldende richtlijnen is een schetsontwerp voor de sobere West - ontsluiting opgesteld. Binnen dit ontwerp is rekening gehouden met de volgende uitgangspunten:

- 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.



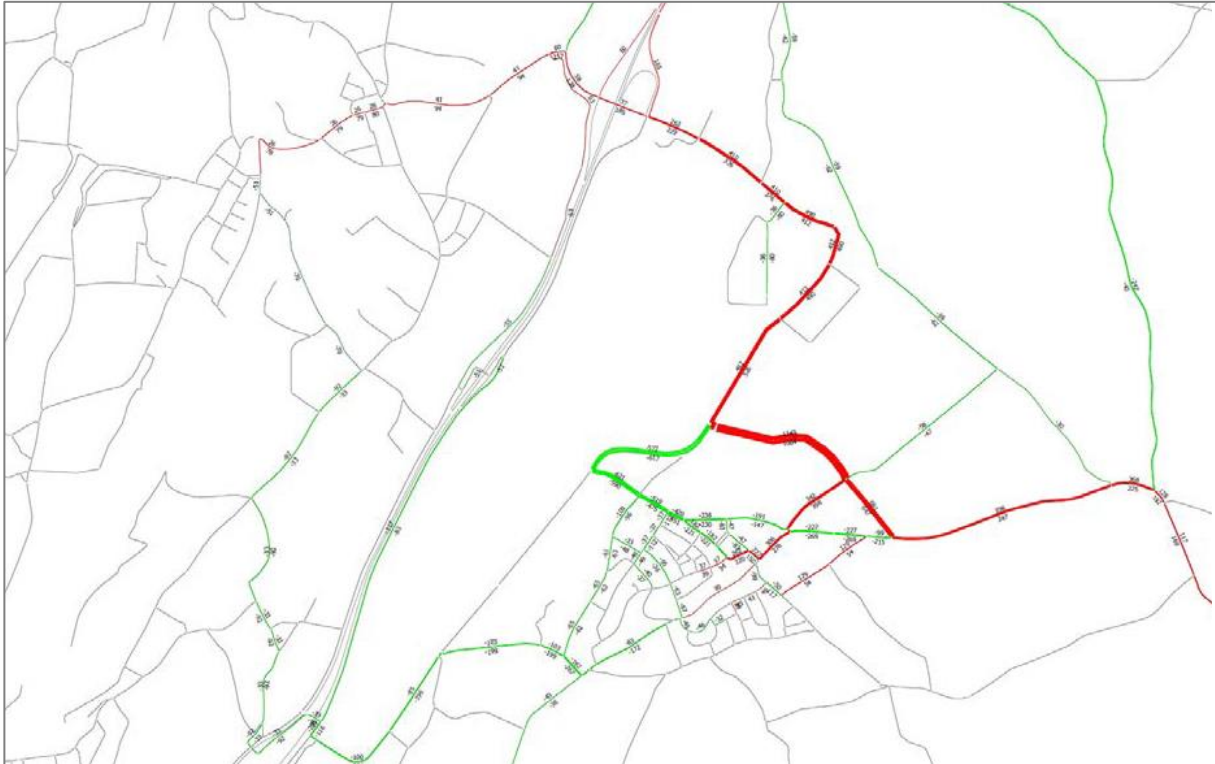
### Verkeersmodel

De belangrijkste conclusies op basis van de verkeersmodelberekeningen zijn als volgt:

- 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, Arensgehout, 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).



Figuur 7: Verschilplot verkeersmodel 2030 inclusief West-ontsluiting Ulestraten

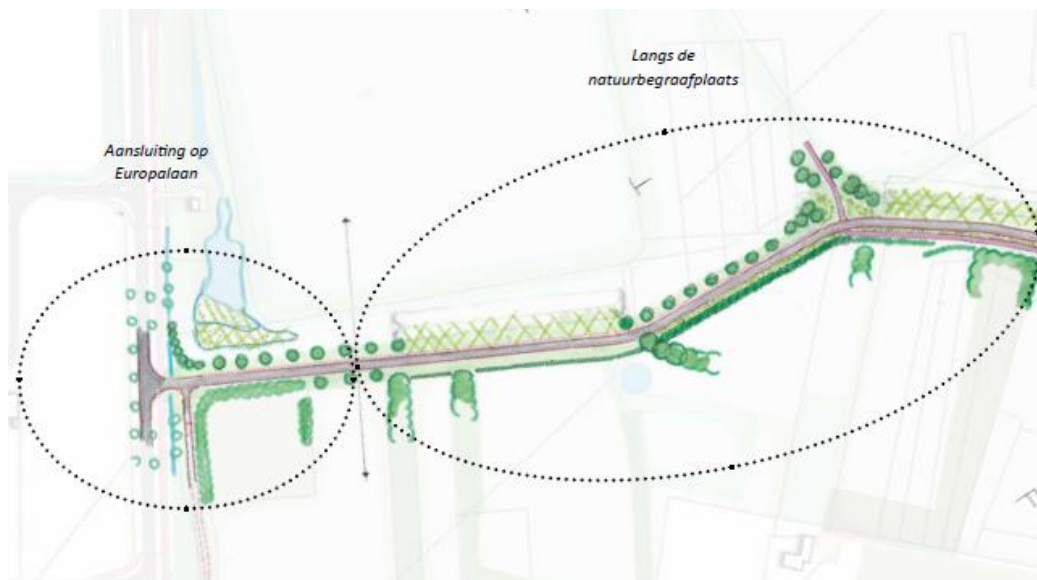
### Landschappelijke inpassing

Het planconcept voor de nieuwe rondweg bij Aviation Valley is gericht op een harmonieuze integratie met de omliggende natuur en het cultuurhistorische landschap. Het omvat de aanleg van groene afscheidingen, het benutten van landschappelijke en ruimtelijke kwaliteiten, en het integreren van diverse landschapskamers met inheemse beplanting. Er wordt specifieke aandacht besteed aan het behoud van zichtlijnen naar het achterliggende landschap en de inpassing van nieuwe infrastructuur, zoals een fietsroute, op een organische en esthetisch verantwoorde wijze. Het plan is flexibel per deelgebied, met maatwerk dat de verbinding tussen noord en zuid versterkt.

Randvoorwaarden en uitgangspunten:

- Aansluiten op Omgeving: de inrichting en aansluiting van de rondweg richten zich op de aanwezige landschappelijke en ruimtelijke kwaliteiten van de omgeving. De rondweg zoekt aansluiting bij Aviation Valley in het noorden en de natuurbegraafplaats in het zuiden.
- Benadrukken Cultuurhistorisch Landschap: het ontwerp benadrukt het cultuurhistorisch karakter van het landschap.
- Geen doorgaande Bomenrijen: er worden geen doorlopende bomenrijen geplaatst langs de rondweg.
- Wegbegeleiding: de begeleiding van de rondweg wordt vormgegeven door groepsgewijze aanplantingen van bomen en struiken, met behoud van zichtlijnen op het achterliggende landschap.

- Dynamische Inpassing: er worden bloemrijke bermen en op enkele plekken verlagingen van het maaiveld voorgesteld om de rondweg gevarieerd, ecologisch en dynamisch in te passen.
- Inheemse Beplanting: alle nieuwe beplanting langs de rondweg worden uitgevoerd met inheemse soorten.
- Fietsroute Integratie: de nieuwe fietsroute door Aviation Valley wordt organisch ingepast bij de kruising met de rondweg, in aansluiting op de parkachtige structuur van Aviation Valley.
- Maatwerk per Deelgebied: elk deelgebied krijgt een specifieke inrichting, waarbij bestaande groenstructuren worden ingepast en gebruikt in de landschappelijke inpassing van het nieuwe wegtracé. Openheid langs de noordzijde vormt hierbij het verbindend element. Aansluitingen op bestaande wegen en nieuwe kruispunten worden voorzien van een passende inrichting.
- Groene Afscheiding: optioneel kunnen groene afscheiding in de vorm van aardenwallen beplant met voedselrijke struwelen worden gecreëerd, die aan de noordzijde het bedrijvenpark Aviation Valley afbakent.





## 3. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk wordt het beleidskader dat relevant is voor het plan toegelicht en wordt het plan hieraan getoetst. Er is sprake van een doorwerking van beleid dat is vastgesteld op verschillende niveaus van bestuur.

### 3.1 Rijksbeleid

#### 3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 heeft het Rijk vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervalt geheel (behalve paragraaf 4.9).

De NOVI omvat een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De intentie van het Rijk is om met de NOVI een perspectief te bieden om grote maatschappelijke opgaven aan te pakken. Bij die opgaven kan worden gedacht grote en complexe opgaven met betrekking tot klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw.

Een centraal aspect van de NOVI is de focus op een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving. Werken op basis van integraliteit met betrekking tot verschillende vraagstukken in plaats van sectorale aanpakken voor individuele vraagstukken vormt de kern van deze nieuwe aanpak.

Het streven naar integraliteit dat onderdeel is van de NOVI valt samen in vier verschillende prioriteiten waartussen een onderscheid wordt gemaakt in de NOVI, te weten:

- ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- duurzaam economisch groeipotentieel;
- sterke en gezonde steden en regio's;
- toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Binnen de NOVI worden drie afwegingsprincipes gehanteerd om te komen tot weloverwogen beleidskeuzes. Die zouden moeten helpen bij het afwegen en prioriteren van verschillende belangen en opgaven:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies.
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal.
3. Afwentelen wordt voorkomen.

De nationale overheid richt zijn in de NOVI zich op 21 verschillende nationale belangen:

1. Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving.
2. Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit.
3. Waarborgen en versterken van grensoverschrijdende en internationale relaties.
4. Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.
5. Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften.
6. Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem.
7. In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit.

8. Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving.
9. Zorg dragen voor nationale veiligheid en ruimte bieden voor militaire activiteiten.
10. Beperken van klimaatverandering.
11. Realiseren van een betrouwbare, betaalbare en veilige energievoorziening, die in 2050 CO<sub>2</sub>-arm is, en de daarbij benodigde hoofdinfrastructuur.
12. Waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen.
13. Realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie.
14. Waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit).
15. Waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater.
16. Waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat.
17. Realiseren en behouden van een kwalitatief hoogwaardige digitale connectiviteit.
18. Ontwikkelen van een duurzame voedsel- en agroproductie.
19. Behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang.
20. Verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit.
21. Ontwikkelen van een duurzame visserij.

#### *Conclusie*

Bij de realisatie van het voorliggende initiatief is sprake van een ontwikkeling, waarbij geen nationale belangen in het spel zijn. De beoogde ontwikkeling is dan ook niet in strijd met de nationale belangen zoals verwoord in de Nationale Omgevingsvisie.

