

Uitbreiding VDL Nedcar

Nota van zienswijzen en Advies

december 2020

www.limburg.nl



Nota van Zienswijzen en Advies

Ontwerp-inpassingsplan Uitbreiding VDL Nedcar
Ontwerp-omgevingsvergunning Wabo Uitbreiding VDL Nedcar
Ontwerp-besluit hogere waarden industrielawaai Uitbreiding
VDL Nedcar
Ontwerp-Wnb-vergunning Uitbreiding VDL Nedcar

Behoort bij het besluit van Provinciale Staten van Limburg van 18 december 2020 inzake de vaststelling van het Provinciaal Inpassingsplan 'Uitbreiding VDL Nedcar'

Behoort bij het besluit van Gedeputeerde Staten van Limburg van 10 november 2020 inzake:

de Wnb-vergunning Uitbreiding VDL Nedcar

Behoort bij het besluit van Gedeputeerde Staten van Limburg van 8 december 2020 inzake:

hogere waarden industrielawaai

Behoort bij het besluit van Gedeputeerde Staten van Limburg van 22 december 2020 inzake:

de omgevingsvergunning Wabo Uitbreiding VDL Nedcar

Maastricht, december 2020

Inhoud

Nota van Zienswijzen en Advies	1
1. INLEIDING	5
1.1 <i>Aanleiding en achtergrond</i>	5
1.2 <i>Leeswijzer</i>	6
2. PROCES	7
2.1. <i>Vooroverleg</i>	7
2.2. <i>Horen</i>	8
2.3. <i>Communicatie en draagvlak</i>	8
2.4. <i>Ter inzagelegging ontwerp-inpassingsplan, ontwerp-omgevingsvergunning, ontwerp-hogere waarden besluit industrielaawaai en ontwerp-Wet natuurbescherming vergunning</i>	10
3. INGEWONNEN ADVIEZEN EN REACTIE BEVOEGD GEZAG	12
3.1. <i>Advies van de commissie voor de m.er.</i>	12
3.1.1. Inleiding.....	12
3.1.2. Geluidmaatregelen	12
3.1.3. Tijdige en kwalitatieve hoogwaardige natuurcompensatie	19
3.1.4. Maatregelen Sterrebos	20
3.1.5. Toelichting stikstofonderzoek	20
3.1.6. Verkeerssituatie op terrein VDL Nedcar	20
3.1.7. Visualisatie landschappelijke inpassing.....	21
3.1.8. Energiebesparing en duurzame energie	21
3.2. <i>Advies Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg (PCOL)</i>	22
3.2.1. Inleiding.....	22
3.2.2. Principiële keuzes	22
3.2.3. Volgtijdelijkheid van de activiteiten en compensatie	23
3.2.4. Duurzaamheid	23
4. VEELVOORKOMENDE ONDERWERPEN	24
4.1. <i>Inleiding</i>	24
4.2. <i>Het loslaten van de ‘als dan voorwaarde’ voor het gedeeltelijk kappen van het Sterrebos’</i>	24
4.2.1. Strekking van de argumenten.....	24
4.2.2. Beantwoording.....	24
4.2.3. Conclusie	26
4.3. <i>Het loslaten van de ‘als dan voorwaarde van de randweg’</i>	27
4.3.1. Strekking van de argumenten.....	27
4.3.2. Beantwoording.....	27
4.3.3. Conclusie	27
4.4. <i>Het ontbreken van een visie op de automotive sector en werkgelegenheid</i>	27
4.4.1. Strekking van de argumenten.....	27
4.4.2. Beantwoording.....	27

4.4.3.	Conclusie	33
4.5.	<i>Het inzetten van aanzienlijke publieke middelen in relatie tot een ongewisse automotieve sector en COVID-19</i>	33
4.5.1.	Strekking van de argumenten.....	33
4.5.2.	Beantwoording.....	33
4.5.3.	Conclusie	34
4.6.	<i>Ter inzage legging van de planstukken grotendeels in de zomervakantie</i>	35
4.6.1.	Strekking argumenten.....	35
4.6.2.	Beantwoording.....	35
4.6.3.	Conclusie	35
4.7.	<i>Leefbaarheidsfonds en bovenwettelijke compensatie</i>	36
4.7.1.	Strekking argumenten.....	36
4.7.2.	Beantwoording.....	36
4.7.3.	Conclusie	39
4.8.	<i>Geluidmaatregelen en verdergaande geluidmaatregelen</i>	39
4.8.1.	Strekking argumenten.....	39
4.8.2.	Beantwoording.....	39
4.8.3.	Conclusie	41
4.9.	<i>Gevelisolatie</i>	42
4.9.1.	Strekking van de argumenten.....	42
4.9.2.	Beantwoording.....	42
4.9.3.	Conclusie	43
4.10.	<i>Verkeersveiligheid en de wens om een dubbelzijdig fietspad te realiseren</i>	43
4.10.1.	Strekking argumenten.....	43
4.10.2.	Beantwoording.....	44
4.10.3.	Conclusie	45
4.11.	<i>Overlast van vrachtwagenparkeren</i>	45
4.11