### **3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)**

Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de SVIR die juridische borging vragen, zijn geborgd in de AMvB Ruimte, bestaande uit het Barro en de Rarro (Regeling algemene regels ruimtelijke ordening). Het Barro en de Rarro zijn gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

#### *Conclusie*

Het voorliggende bestemmingsplan is niet in strijd met de AMvB Ruimte. Het Barro en de Rarro bevatten geen bepalingen die van invloed zijn op het plangebied.

### **3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking**

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen is per 1 oktober 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 Bro) opgenomen. De ladder ziet op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. De ladder is een motiveringsinstrument dat verplicht moet worden toegepast bij elk ruimtelijk besluit dat een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk maakt. Wat er onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan, is in artikel 1.1.1 Bro bepaald:

*“De ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.”*

Uit de jurisprudentie komt naar voren dat het wel een nieuwe stedelijke ontwikkeling van enige omvang moet zijn.<sup>2</sup>

Per 1 juli 2017 is een gewijzigde Ladder in werking getreden. Hierin is de tekst van de Ladder teruggebracht naar de essentie, namelijk de noodzaak om aan te geven dat de voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte plus een motivering indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd: “De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.” (artikel 3.1.6 lid 2 Bro).

#### *Conclusie*

De aanleg van een weg wordt niet als stedelijke ontwikkeling aangemerkt als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid van het Bro. Bij de onderhavige ontwikkeling heeft dan ook geen ladderonderbouwing te worden opgesteld.

## **3.2 Provinciaal beleid**

### **3.2.1 Provinciale Omgevingsvisie (POVI) Limburg**

Met de komst en invoering van de Omgevingswet dient elke provincie haar eigen provinciale omgevingsvisie op te stellen. Op 1 oktober 2021 heeft de provincie Limburg de provinciale omgevingsvisie vastgesteld: ‘de Provinciale omgevingsvisie Limburg’ (hierna te noemen: POVI Limburg).

De POVI Limburg is een lange termijnvisie, met als doelstelling invulling geven over hoe de provincie Limburg in de periode 2030-2050 op een integrale en toekomstbestendige manier kan doorontwikkelen. De omgevingsvisie is dynamisch en flexibel, aangezien dit mogelijkheden biedt om het document te actualiseren met het oog op toekomstige veranderingen.

De POVI is op 25 oktober 2021 in werking getreden en vervangt daarmee het Provinciaal Omgevingsplan Limburg uit 2014 (POL2014). Daarnaast is een omgevingsverordening uitgewerkt om het beleid juridisch te verankeren. Deze wordt besproken in paragraaf 3.2.3 ‘Omgevingsverordening Limburg (2021)’. Deze omgevingsverordening treedt pas in werking gelijktijdig met de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Tot dat moment is de aan het POL2014 gekoppelde omgevingsverordening vigerend.

#### *Hoofdogaven*

In de provinciale omgevingsvisie Limburg zijn een aantal hoofdogaven te onderscheiden, namelijk:

- het creëren van een aantrekkelijke, sociale, gezonde en veilige omgeving, zowel in het landelijk- als in het bebouwde gebied;
- een toekomstbestendige, innovatieve en duurzame economie (inclusief landbouwtransitie);
- klimaatadaptatie en energietransitie.

---

<sup>2</sup> O.a. ABRS 1 juni 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:1503), ABRS 18 februari 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:428) en ABRS 24 augustus 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:2319).



Deze opgaven, die Limburg-breed spelen, dienen met inachtneming van de specifieke eigenschappen die Limburg bezit op een integrale en toekomstbestendige manier te worden geïmplementeerd. Participatie tussen de overheid, de markt en de inwoners van Limburg is hierbij een belangrijk uitgangspunt. In de Provinciale omgevingsvisie Limburg wordt vervolgens een toekomstbeeld van 2030-2050 geschetst.

### *Inhoud*

De Omgevingsvisie Limburg bestaat uit twee delen;

- een thematisch deel waarin gedetailleerd wordt ingegaan op de provinciale ambities en opgaven voor de diverse thema's;
- een gebiedsgericht deel waarin de thema's op hoofdlijnen verbonden worden op regionale schaal voor de drie regio's Noord-, Midden en Zuid-Limburg.

### *Mobiliteit*

Op het gebied van Mobiliteit is het navolgende bepaald. Mobiliteit is breder dan alleen bereikbaarheid, ook veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid zijn mobiliteitsdoelen. Onder leefbaarheid wordt aandacht voor gezondheid en sociale inclusie verwacht; iedereen moet mee kunnen doen, ook mensen met een beperking. Ook wordt gestreefd naar een toekomstbestendige, toegankelijke, slimme, schone en grenzeloze mobiliteit, zodat mensen zich vrij kunnen bewegen. Er wordt gestreefd naar een Limburg dat uitstekend bereikbaar is voor alle mensen, voor goederen en informatie, mede door een goede aansluiting op (inter-)nationale en (eu) regionale netwerken (weg, spoor, water, lucht, buis, digitaal). Het vervoer van mensen en goederen dient betrouwbaar, vlot, veilig en duurzaam te zijn, zonder te veel impact op de leefomgeving en milieukwaliteit. Derhalve wordt ook het (elektrisch) fietsen gestimuleerd, ook over langere afstanden. Zo neemt de mobiliteitsdruk af en wordt de gezondheid en luchtkwaliteit verbeterd. Er wordt hierbij niet enkel gekeken naar fysieke maatregelen, maar ook naar gedragsbeïnvloeding, smart mobility, multimodaliteit en technologische innovatie. Deze ambitie sluit aan bij het rijksbeleid: slimmer, duurzamer en veiliger. In Limburg is gekozen voor een gebiedsgerichte manier van werken, waarbij is ingezet op generieke thema's zoals verkeersveiligheid, verkeers- en vervoersmanagement, beheer en onderhoud, openbaar vervoer en de thema's fiets en logistiek.

De Omgevingsvisie beschrijft de hoofdpogaven met betrekking tot mobiliteit, waaronder:

- een goede aansluiting op (inter)nationale en (eu)regionale netwerken (weg, spoor, water, lucht, buis).
- een toekomstbestendige, toegankelijke, veilige, slimme, schone en grenzeloze mobiliteit, zodat dat mensen zich naar wens en behoefte vrij kunnen bewegen.

### *Conclusie*

De voorliggende ontwikkeling betreft de aanleg van een ontsluitingsweg. De ontsluitingsweg zal op het wegennetwerk in de regio worden aangesloten en zal ertoe leiden dat er een betere ontsluiting plaats kan vinden in en rondom de dorpskern van Ulestraten. Dit zorgt op zijn beurt voor een toekomstbestendige, toegankelijke en veiligere regionale mobiliteit. De beoogde transformatie is kortom passend binnen de uitgangspunten voor mobiliteit uit de POVI Limburg.

### 3.2.2 Geconsolideerde versie Omgevingsverordening Limburg 2014 (versie 16 december 2022)

De provincie Limburg heeft op 12 december 2014 de 'Omgevingsverordening Limburg 2014' vastgesteld. Hierin staan de regels die nodig zijn om het omgevingsbeleid van het voormalige POL2014 juridische binding te geven. Zolang de Omgevingsverordening uit 2021 nog niet in werking is getreden blijft de 'Omgevingsverordening Limburg 2014' van kracht en dient deze in beschouwing te worden genomen. De omgevingsverordening heeft de afgelopen jaren een aantal wijzigingen ondergaan. De wijzigingen worden telkens verwerkt in een geconsolideerde versie, thans de versie van 16 december 2022.

#### Toetsing

##### Duurzame verstedelijking en bestuursafspraken

De onderhavige ontwikkeling is geen stedelijke ontwikkeling waarvoor op grond van artikel 2.2.2 van de verordening een ladderonderbouwing voor moet worden opgesteld.

Het onderhavige plangebied is gelegen binnen de regio Zuid-Limburg. Binnen deze regio is in samenwerking met de provincie een mobiliteitsvisie vastgesteld die nader wordt besproken in paragraaf 3.3.1.

##### Beschermingszones natuur en landschap

De beoogde randweg ligt voor een groot deel binnen het Nationaal Landschap Zuid-Limburg.

Op basis van de Omgevingsverordening Limburg 2014 moet rekening worden gehouden met het volgende:

##### Artikel 2.8.2

- 1. De toelichting bij een ruimtelijk plan dat betrekking heeft op een gebied gelegen in het beschermingsgebied Nationaal Landschap Zuid-Limburg, bevat een beschrijving van de in het plangebied voorkomende kernkwaliteiten, de wijze waarop met de bescherming en versterking van de kernkwaliteiten is omgegaan en hoe de negatieve effecten zijn gecompenseerd. Bij de compensatie van de negatieve effecten op natuurwaarden (kernkwaliteit "Groene karakter") wordt de beleidsregel als bedoeld in artikel 2.6.7, tweede lid, gevolgd.*
- 2. De kernkwaliteiten in het Beschermingsgebied Nationaal landschap Zuid-Limburg zijn: het reliëf, het open-besloten karakter, het groene karakter en het cultuurhistorisch erfgoed.*
- 3. De kernkwaliteiten in het Beschermingsgebied Nationaal landschap Zuid-Limburg zijn nader uitgewerkt in de bijlage bij dit artikel.*

Een onderbouwing met betrekking tot de kernkwaliteiten is opgenomen in paragraaf 2.3.

Ter hoogte van Langs de Gewannen en de sportvelden doorkruist de weg een paar plukjes bronsgroene landschapszone. Voor de bronsgroene landschapszone geldt eveneens dat nader moet worden ingegaan op de kernkwaliteiten.

De weg is verder niet gelegen binnen een goudgroene of een zilvergroene natuurzone. Dit geldt ook voor de delen die ingevolge een van de vigerende bestemmingsplannen bestemd zijn als 'Natuur'. Voor wat betreft dit onderdeel zijn er dus geen belemmeringen.

Het zoekgebied voor de randweg is niet gelegen in of in de directe nabijheid van een Natura 2000 gebied. Een stikstofberekening voor de aanleg- en gebruiksfase wordt nog uitgevoerd.

#### Milieubeschermingsgebieden

Er zijn geen andere milieubeschermingsgebieden, zoals bijvoorbeeld grondwaterbeschermingsgebieden, van toepassing dan het reeds genoemde Nationaal Landschap Zuid-Limburg.

#### Beschermingsgebied Einstein Telescope

Voor een groot deel van Zuid-Limburg, waaronder ook gebied dat tot de gemeente Meerssen beoogd, is het beschermingsgebied Einstein Telescope van toepassing. Het tracé van de weg valt echter volledig buiten deze beschermingszone en derhalve levert dit aspect dan ook geen belemmeringen op.

#### Houtopstanden

Delen van de randweg zijn beoogd binnen een natuurbestemming. Het betreft het gebied ten noorden van de Waselderweg. Deze gronden zijn ook feitelijk ingericht als natuurgebied. De gronden vallen bovendien buiten de bebouwde komgrens.

Uit de Wet natuurbescherming<sup>3</sup> volgt dat het verboden is een houtopstand<sup>4</sup> geheel of gedeeltelijk te doen vellen, met uitzondering van het periodiek vellen van griend- of hakhout, zonder voorafgaande melding daarvan bij Gedeputeerde Staten (artikel 4.2 Wnb). In de wet is opgenomen dat Provinciale Staten bij verordening regels over de melding kunnen stellen.

De provincie Limburg heeft in de Omgevingsverordening Limburg 2014 in hoofdstuk 3.3. een regeling opgenomen voor houtopstanden.

Relevant is dat altijd een herplantplicht geldt op dezelfde locatie waar houtopstanden geveld zijn. Hierop is een uitzondering gemaakt indien de houtopstand moet wijken om een werk overeenkomstig een ruimtelijke plan mogelijk te maken, waaronder de beoogde aanleg van de randweg.

#### Artikel 3.3.5

*Herbeplanting op andere grond voldoet aan de volgende eisen:*

- a. de aanplant is bosbouwkundig verantwoord als bedoeld in artikel 3.3.4 (eisen aan herbeplanting);*
- b. de herbeplanting vindt plaats binnen de provincie Limburg;*
- c. de andere grond is onbeplant en vrij van herbeplantingsplicht als bedoeld in artikel 4.3 van de Wet natuurbescherming;*
- d. de andere grond is vrij van (natuur)compensatieverplichtingen die ontstaan zijn uit hoofde van andere wet- en regelgeving én die het gevolg zijn van andere vellingen;*
- e. beplanting van de andere grond gaat niet ten koste van beschermde natuurwaarden en bijzondere landschappelijke waarden.*

#### *Conclusie*

De weg wordt landschappelijk ingepast en bij de uitvoering dient rekening te worden gehouden met de regeling voor houtopstanden. Met deze ontwikkeling wordt rekening gehouden met de gestelde randvoorwaarden en daarmee past het plan binnen de provinciale omgevingsverordening.

<sup>3</sup> Indien de Omgevingswet in werking treedt volgt dit uit paragraaf 11.3.2 van het Besluit Activiteiten Leefomgeving

<sup>4</sup> Een houtopstand is een zelfstandige eenheid van bomen, boomvormers, struiken, hakhout of griend, die een oppervlakte van 10 are of meer beslaat, of bestaat uit een rijbeplanting die meer dan 20 bomen omvat, gerekend over het totaal aantal rijen.

### 3.2.3 Omgevingsverordening Limburg (2021)

Met de komst van de Omgevingswet is een nieuwe omgevingsverordening nodig die past binnen de kaders en het instrumentarium van de Omgevingswet. Op 17 december 2021 is de nieuwe ‘Omgevingsverordening Limburg’ door Provinciale Staten vastgesteld. De inwerkingtreding is voorzien op 1 januari 2024 wanneer ook de nieuwe Omgevingswet in werking zal treden.

De Omgevingsverordening Limburg (2021) is hoofdzakelijk een beleidsneutrale omzetting van de Omgevingsverordening Limburg 2014. Voor de onderhavige ontwikkeling gelden ingevolge de verordening geen andere regels dan thans opgenomen in de omgevingsverordening uit 2014.

#### *Conclusie*

Zoals volgt uit de voorgaande paragraaf past deze ontwikkeling met inachtneming van enkele randvoorwaarden binnen de provinciale omgevingsverordening.

## 3.3 Regionaal beleid

### 3.3.1 Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg

De 16 Zuid-Limburgse gemeenten en de Provincie Limburg hebben gezamenlijk hun ambities op het gebied van mobiliteit verwoord in de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg, welke is vastgesteld op 18 mei 2020. Deze visie vormt de basis van het toekomstige regionale mobiliteitsbeleid in de regio. De visie gaat uit van het realiseren van een mobiliteitstransitie die resulteert in actieve, gezonde en duurzame en inclusieve mobiliteit. De tien thema's uit de mobiliteitsvisie zijn de navolgende:

#### 10 Thema's mobiliteitsvisie Zuid Limburg

1. Duurzame en slimme mobiliteit
2. Knooppunten waar ruimte en mobiliteit samen komen
3. Nationaal en internationaal (openbaar) vervoer
4. Goederenvervoer en distributie
5. Hernieuwde aandacht voor de verkeersveiligheid
6. Verbeteren van netwerk en stimuleren fietsgebruik
7. Robuust wegennetwerk en leefbare kernen
8. Stimuleren ketenmobiliteit
9. Recreatief verkeer
10. Sociaal en inclusief

#### Vier gezamenlijke ambities voor Zuid-Limburg

- het doorontwikkelen van de agglomeratiekracht van Zuid-Limburg waarbij steden als Eindhoven, Luik en Aken onderdeel worden van het 'Daily Urban System' en de bereikbaarheid binnen de agglomeratie toeneemt;
- het verbeteren van de gezondheid, leefbaarheid en veiligheid in onze steden, het Heuvelland en binnen de dorpen door meer 'actieve mobiliteitsvormen' die minder ruimte innemen en veiliger zijn voor (kwetsbare) verkeersdeelnemers;
- verduurzaming en CO2-reductie;

- een inclusievere samenleving en verbeterde collectieve bereikbaarheid waarmee de bewegingsvrijheid van mensen, hun kansen op werk, het gebruik van voorzieningen en het leggen van sociale contacten toenemen.

#### *Conclusie*

Binnen voorliggend bestemmingsplan is sprake van een nieuw te bouwen wegtracé. Het wegtracé zal ervoor zorgen dat er een betere ontsluiting plaats kan vinden van en naar Ulestraten. Het wegennetwerk wordt met het planvoornemen verbeterd. Daarnaast zal het wegtracé ervoor zorgen dat een gedeelte van het verkeer niet meer door de kern hoeft te rijden. Hiermee wordt ook bijgedragen aan de veiligheid binnen Ulestraten. Het onderhavige voornemen past dan ook binnen de kaders van de Mobiliteitsvisie.

### **3.4 Gemeentelijk beleid**

#### **3.4.1 Structuurvisie 'Toekomstvisie Meerssen 2020'**

Op 15 oktober 2009 heeft de gemeenteraad van Meerssen de Toekomstvisie Meerssen 2020 vastgesteld, met daarin de visie van de gemeente op de komende 10 tot 15 jaar. Inmiddels zitten we aan het eind van deze periode en is de nieuwe Omgevingsvisie in voorbereiding. De toekomstvisie geldt echter nog altijd als kaderstellend document voor onder andere ruimtelijke ontwikkelingen.

#### *Verkeer en vervoer*

De aansluiting van Meerssen op de provinciale infrastructuur, het rijkswegennet en het spoorwegennetwerk is uitstekend. Vanuit Meerssen zijn zowel zuidelijk Nederland als het directe buitenland (België en Duitsland) goed te bereizen. De euregionale ligging draagt bij aan het profiel van Meerssen als aantrekkelijke woongemeente. Meerssen ligt tussen twee snelwegen: de A2 en de A79. Het ontbreken van een directe koppeling tussen de beide snelwegen maakt de gemeente echter gevoelig voor sluipverkeer en zorgt voor een hoge verkeersintensiteit op diverse wegen binnen Meerssen. Het recent gestarte A2-project moet een verknoping van de A2 met de A79 en een directe afslag van de A2 naar industrieterrein Beatrixhaven realiseren. Met dit project rondt Meerssen haar verkeersplan af: het sluipverkeer zal hiermee tot een minimum zijn teruggebracht.

De directe nabijheid van de luchthavens van Maastricht-Aachen, Eindhoven, Luik en Düsseldorf draagt bij aan de (internationale) ontsluiting van Meerssen. De directe aanwezigheid van de Maastricht Aachen Airport brengt echter ook geluidsoverlast met zich mee (in het bijzonder voor Meerssen-West).

#### *Conclusie*

Het planvoornemen draagt bij aan een betere mobiliteit en daarmee aan de kwaliteit van de fysieke ruimte. Met het planvoornemen zijn geen negatieve effecten te verwachten op de (zichtbare) fysieke leefomgeving. Het initiatief is daarmee in lijn met de gemeentelijke structuurvisie.

## 4. OMGEVINGSASPECTEN

In dit hoofdstuk worden de diverse relevante omgevingsaspecten aangehaald en wordt het plan hieraan getoetst.

### 4.1 Geluid

#### 4.1.1 Toetsingskader

##### Wegverkeer

Op basis van de Wet geluidhinder (artikel 77 Wgh) dient bij een bestemmingsplan een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd als het plan mogelijkheden biedt voor:

- de toevoeging van een nieuwe woning of andere geluidsgevoelige functie binnen de zone van een weg;
- de aanleg van een nieuwe weg;
- de reconstructie van een bestaande weg.

De breedte van de zone van een weg is afhankelijk van het aantal rijstroken, het stedelijk gebied en de maximumsnelheid. In een akoestisch onderzoek kunnen wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt buiten beschouwing worden gelaten.

Tabel 4.1: Breedte geluidszones langs wegen

	Aantal rijstroken	Zone breedte
Stedelijk gebied	1 of 2	200 meter
	3 of meer	350 meter
Buiten stedelijk gebied	1 of 2	250 meter
	3 of 4	400 meter
	5 of meer	600 meter

In de Wgh zijn grenswaarden opgenomen met betrekking tot de geluidbelasting op de gevels van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. De voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting op de gevel is 48 dB en mag in principe niet worden overschreden. Onder bepaalde voorwaarden, als maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn en het voldoen aan de grenswaarden onoverkomelijke bezwaren ontmoet van landschappelijke, stedenbouwkundige of financiële aard, mag de geluidbelasting hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde. Hiervoor dient middels een ontheffing een hogere waarde te worden vastgesteld.

**Tabel 4.2: Maximale ontheffingswaarden**

Situatie	Maximale ontheffingswaarde	Artikel
Stedelijk gebied		
• Nieuwe woningen	63 dB	Artikel 83, lid 2 Wgh
• Vervangende nieuwbouw	68 dB	Artikel 83, lid 5 Wgh
Buiten stedelijk gebied		
• Nieuwe woningen	53 dB	Artikel 83, lid 1 Wgh
• Agrarische bedrijfsbebouwing	58 dB	Artikel 83, lid 4 Wgh
• Vervangende nieuwbouw	58 dB	Artikel 83, lid 7 Wgh
• Vervangende nieuwbouw* binnen de zone van een autoweg of autosnelweg	63 dB	Artikel 83, lid 6 Wgh

\*Met dien verstande dat de vervanging niet zal leiden tot een ingrijpende wijziging van de bestaande stedenbouwkundige functie of structuur en een wezenlijke toename van het aantal geluidgehinderden bij toetsing op bouwplanniveau voor ten hoogste 100 woningen.

#### 4.1.2 Onderzoek

Het plan voorziet in een fysieke wijziging van de bestaande Waselderweg en de aanleg van een nieuwe weg ter verbinding van de Langs de Gewannen en Pastoor van Eijsstraat. Ingevolge de Wet geluidhinder is bij de realisatie van een nieuwe weg een onderzoek wegverkeerslawaaai noodzakelijk. Zo dient getoetst te worden of de geluidsbelasting als gevolg van de nieuwe weg voldoet aan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting. Daarnaast is er sprake van een fysieke wijziging van de Waselderweg waarbij een nieuw wegdek wordt aangelegd en een deel van de wegas wordt verschoven. Het akoestisch onderzoek heeft als doel het bepalen van de geluidsbelasting ten gevolge van te wijzigen wegen en het beoordelen of er sprake is van een significante toename van de geluidbelasting ('reconstructie' conform de Wet geluidhinder) en/of geluidsreducerende maatregelen noodzakelijk zijn.

Het onderzoek is toegevoegd aan de bijlagen en hierna wordt volstaan met een korte samenvatting.<sup>5</sup>

Binnen de geluidszone van de nieuwe weg bevinden zich geen geluidgevoelige bestemmingen, derhalve kan er geen toetsing plaatsvinden voor deze weg. De geluidbelasting na de fysieke wijziging en toename van de etmaalintensiteit op de Waselderweg bedraagt minder dan 48 dB. Er vindt geen toename plaats in geluidsbelasting van 2 dB berekend op de woning die valt binnen de geluidzone. Derhalve gelden vanuit akoestisch oogpunt geen belemmeringen voor de realisatie van het plan en is ook geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

#### 4.1.3 Conclusie

Het aspect wegverkeerslawaaai staat de onderhavige ontwikkeling niet in de weg.

<sup>5</sup> Econsultancy, Onderzoek wegverkeerslawaaai Waselderweg te Ulestraten, rapportnummer: 18737.003, d.d. 10 augustus 2022

## 4.2 Luchtkwaliteit

### 4.2.1 Toetsingskader

De hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Hierin zijn grenswaarden opgenomen voor luchtvervuilende stoffen. Voor ruimtelijke projecten zijn fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>) en stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) de belangrijkste stoffen.

Een project is toelaatbaar als aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- Er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde.
- Het project leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.
- Het project draagt alleen niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging.
- Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een regionaal programma van maatregelen.

Om te bepalen of een project "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtkwaliteit is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en een ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels zijn vastgelegd. Een project kan in twee situaties NIBM bijdragen aan de luchtkwaliteit:

- Het project behoort tot de lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) die is opgenomen in de Regeling NIBM.
- Het project heeft een toename van minder dan 3% van de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> (1,2µg/m<sup>3</sup>).

### 4.2.2 Onderzoek

Met de realisatie van de nieuwe weg en de reconstructie van de Waselderweg kan een toename in verkeersbewegingen ontstaan welke kunnen leiden tot een verhoging van luchtverontreinigende stoffen. Daarom is het noodzakelijk meer inzicht te creëren in de luchtkwaliteitseffecten van de nieuwe situatie en is een onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd.<sup>6</sup>

De Wet milieubeheer vormt met titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' het wettelijk kader voor de beoordeling van de luchtkwaliteit. Een plan wordt conform artikel 5.16 toelaatbaar geacht indien deze:

- niet resulteert in een overschrijding van een grenswaarde;
- niet resulteert in een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging;
- is opgenomen in, of past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

De nieuwe weg is niet opgenomen in het NSL, het effect van het plan op de luchtkwaliteit dient te worden beoordeeld.

In onderhavig onderzoek zijn de luchtkwaliteitseffecten ten gevolge van de gewijzigde verkeerssituatie door de aanleg van de nieuwe verbindingsweg inzichtelijk gemaakt. Voor de toetsing van de luchtkwaliteit voor de toekomstige situatie met peiljaar 2030 zijn op een aantal representatieve locaties langs de wegen rekenpunten opgenomen.

---

<sup>6</sup> Econsultancy, Onderzoek luchtkwaliteit Waselderweg te Ulestraten, rapportnummer: 18737.004, d.d. 10 augustus 2022



Op basis van de rekenresultaten wordt geconcludeerd dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de realisatie van de nieuwe verbindingsweg te Ulestraten. Op de rekenpunten langs de bestaande en nieuwe wegvakken wordt er ruim voldaan aan de landelijke grenswaarden.

#### 4.2.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit levert geen belemmeringen op met betrekking tot de aanleg van de onderhavige westontsluiting.

### 4.3 Bedrijven en milieuzonering

#### 4.3.1 Toetsingskader

Onder milieuzonering wordt verstaan het waar nodig zorgen voor een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds bedrijven of overige milieubelastende functies en anderzijds milieugevoelige functies zoals woningen. Bij de planontwikkeling dient rekening te worden gehouden met milieuzonering om de kwaliteit van het woon- en leefmilieu te handhaven en te bevorderen en daarnaast bedrijven voldoende zekerheid te bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitvoeren.

##### *Richtafstanden*

Bij de milieuzonering wordt gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'<sup>7</sup>. In de publicatie is een lijst opgenomen met bedrijfstypen. Voor de bedrijfstypen zijn indicatieve (richt)afstanden bepaald voor de milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De richtafstanden vormen een indicatie van de aanvaardbaarheid in de situatie dat gevoelige functies in de nabijheid van milieubelastende functies worden gesitueerd. Indien bekend is welke activiteiten concreet worden beoogd of aanwezig zijn, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting (in plaats van de richtafstanden).

##### *Omgevingstype*

De richtafstanden zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit zoals die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk of een vergelijkbaar omgevingstype (zoals een rustig buitengebied, een stiltegebied of een natuurgebied). Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven en kantoren) voor. Binnen gemengde gebieden heeft men te maken met milieubelastende en milieugevoelige functies die op korte afstand van elkaar zijn gesitueerd. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Voorbeelden van gebieden met functiemenging zijn horecaconcentratiegebieden, stadscentra, winkelcentra en winkelgebieden van dorpskernen, woon-werkgebieden met kleinschalige ambachtelijke bedrijvigheid, gebieden langs stadstoegangswegen met meerdere functies en lintbebouwing in het buitengebied met veel agrarische en andere bedrijvigheid.

---

<sup>7</sup> 'Bedrijven en Milieuzonering', Uitgave VNG, Den Haag, 2009.

### **4.3.2 Onderzoek**

Het betreft hier de aanleg van een nieuwe verbindingsweg ver van bestaande gevoelige functies, waaronder woningen. De weg is beoogd om verkeer in de dorpskern van Ulestraten te verminderen. Zoals volgt uit paragraaf 4.1 zijn er binnen de geluidzone geen gevoelige functies gelegen. Het aspect geluid staat deze ontwikkeling dan ook niet in de weg.

Het aspect veiligheid wordt nader beschreven in paragraaf 4.6. In ieder geval geldt ook hier dat de weg juist beoogd is om het verkeer in de dorpskern te ontlasten. Door de ligging op ruime afstand van de dorpskern vindt het eventuele vervoer van gevaarlijke stoffen verder van de dorpskern af dan in de huidige situatie.

De aspecten stof en geur zijn verder niet relevant bij de aanleg van een nieuwe weg.

De weg is zelf geen gevoelige functie en derhalve worden omliggende bedrijven ook niet beperkt in hun bedrijfsvoering bij aanleg van de weg.

### **4.3.3 Conclusie**

Vanuit het aspect bedrijven en milieuzonering bestaan er geen belemmeringen voor het realiseren van de weg.

## **4.4 Geur agrarisch**

### **4.4.1 Toetsingskader**

Voor veehouderijen is de regelgeving ten aanzien van het specifieke aspect geur vastgelegd in de Wet geurhinder en veehouderij (Wgv). Bij nieuwe planologische projecten in het kader van de Wet ruimtelijke ordening dient te worden gekeken naar de aanvaardbaarheid van deze plannen in verband met omliggende geurbronnen, de zogenaamde omgekeerde werking. In de Wgv zijn voor verschillende dieren geuremissienormen opgenomen die de maximale geurbelasting op een gevoelig object bepalen. Als de geuremissie van een dier niet bekend is, stelt de wet minimumafstanden tussen een veehouderij en een geurgevoelig object. Als die geuremissie wel bekend is, dan moet de geurbelasting worden berekend. De emissie van geurstoffen uit een veehouderijbedrijf wordt uitgedrukt in geureenheden. De berekende geurbelasting wordt getoetst aan de norm (de maximale belasting die het bedrijf mag veroorzaken). Gemeenten mogen, binnen bepaalde bandbreedten, van deze wettelijke normen afwijken als er een gebiedsvisie is opgesteld en een geurverordening is vastgesteld.

### **4.4.2 Conclusie**

De gemeente Meerssen heeft geen nader geurbeleid opgesteld en gaat derhalve uit van de normering uit de Wgv. De weg is geen geurgevoelige functie en derhalve zijn eventueel nabijgelegen veehouderijen niet van invloed op dit planvoornemen. In de nabije omgeving zijn overigens ook geen veehouderijen gelegen.

## 4.5 Kabels en leidingen

Binnen en nabij het plangebied bevindt zich een riolering die in het thans vigerende en het onderhavige nieuwe bestemmingsplan beschermd is middels een dubbelbestemming. Dit betekent dat bij de aanleg van de weg een omgevingsvergunning moet worden verleend waarbij advies aan de beheersinstantie moet worden gevraagd.

Voor het overige zijn er geen bij bestemmingsplan beschermde leidingen in of rondom het plangebied gelegen. Vóór de uitvoering van de werkzaamheden zal een KLIC-melding worden uitgevoerd.

## 4.6 Externe veiligheid

### 4.6.1 Toetsingskader

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van de opslag van of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is landelijke wet- en regelgeving van toepassing.

In de landelijke wet- en regelgeving zijn kwaliteitseisen en normen op het gebied van externe veiligheid geformuleerd. Doel is om bepaalde risico's, waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld, tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Deze bedoelde risico's hangen vooral samen met:

- activiteiten met gevaarlijke stoffen in inrichtingen;
- transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water.

Ook zijn er onder meer landelijke regels voor de opslag en verkoop van vuurwerk. Verder wordt bij de plaatsing van windmolens ook de externe veiligheid in ogenschouw genomen.

De risico's voor externe veiligheid komen tot uitdrukking via het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico kan op de kaart worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde plaatsgebonden risico. Via het plaatsgebonden risico wordt een basisbeschermingsniveau gewaarborgd. Bij het groepsrisico wordt wel beoordeeld hoeveel personen zich, redelijkerwijs, feitelijk in de omgeving kunnen bevinden. Voor het groepsrisico geldt geen grenswaarde, maar een oriëntatiewaarde. Dit is een ijkwaarde waaraan veranderingen getoetst kunnen worden. Deze oriëntatiewaarde mag overschreden worden, mits goed beargumenteerd door het bevoegd gezag. Samen met de hoogte van groepsrisico moet andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Deze argumentatie is een onderdeel van de verantwoording van het groepsrisico. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de regionale brandweer.

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans, per jaar, op overlijden van een onbeschermd individu ten gevolge van ongevallen met gevaarlijke stoffen. De aanwezigheid van een persoon is fictief. Niet wordt beoordeeld hoe groot de kans op de aanwezigheid van een persoon feitelijk is.

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans per jaar dat een groep van bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen het slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico wordt ook beschouwd als een maat voor de maatschappelijke ontwrichting.

## 4.6.2 Onderzoek

Met behulp van de risicokaart is inzichtelijk gemaakt welke mogelijke risicobronnen zich in de omgeving van het plangebied bevinden. Een uitsnede van de risicokaart is hierna weergegeven.



Figuur 8. Uitsnede risicokaart.nl, plangebied ter plaatse van de rode lijn.

Een weg is geen (beperkt) kwetsbaar object ingevolge het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Daarnaast zullen over de nieuwe weg ook niet structureel significante hoeveelheden gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Een onderzoek naar externe veiligheid is dan ook niet noodzakelijk.

## 4.6.3 Conclusie

Gelet op het vorenstaande vormt het aspect externe veiligheid geen belemmeringen voor de beoogde aanleg van de westontsluiting.

## 4.7 Ecologie

### 4.7.1 Toetsingskader

De bescherming van de natuur is vastgelegd in de Wet natuurbescherming (Wnb). De Wet natuurbescherming (Wnb) geeft het wettelijke kader voor de bescherming van natuurgebieden en voor soortenbescherming. Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient onderzocht te worden of de Wnb ten aanzien van de bescherming van dier- en plantensoorten en gebieden de uitvoering van het plan niet

in de weg staan. De provincie is bevoegd gezag voor de toetsing van handelingen met mogelijke gevolgen voor beschermde dier- en plantensoorten (de soortenbeschermingsbepalingen) én voor Natura 2000-gebieden (de gebiedenbeschermingsbepalingen). Alleen bij ruimtelijke ingrepen waarmee grote nationale belangen zijn gemoeid, blijft het Rijk bevoegd gezag.

Daarnaast vindt beleidsmatige gebiedsbescherming plaats door middel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Ook in dit kader zijn de provincies het bevoegd gezag.

### **Gebiedsbescherming vanuit de Wet natuurbescherming**

De Wet natuurbescherming, heeft voor wat betreft gebiedsbescherming, betrekking op de Europees beschermde Natura 2000-gebieden. Als er naar aanleiding van projecten, plannen en activiteiten, afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten, mogelijkereeds significante effecten optreden, dienen deze bij de voorbereiding van een bestemmingsplan in kaart te worden gebracht en beoordeeld.

Natura 2000-gebieden hebben een externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden en verstoring kunnen veroorzaken, moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats. Een ruimtelijk plan dat significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied kan alleen worden vastgesteld indien uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Indien deze zekerheid niet is verkregen, kan het plan worden vastgesteld, indien wordt voldaan aan de volgende drie voorwaarden:

1. Alternatieve oplossingen zijn niet voorhanden.
2. Het plan is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard.
3. De noodzakelijke compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft.

Projecten, plannen en activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op de beschermde natuur in een Natura 2000-gebied zijn vergunningplichtig.

### **Gebiedsbescherming vanuit provinciaal beleid**

Het Natuurnetwerk Nederland (voorheen: Ecologische Hoofdstructuur (EHS)) is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. Het netwerk wordt gevormd door kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones met als doel natuurgebieden beter met elkaar en met het omringende agrarisch gebied te verbinden.

Conform artikel 1.12 van de Wet natuurbescherming dragen gedeputeerde staten in hun provincie zorg voor de totstandkoming en instandhouding van een samenhangend landelijk ecologisch netwerk, genaamd 'Natuurnetwerk Nederland'. Zij wijzen daartoe in hun provincie gebieden aan die tot dit netwerk behoren. De planologische begrenzing en beschermingsregimes van het Natuurnetwerk Nederland loopt via het traject van de provinciale ruimtelijke structuurvisies en verordeningen.

Voor deze gebieden geldt een planologisch beschermingsregime. Activiteiten in deze gebieden zijn alleen toegestaan als ze geen negatieve effecten hebben op de wezenlijke kenmerken of waarden of als deze kunnen worden tegengegaan met mitigerende maatregelen.

## Soortenbescherming

De Wet natuurbescherming onderscheidt beschermingsregimes voor soorten op grond van internationale verdragen, aangevuld met soorten die vanuit een nationaal oogpunt beschermd worden. Hierdoor zijn er in de Wet natuurbescherming drie verschillende verbodsartikelen per categorie soorten:

- soorten van de Vogelrichtlijn (*artikel 3.1*);
- soorten van de Habitatrichtlijn en de verdragen van Bern en Bonn (*artikel 3.5*);
- andere soorten (*artikel 3.10*).

Per beschermingsregime is aangegeven welke verboden er gelden en onder welke voorwaarden ontheffing of vrijstelling kan worden verleend door het bevoegd gezag. Volgens artikel 3.31 zijn de verboden, bedoeld in de artikelen 3.1, 3.5 en 3.10 niet van toepassing op handelingen die zijn beschreven in en aantoonbaar worden uitgevoerd overeenkomstig een door het Ministerie van Economische Zaken goedgekeurde gedragscode en die plaatsvinden in het kader van bestendig beheer, bestendig gebruik, of ruimtelijke ontwikkeling of inrichting.

### 4.7.2 Onderzoek

#### *Gebiedsbescherming vanuit de Wet natuurbescherming*

##### AERIUS-berekening

De verbindingsweg leidt tot een gewijzigde verkeerssituatie wat van invloed is op de emissies van NO<sub>x</sub> en NH<sub>3</sub> die vrijkomen door de verbrandingsmotoren van wegverkeer. Hierdoor draagt de nieuwe verbindingsweg mogelijk bij aan de stikstofdepositie in de Natura 2000-gebieden in de omgeving. Dit zou kunnen leiden tot negatieve effecten voor stikstofgevoelige habitattypen in deze Natura 2000-gebieden. Om inzicht te krijgen in de gevolgen van het project is er een berekening uitgevoerd van de stikstofdepositiebijdrage van het project en de uitkomsten zijn nader toegelicht in een memo.<sup>8</sup> Deze memo is toegevoegd aan de bijlagen en wordt hierna kort toegelicht.

De berekening heeft plaatsgevonden via de AERIUS-calculator (versie 2020). Hieruit volgt dat de maximale bijdrage 0,04 mol N/ha/jaar bedraagt in de Natura 2000-gebieden 'Bunder- en Elslooërbos'. In de Natura 2000-gebieden 'Geuldal' en 'Geleenbeekdal' is er een maximale bijdrage van respectievelijk 0,03 mol N/ha/jaar en 0,02 mol N/ha/jaar.

Omdat de depositiebijdrage groter is dan 0,00 mol N/ha/jaar, moet er worden onderzocht of deze bijdrage met maatregelen kan worden teruggebracht. De toename wordt veroorzaakt door de gewijzigde verkeerssituatie en het is lastig om hiervoor efficiënte maatregelen te treffen. Aanvullende verkeersmaatregelen, zoals snelheidsverlaging, kunnen er mogelijk voor zorgen dat er minder effecten optreden. Als maatregelen niet haalbaar zijn moet met een ecologische voortoets worden onderzocht of significante ecologische effecten door deze tijdelijke bijdrage kunnen worden uitgesloten.

De locatie van de verbindingsweg, zoals deze in de AERIUS-berekening is meegenomen, is globaal en nog niet definitief. De projectbijdrage in de gebruiksfase zal opnieuw in beeld moeten worden gebracht wanneer het ontwerp definitief is. Daarnaast zal ook de (tijdelijke) stikstofdepositiebijdrage gedurende de aanleg in beeld moeten worden gebracht. Tijdens de realisatie worden mobiele werktuigen en bouwverkeer ingezet, waarbij tijdelijk emissies vrijkomen van NO<sub>x</sub> (stikstofoxiden) en NH<sub>3</sub> (ammoniak).

<sup>8</sup> Royal Haskoning DHV, Notitie / Memo West-ontsluiting Ulestraten – Stikstofdepositie, Kenmerk: BH2222TPNT2012161139, d.d. 16 december 2020

### Voortoets

In het eerder genoemde rapport<sup>9</sup> omtrent de mogelijkheden, varianten, ontwerp en doorkijk is een voortoets opgenomen gelet op de berekende depositiebijdrage. Hierna worden de conclusies en vervolgstappen uit deze voortoets beschreven. Het rapport is opgenomen als bijlage 1.

In betreffende 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 mogelijke relevante storingsfactoren, behoudens “*Verzuring en vermesting door depositie van stikstof uit de lucht*”.

Wat betreft “*Verzuring en vermesting door depositie van stikstof uit de lucht*” heeft een verspreidingsberekening laten zien dat sprake is van een depositietoename van maximaal 0,04 mol N ha<sup>-1</sup> j<sup>-1</sup> 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.

### Passende beoordeling

<sup>9</sup> Royal Haskoning DHV, West-Ontsluiting Ulestraten, Mogelijkheden, varianten, ontwerp en doorkijk, referentie: BH2222TPRP2103031719, d.d. 4 maart 2021

Uit de hiervoor beschreven Voortoets, waarin nagegaan wordt in hoeverre op voorhand uitgesloten kan worden dat sprake is van negatieve effecten op de voor enig Natura 2000-gebied geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen, bleek dat die conclusie uitsluitend voor de storingsfactor “Verzuring en Vermesting door depositie van stikstof uit de lucht” niet kon worden getrokken. Voor de overige achttien storingsfactoren die zijn samengebracht in de door het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit aangereikte Effectenindicator (Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit 2021) kon die conclusie veilig worden getrokken, waarbij tevens geen aanleiding bestond te vermoeden dat sprake kon zijn van effecten ten gevolge van niet in de Effectenindicator opgenomen storingsfactoren.

Naar aanleiding van het voorgaande zijn de mogelijke effecten van een veranderend stikstofdepositiepatroon nader onderzocht in een Passende Beoordeling.<sup>10</sup> Deze is bijgevoegd in de bijlagen. Hierna wordt volstaan met een korte samenvatting.

Voorliggende rapportage onderbouwt op basis van recente, objectieve gegevens dat de voorgenomen activiteit niet leidt tot conflicten met het duurzaam behalen van de geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen voor enig Natura 2000-gebied ten gevolge van “Verzuring en vermisting door depositie van stikstof uit de lucht”. De berekende depositiebijdrage noopt niet tot het nemen van aanvullende maatregelen om de voor enige Natura 2000-gebied geformuleerde instandhoudingsdoelen te behalen.

Daarmee staat vast, dat de voorgenomen activiteit niet leidt tot conflicten met het duurzaam behalen van de geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen voor enig Natura 2000-gebied.

Het is van belang om de ontwikkelingen in de jurisprudentie rond de vijf kilometer rekencontour voor effecten van wegverkeer te volgen. Afhankelijk van die ontwikkeling kan herberekening aan de orde zijn, waarbij het aantal gebieden en habitattypen dat in deze Passende Beoordeling is beschouwd mogelijk zal moeten worden uitgebreid.

#### *Gebiedsbescherming – provinciaal beleid*

Het plangebied is niet gelegen binnen een goudgroene of zilvergroene natuurzone. De dichtstbijzijnde goudgroene natuurzone ligt op ruim 1,3 km ten zuiden van het plangebied. De onderhavige ontwikkeling heeft verder geen invloed op deze natuurzone.

De ligging in het Nationaal Landschap Zuid-Limburg en de bronsgroene landschapszone is reeds toegelicht in paragraaf 3.2.3 waarin de provinciale verordening wordt toegelicht.

#### *Soortenbescherming*

In het kader van de onderhavige bestemmingsplanwijziging is ten behoeve van de realisatie van een ontsluitingsweg, door middel van een verkennend flora- en faunaonderzoek (quickscan) een beoordeling gemaakt van de mogelijke effecten die het plan kan hebben op beschermde natuurwaarden.<sup>11</sup>

Om een beeld te krijgen van de natuurwaarden is op 13 juli 2022 een verkennend veldbezoek gebracht aan het plangebied en de directe omgeving hiervan. Vervolgens is een rapportage uitgebracht die als bijlage aan de toelichting is toegevoegd en hierna wordt samengevat.

Gelet op de potentiële ecologische waarden kan het voorgenomen plan alleen in overeenstemming met de nationale natuurwetgeving en het provinciale natuurbeleid worden uitgevoerd, mits voorafgaand en

<sup>10</sup> Royal Haskoning DHV, Meerssen: West – ontsluiting, Passende Beoordeling in het kader van de Wet natuurbescherming (Gebiedsbescherming), referentie: BH2222WATRP2106281017, d.d. 5 juli 2021

<sup>11</sup> BRO, Quickscan flora en fauna West-ontsluitingsweg te Ulestraten, projectnummer P05133, d.d. 11 augustus 2022



tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden het bepaalde in de Wet natuurbescherming in acht wordt genomen:

- Een AERIUS-berekening dient de toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden door de werkzaamheden te berekenen.
- Indien er bomen gekapt gaan worden dienen rekening gehouden te worden met het onderdeel houtopstanden.
- Indien er bomen gekapt gaan worden dienen deze in de bladrijke periode onderzocht te worden op roofvogel nesten.
- Indien bomen gekapt gaan worden dienen deze onderzocht te worden op verblijfplaatsen van vleermuizen.
- Ten aanzien van vleermuizen dient licht gericht of uitstralend op opgaand groen te worden vermeden.
- Er kan uit voorzorg gewerkt wordt binnen de vrijgestelde periode van de eekhoorn of een nestcontrole dient de aanwezigheid uit te sluiten.
- Afhankelijk van de invulling van de werkzaamheden, dient de omgeving van het plangebied onderzocht te worden op aanwezigheid van das.
- Maatregelen nemen ter voorkoming van kolonisatie van het plangebied door de rugstreeppad, zoals het plaatsen van schermen en voorkomen dat er ondiep water ontstaat.
- Ten aanzien van broedvogels dient, om overtreding op voorhand redelijkerwijs te voorkomen, het verwijderen van nestgelegenheden buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd, of een controle moet de aanwezigheid van een broedgeval kunnen uitsluiten.
- In het kader van de algemene zorgplicht is het noodzakelijk om voldoende zorg te dragen voor aanwezige individuen. Dit houdt in dat al het redelijkerwijs mogelijke gedaan dient te worden om het doden van individuen te voorkomen.

Uit het voorgaande volgt dat nader onderzoek benodigd is mits duidelijkheid is over de te verwijderen groenvoorzieningen. Uit correspondentie met bevoegd gezag blijkt dat er geen groenvoorzieningen worden verwijderd. Derhalve wordt het vervolgonderzoek niet nodig geacht.

Wel zijn sporen aangetroffen van de aanwezigheid van dassen nabij het plangebied. Daarvoor worden in overleg met stichting Das en Boom en Viforis dassentunnels aangelegd. De exacte positie en verdere uitwerking van deze maatregelen worden in de verdere uitwerking ontwerp bestemmingsplan vastgesteld.

#### **4.7.3 Conclusie**

Het aspect ecologie vormt geen belemmering voor het planvoornemen. Wel dienen maatregelen getroffen te worden in verband met de aanwezigheid van dassen. De verdere uitwerking zal in overleg met stichting Das en Boom en Viforis worden vastgesteld.

## 4.8 Bodem

### 4.8.1 Toetsingskader

In het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 lid 1 onder d) is bepaald dat voor de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden moet worden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bepaald of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden bepaald of nader onderzoek en eventueel saneringen noodzakelijk zijn. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Gelet hierop is een bodemonderzoek noodzakelijk.

### 4.8.2 Onderzoek

Ten behoeve van onderhavige plantontwikkeling is door Econsultancy een milieuhygiënisch vooronderzoek bodem uitgevoerd. Onderstaand zijn de belangrijkste conclusies uit dit onderzoek beschreven. Het volledige onderzoek is als bijlage toegevoegd.

Op basis van het milieuhygiënisch vooronderzoek bodem en de terreininspectie kan gesteld worden dat er milieuhygiënisch géén belemmeringen bestaan voor de voorgenomen de bestemmingsplanwijziging ter plaatse van het weiland (tussen Langs de Gewannen en Pastoor van Eijsstraat). De onderzoeksresultaten geven aldaar géén aanleiding voor verder bodemonderzoek dan wel een bodemonderzoek op analytische grondslag.

Uit het milieuhygiënisch vooronderzoek bodem blijkt, dat er sprake is van (mogelijk) voormalige en/of huidige bodembelasting aan de Waselderweg en Langs de Gewannen, waardoor het vermoeden van (mogelijk) bodemverontreiniging aanwezig is. Dit in verband met mogelijke toegepaste ongedefinieerde fundatiematerialen en de aanwezigheid van verhardingsmateriaal (asfalt) alsmede uit de analysesresultaten van het onderzoek van 2004. Verwacht wordt, dat er verspreid over de locatie wisselende gehalten aan verontreinigende stoffen voorkomen. De verwachte verontreinigende stoffen voor deze situatie zijn asbest, metalen, PAK en minerale olie.

Op basis van het milieuhygiënisch vooronderzoek bodem is geconcludeerd, dat de Waselderweg en Langs de Gewannen onderzocht dient te worden volgens de strategie voor een "verdachte locatie met diffuse bodembelasting en een heterogene verontreiniging op schaal van monsterneming, niet lijnvormig" (VED-HE-NL). Het doel van het verkennend bodemonderzoek in deze situatie is het bepalen van de aard van de heterogeen verdeelde verontreinigende stof op schaal van monsterneming. Tevens wordt vastgesteld of de vermoede verontreinigende stof de achtergrondwaarde of het geldend achtergrondgehalte overschrijdt. Daarnaast dient de parameter asbest te worden meegenomen.

Tevens wordt geadviseerd om de aanwezige grond partij die deels op de onderzoekslocatie bevindt een partijkeuring uit te voeren indien de partij elders wordt toegepast.

### 4.8.3 Conclusie

Met inachtneming van hetgeen geconcludeerd is in het milieuhygiënisch vooronderzoek bodem en de terreininspectie kan gesteld worden dat er milieuhygiënisch géén belemmeringen bestaan voor de voorgenomen ontwikkeling. Indien er bij werkzaamheden grond vrijkomt die niet op de locatie kan worden hergebruikt, zijn de regels van het Besluit bodemkwaliteit, het “Handelingskader voor hergebruik van PFAS-houdende grond en baggerspecie” of de regionale bodemkwaliteitskaart van toepassing.

## 4.9 Water

### 4.9.1 Toetsingskader

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 lid 1 onder b van het Bro) dient inzicht te worden gegeven in de gevolgen voor de waterhuishouding die samenhangen met de ruimtelijke ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt.

In deze paragraaf wordt beschreven op welke wijze het waterhuishoudkundige systeem in het plangebied opgebouwd is en hoe rekening is gehouden met de (ruimtelijk) relevante aspecten van (duurzaam) waterbeheer. Een beknopte beschrijving van de kenmerken van het watersysteem kan het benodigde inzicht geven in het functioneren van dit systeem.

#### *Beleidskader*

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het besluitgebied relevante nota's, waarbij het beleid van het waterschap nader wordt behandeld.

#### Nationaal:

- Nationaal Waterplan;
- Waterbeleid voor de 21ste eeuw (WB21);
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW);
- Waterwet.

#### Provinciaal:

- Provinciaal Waterprogramma Limburg 2022-2027.

#### Waterschap Limburg:

Het Waterschap is binnen de provincie naast de waterkwantiteit- en waterkwaliteitsbeheerder van het watersysteem tevens de beheerder van de waterkeringen. Waterschap Limburg heeft het navolgende beleid vastgesteld.

#### *Waterbeheerprogramma 2022-2027*

Het Waterbeheerprogramma 2022-2027 is op 8 december 2021 vastgesteld door de Algemene besturen van Waterschap Limburg. Met dit Waterbeheerprogramma zet Waterschap Limburg de koers uit voor een toekomstbestendig waterbeheer in Limburg en geeft zij aan hoe zij invulling wil geven aan de taak om te zorgen voor veilige dijken, droge voeten, en voldoende schoon water.

In dit plan is vastgelegd hoe het waterschap het watersysteem en waterkeringen op orde wil brengen en houden. Voorbeelden van maatregelen zijn: het aanleggen en verbeteren van dijken tegen overstromingen, het aanpakken van knelpunten van wateroverlast, herstellen van beken en het verbeteren van de effluentkwaliteit van de rioolwaterzuiveringsinstallaties.

#### *Brochure 'Regenwater schoon naar beek en bodem'*

In deze brochure van de Limburgse waterbeheerders worden de richtlijnen en de voorkeursvolgorde voor het afkoppelen van regenwater van het riool beschreven bij (vervangende) nieuwbouw. De voorkeursvolgorde gaat voor het afkoppelen uit van de trits vasthouden, bergen, afvoeren. Voor het grondoppervlak, dakoppervlak, en voor hergebruik worden richtlijnen gegeven voor het afkoppelen.

#### *Keur Waterschap Limburg*

Waterschap Limburg streeft ernaar op bij nieuwbouw en herstructurering regenwater volledig af te koppelen en binnen het besluitgebied te verwerken. Ten aanzien van onderhavig plan is de Keur van Waterschap Limburg (in werking getreden op 1 april 2019) van toepassing.

#### *Brochure 'Regenwater schoon naar beek en bodem'*

In deze brochure van de Limburgse waterbeheerders worden de richtlijnen en de voorkeursvolgorde voor het afkoppelen van regenwater van het riool beschreven bij (vervangende) nieuwbouw. De voorkeursvolgorde gaat voor het afkoppelen uit van de trits vasthouden, bergen, afvoeren. Voor het grondoppervlak, dakoppervlak, en voor hergebruik worden richtlijnen gegeven voor het afkoppelen.

#### *Keur Waterschap Limburg*

Waterschap Limburg streeft ernaar op bij nieuwbouw en herstructurering regenwater volledig af te koppelen en binnen het besluitgebied te verwerken. Ten aanzien van onderhavig plan is de Keur van Waterschap Limburg (in werking getreden op 1 april 2019) van toepassing.

### **4.9.2 Toetsing**

In het kader van de watertoets dient onder andere inzichtelijk gemaakt te worden hoe met hemelwater wordt omgesprongen. Infiltratie- en bergingsvoorzieningen ten aanzien van onderhavig plan dienen ingevolge de Keur gedimensioneerd te worden op 80 mm per twee uur (ten zuiden van Sittard), met een beschikbaarheid van de gehele berging binnen 24 uur.

Uit correspondentie met de gemeente blijkt dat de afvoer van hemelwater van de weg via zaksloten gerealiseerd zal worden. Er wordt geen riolering aangelegd.

## **4.9.2 Conclusie**

Het aspect water vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

## **4.10 Archeologie**

### **4.10.1 Toetsingskader**

De bescherming van archeologisch erfgoed in Nederland is vastgelegd in de Erfgoedwet, die op 1 juli 2016 in werking is getreden. De Erfgoedwet is in de plaats gekomen van zes wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet 1988. Onderdelen van de Monumentenwet die van toepassing waren op de fysieke leefomgeving gaan naar de Omgevingswet waarvan de inwerkingtreding is voorzien op 1 juli 2022. Voor deze onderdelen is daartoe in de Erfgoedwet voor de periode 2016-2019 een overgangsregeling opgenomen.

De basis van de bescherming van archeologisch erfgoed in de Erfgoedwet is het verdrag van Valletta (ook wel het verdrag van Malta). De bescherming heeft als doel om archeologisch erfgoed zoveel mogelijk in situ, dus in de grond, te behouden. Dankzij het principe van “de verstoorder betaalt” uit het verdrag van Valletta worden meer archeologische resten in situ behouden.

De gemeente Meerssen heeft in 2011 haar archeologische beleid en beleidskaart vastgesteld, in de vorm van de beleidsnota ‘Archeologie en Cultuurhistorie op het Kruispunt Meerssen’. Het plangebied is ingevolge deze beleidskaart deels gelegen in een gebied met een hoge trefkans en deels in een gebied met een middelhoge trefkans.

Indien ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden dient te worden beoordeeld of archeologische waarden in het geding raken.

### **4.10.2 Onderzoek**

Ten behoeven van onderhavige planontwikkeling is door Econsultancy een archeologische quickscan uitgevoerd. De belangrijkste conclusies zijn onderstaand weergegeven. Het volledige rapport is opgenomen in de bijlagen.

Uit de gemeentelijke beleidskaarten en de al uitgevoerde archeologische onderzoeken komt naar voren dat het westelijke en centrale deel van het plangebied ten westen van de Langs de Gewannen al archeologisch zijn onderzocht dan wel onderdeel uitmaken van gebieden zonder trefkans. Het zuidoostelijke deel van het plangebied tussen de Langs de Gewannen en de Pastoor van Eijsstraat valt binnen waardecategorieën 4 en 6 en zijn op een gedeeltelijk bureauonderzoek na nog niet onderzocht. Na correspondentie met bevoegd gezag kan worden geconcludeerd dat voldoende bureauonderzoek beschikbaar is. Een aanvullend bodemonderzoek wordt niet nodig geacht.

### **4.10.2 Conclusie**

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

## **4.11 Cultuurhistorie**

### **4.11.1 Toetsingskader**

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a Bro) dient in het plan rekening gehouden te worden met cultuurhistorie. Cultuurhistorie heeft onder andere betrekking op de historische stedenbouwkundige en historisch geografische waarden in het gebied. In het plan moet beschreven worden hoe met de in het gebied aanwezige waarden en de aanwezige of te verwachten monumenten wordt omgegaan.

De Erfgoedwet bevat de wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed en archeologie in Nederland. Het is op basis hiervan verplicht om de facetten historische (steden)bouwkunde en historische geografie mee te nemen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.

Het beleid van de provincie Limburg sluit aan op het nationale beleid voor de archeologische monumentenzorg. De provincie richt zich op de bescherming van objecten en de bescherming, benutting en ontwikkeling van structuren en ensembles van een grotere schaal.

### **4.11.2 Onderzoek**

Met behulp van de provinciale cultuurhistorische waardenkaart is inzichtelijk gemaakt welke cultuurhistorische waarden zich in en rondom het plangebied bevinden. In het plangebied bevinden zich geen monumentale panden of bomen, en het bevindt zich niet in een beschermd stads- of dorpsgezicht. De provinciale kaart geeft aan dat de Waselderweg, waarover een groot deel van de westontsluiting wordt gerealiseerd, is aangemerkt als een 'weg uit periode 1810 – 1955. Langs de Gewannen betreft 'een weg ouder is dan of gelijktijdig met middeleeuwse verkaveling'. Het wegdeel tussen Langs de Gewannen en de Pastoor van Eijsstraat behoort tot het cultuurlandschap Zuid- Limburg en betreft bouwland van voor 1500.

De wegontsluiting loopt grotendeels over een bestaande wegenstructuur en loopt daarnaast nagenoeg direct langs een sportveldencomplex waarmee de inbreuk op het cultuurlandschap beperkt is.

### **4.11.3 Conclusie**

Vanuit cultuurhistorie bestaan geen belemmeringen voor het planvoornemen.

## 4.12 Toetsing Besluit m.e.r. / Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Een m.e.r. is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid die kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Er zijn drie onafhankelijke aanvliegroutes die kunnen leiden tot een m.e.r.-plicht. Bepalend hierbij is de activiteit (of zijn de activiteiten) waarop het plan of besluit betrekking heeft.

In volgorde van frequentie van voorkomen:

1. Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.).
2. Passende beoordeling in het kader van de Wet natuurbescherming.
3. Toetsing aan de provinciale milieuverordening.

### Besluit m.e.r.

Bij de wijziging van gemeentelijke wegen of de aanleg van nieuwe gemeentelijke wegen kan een milieueffectrapportage nodig zijn op basis van het Besluit m.e.r.

Voor de vraag of er sprake is van een m.e.r.-(beoordelings)plicht, zal in eerste instantie moeten worden getoetst aan de activiteitsomschrijvingen in kolom 1 en 2 van onderdeel C, onder 1.2 of 1.3, of onderdeel D, onder 1.1 of 1.2 van de bijlage bij het Besluit m.e.r.

De genoemde activiteitenomschrijvingen in onderdeel C en D gaan over autosnelwegen, autowegen of wegen waarin vier rijstroken of meer zijn voorzien.

### *Toetsing*

De onderhavige wegontsluiting betreft de aanleg van een 60 km weg met 2 rijbanen. Er zal geen sprake zijn van een auto(snel)weg. Dit betekent dat op basis van het Besluit m.e.r. geen m.e.r.-(beoordelings)plicht geldt.

### Passende beoordeling in het kader van de Wet natuurbescherming

Volgens art. 7.2a lid 1 Wet milieubeheer zijn plannen die volgens een wettelijke of bestuursrechtelijke bepaling verplicht zijn en waarvoor een passende beoordeling moet worden gemaakt m.e.r.-plichtig. Een bestemmingsplan waarin de m.e.r.-plichtige activiteit geheel (of gedeeltelijk) als eindbestemming wordt opgenomen is een besluit in het kader van het Besluit m.e.r. en tevens een wettelijk verplicht plan.

In art. 7.2a lid 2 Wm is een uitzonderingsmogelijkheid opgenomen voor de hier beschreven m.e.r.-plicht voor plannen waarvoor een passende beoordeling moet worden gemaakt.

Is alleen vanwege een passende beoordeling een plan-m.e.r.-plicht van toepassing is (en dus niet vanwege de categorieën in het Besluit m.e.r.)? Dan mag in sommige gevallen een plan-m.e.r.-beoordeling worden uitgevoerd. Er moet sprake zijn van een klein gemeentelijk gebied of een kleine wijziging van een plan waarvan het bevoegd gezag eerder beoordeeld heeft dat die geen aanzienlijke milieueffecten heeft.

### *Toetsing*

Het onderhavige bestemmingsplan heeft betrekking op het realiseren van een wegontsluiting van iets meer dan 1 km lengte en met een geringe maximum snelheid, namelijk tot maximaal 60 km/uur. De Wegontsluiting wordt grotendeels over bestaande wegen en (fiets)paden aangelegd en de impact is beperkt. De weg komt niet voor in de categorieën zoals opgenomen in het Besluit m.e.r.

Vanwege een overschrijding stikstofdepositie op omliggende Natura 2000 gebieden is een passende beoordeling opgesteld. Daaruit volgt dat de voorgenomen activiteit niet leidt tot conflicten met het duurzaam behalen van de geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen voor enig Natura 2000-gebied.

Gelet op het voorgaande kan in dit geval worden volstaan met een plan-m.e.r.-beoordeling.

#### Toetsing aan de Provinciale milieuverordening

De milieuverordening van de provincie Limburg is opgegaan in de Provinciale Omgevingsverordening. In deze verordening zijn geen activiteiten aangewezen die m.e.r.-plichtig zijn. Op basis van de Provinciale Omgevingsverordening geldt dan ook geen m.e.r.-plicht.



## 5. JURIDISCHE PLANOPZET

In dit hoofdstuk wordt de juridische opzet van het bestemmingsplan beschreven.

### 5.1 Inleiding

Het bestemmingsplan is een juridisch bindend plan dat bestaat uit een verbeelding (plankaart) en regels en gaat vergezeld van een toelichting. De verbeelding en de regels vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan, waarbij de regels de gebruiks- en bouw mogelijkheden van de gronden regelen en de verbeelding de rol heeft van visualisering van de bestemmingen. De toelichting heeft geen bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave, verantwoording en onderbouwing van het bestemmingsplan en als uitleg bij de verbeelding en regels.

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat het bestemmingsplan langs elektronische weg beschikbaar wordt gesteld. Dit brengt met zich mee dat het bestemmingsplan digitaal uitwisselbaar en op vergelijkbare wijze moet worden gepresenteerd. Met het oog hierop stellen de Wro en de onderliggende regelgeving eisen waaraan het bestemmingsplan moet voldoen. Zo bevat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012) bindende afspraken waarmee bij het maken van bestemmingsplannen rekening moet worden gehouden. De SVBP 2012 kent (onder meer) hoofdgroepen van bestemmingen, een lijst met functie- en bouwaanduidingen, gebiedsaanduidingen en een verplichte opbouw van de planregels en het renvooi. Voorliggend bestemmingsplan is opgesteld in overeenstemming met de SVBP 2012 en wordt op de voorgeschreven wijze digitaal beschikbaar gesteld.

### 5.2 Plansystematiek

Het voorliggend bestemmingsplan is opgesteld om de ontwikkelingen zoals beschreven in hoofdstuk 2 juridisch-planologisch mogelijk te maken. De regels en de verbeelding zijn zodanig opgesteld dat de bouw- en gebruiksmogelijkheden daarvoor een juridisch kader bieden.

De regels zijn daarnaast afgestemd op de bestemmingen uit de grotendeels onderliggende bestemmingsplannen 'Buitengebied' en 'Maastricht Aachen Airport Businesspark AviationValley'.

De regels van het bestemmingsplan bestaan uit de volgende onderdelen:

1. inleidende regels;
2. bestemmingsregels;
3. algemene regels;
4. overgangs- en slotregels.

#### *Hoofdstuk 1: inleidende regels*

Dit hoofdstuk bestaat uit de begripsbepalingen (artikel 1) en de wijze van meten (artikel 2). In de begripsbepalingen worden omschrijvingen gegeven van diverse in het bestemmingsplan gebruikte begrippen/termen. De begripsbepalingen zijn opgenomen om interpretatieverschillen te voorkomen. Artikel 2 bevat technische regelingen met betrekking tot het bepalen van oppervlakten, percentages, hoogte, diepte, breedte en dergelijke. Hiermee kan op een eenduidige manier toepassing worden gegeven aan de regels.

### *Hoofdstuk 2: bestemmingsregels*

In dit hoofdstuk zijn de in het bestemmingsplan opgenomen bestemmingen opgenomen (enkel- en dubbelbestemmingen). De opbouw van de bestemmingen is als volgt (met dien verstande dat een specifieke bestemming niet alle genoemde elementen hoeft te bevatten):

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

De in het plangebied aanwezige bestemmingen zijn met bestemmingsvlakken op de verbeelding aangegeven. Het bestemmingsvlak geeft aan waar een bepaald gebruik is toegestaan. Ook kunnen aanduidingen die betrekking hebben op het gebruik (functieaanduidingen) zijn opgenomen. Middels deze functieaanduidingen is een specifiek gebruik ter plaatse bestemd of uitgesloten. Daarnaast wordt in de regels per bestemming bepaald waar en onder welke voorwaarden gebouwen mogen worden gebouwd. Dit wordt eventueel met een bouwvlak en aanduidingen die betrekking hebben op de maatvoering (maximale goot- en of bouwhoogte, bebouwingspercentage) op de verbeelding aangeven. In de volgende paragraaf worden de in het plan opgenomen bestemmingen per bestemming nader beschreven.

### *Hoofdstuk 3: algemene regels*

Algemene regels zijn regels die gelden voor meerdere bestemmingen, dan wel een algemene strekking hebben. Deze bestaan uit de volgende onderdelen:

- anti-dubbeltelregel: deze regel is opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het overgebleven terrein nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.
- algemene bouwregels: hier is een regel opgenomen voor bestaande afwijkende bouwhoogten.
- algemene gebruiksregels: in deze regels is opgenomen welke vormen van gebruik in ieder geval als strijdig gebruik worden beschouwd.
- Algemene aanduidingsregels: hierin zijn regels opgenomen voor de navolgende gebiedsaanduidingen:

#### Luchtvaartverkeerszones – CNS apparatuur

- 'luchtvaartverkeerzone – ILS'
- 'luchtvaartverkeerzone - noodontvangers Beek'
- 'luchtvaartverkeerzone - noodzenders Beek Toren'
- 'luchtvaartverkeerzone - ontvangstation Beek'
- 'luchtvaartverkeerzone – VDF'
- 'luchtvaartverkeerzone - zendstation Beek'

#### Luchtvaartverkeerszones – Eurocontrol

- 'luchtvaartverkeerzone - Eurocontrol 200-1000 m'

- 'luchtvaartverkeerzone - Eurocontrol 200-1000 m nieuw'

#### Milieuzones

- 'milieuzone – bodembeschermingsgebied'
- algemene afwijkingsregels: deze regels geven het bevoegd gezag de bevoegdheid om met een omgevingsvergunning af te wijken van de regels van dit bestemmingsplan ten behoeve van niet-ingrijpende gebruiks- en/of bouwactiviteiten. De criteria, die bij toepassing van de afwijkingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn daarbij aangegeven.
- algemene wijzigingsregels: deze regels geven het bevoegd gezag de bevoegdheid om bestemmingen te wijzigen ten behoeve van kleine overschrijdingen van bestemmingsgrenzen. De criteria, die bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn daarbij aangegeven.
- overige regels: hier zijn regels opgenomen over het stellen van nadere eisen, voorrangregels en bestaande wettelijke regels.

#### *Hoofdstuk 4: overgangs- en slotregels*

Dit hoofdstuk bevat het voor elk bestemmingsplan verplichte overgangsrecht voor bouwen en gebruik en de slotregel met daarin de citeertitel van de planregels.

## **5.3 Bestemmingen**

Voorliggend bestemmingsplan bestaat uit de volgende bestemmingen.

#### *Enkelbestemming 'Verkeer'*

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. bewegend en stilstaand verkeer en de daarbij behorende voorzieningen;
- b. voorzieningen ten behoeve van het openbaar nut, afvalinzameling en afvalverwijdering, geluidwering;
- c. bermen en groen, ter aankleding van niet direct voor bewegend en stilstaand verkeer noodzakelijke gronden, zoals bermen en/of middenbermen;
- d. kunstwerken en speelvoorzieningen;
- e. voorzieningen ten behoeve van openbaar nut;
- f. civieltechnische voorzieningen;
- g. religieuze doeleinden in de vorm van (weg)kapellen en (weg)kruizen of daarmee vergelijkbare religieuze uitingen;
- h. duurzaam bodem- en waterbeheer, tevens wateropvang/buffering en infiltratie; en de daarbij behorende voorzieningen.

Ter plaatse van deze bestemming mogen uitsluitend 'bouwwerken geen gebouw zijnde' gebouwd worden. Hiervoor zijn nadere regels opgenomen.

#### *Dubbelbestemming 'Leiding'*

De voor 'Leiding' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor:

- a. het transport van afvalwater via een rioolwatertransportleiding;

b. de bescherming, het beheer en het onderhoud van deze leiding.

Ter plaatse mag niet worden gebouwd. Onder voorwaarden kan hiervan worden afgeweken. Daarnaast geldt een omgevingsvergunningplicht voor nader beschreven werken, geen bouwwerk zijnde, en andere werkzaamheden.

#### *Dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'*

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de aldaar voorkomende andere bestemming(en), mede bestemd voor de instandhouding en bescherming van de archeologische waarden en oudheidkundige waardevolle elementen en/of terreinen, een en ander conform de als bijlage 2 opgenomen 'Archeologische beleidskaart'.

Ter plaatse gelden regels voor bouwen. Deze zijn afhankelijk van de voor een locatie geldende archeologische verwachtingswaarden. Daarnaast geldt een omgevingsvergunningplicht voor nader beschreven werken, geen bouwwerk zijnde, en andere werkzaamheden.

#### *Dubbelbestemming 'Waarde – Ecologie'*

De voor 'Waarde - Ecologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor instandhouding en versterking van de samenhang tussen abiotische (niet-levende natuur) en biotische (levende natuur) kenmerken van de betreffende plangebieden.

Ter plaatse mag beperkt worden gebouwd. Hiervoor zijn nadere regels opgenomen. Daarnaast geldt een omgevingsvergunningplicht voor nader beschreven werken, geen bouwwerk zijnde, en andere werkzaamheden.

#### *Dubbelbestemming 'Waarde – Landschapselementen'*

De voor 'Waarde - Landschapselementen' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor instandhouding en herstel van de in het buitengebied aanwezige kleinschalige landschapselementen en de daarmee samenhangende landschappelijke en natuurlijke waarden, alsmede het daarmee samenhangende waterbergend vermogen van de grond, een en ander zoals nader aangeduid op de als 'Bijlage 1 Landschapselementen kaart 2' bij deze regels gevoegde kaarten met landschapselementen.

Er geldt een omgevingsvergunningplicht voor nader beschreven werken, geen bouwwerk zijnde, en andere werkzaamheden.

## 6. UITVOERBAARHEID

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat een bestemmingsplan vergezeld gaat van een toelichting waarin de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan zijn neergelegd. Dit hoofdstuk gaat in op de uitvoerbaarheid, waarbij eerst de economische uitvoerbaarheid aan bod komt en vervolgens de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

### 6.1 Economische uitvoerbaarheid

Onderhavige planontwikkeling betreft de aanleg van een wegontsluiting door de gemeente. Ten behoeve van deze ontwikkeling zijn in de begroting middelen gereserveerd, waarmee de financiële uitvoerbaarheid in voldoende mate is aangetoond.

### 6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Er zijn wettelijke eisen met betrekking tot de voorbereiding en totstandkoming van een bestemmingsplan. Artikel 3.8 Wro bepaalt dat op de voorbereiding van een bestemmingsplan de in afdeling 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) geregelde uniforme openbare voorbereidingsprocedure (uov) van toepassing is. Dit houdt in dat tussen gemeente en verschillende instanties overleg over het plan moet worden gevoerd alvorens een ontwerpplan ter visie gelegd kan worden. Bovendien is het noodzakelijk dat belanghebbenden de gelegenheid hebben om hun visie omtrent het plan te kunnen geven. Dientengevolge zijn de volgende stappen te onderscheiden:

- Vooroverleg;
- Vaststellingsprocedure.

#### 6.2.1 Vooroverleg

Het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.1) geeft aan dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

De instanties die in kennis gesteld moeten worden van dit bestemmingsplan worden geïnformeerd. Te zijner tijd zullen de uitkomsten van het vooroverleg en de consequenties voor het bestemmingsplan worden beschreven in deze paragraaf.

Bij voorbereiding van dit bestemmingsplan heeft op basis van artikel 3.1.1 Bro overleg plaatsgevonden met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van de belangen welke in het plan in het geding zijn. In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1. Bro zal bij Provincie en Waterschap advies worden gevraagd bij de er inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan.

### **6.2.2 Inspraak**

De Wro zelf bevat geen bepalingen omtrent inspraak. Dat neemt niet weg dat het de gemeente vrij staat toch inspraak te verlenen bijvoorbeeld op grond van de gemeentelijke inspraakverordening. In relatie daarmee bepaalt artikel 150 van de Gemeentewet onder meer dat in een gemeentelijke inspraakverordening moet worden geregeld op welke wijze en aan wie de mogelijkheid wordt geboden hun mening kenbaar te maken. Dit plan is niet voor inspraak in procedure gebracht.

### **6.2.3 Vaststellingsprocedure**

De vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan zal plaatsvinden volgens artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Als onderdeel van deze procedure wordt het bestemmingsplan gedurende een termijn van 6 weken ter inzage gelegd voor zienswijzen.

De resultaten van deze procedure worden bij de vaststelling van het bestemmingsplan hieronder toegevoegd.

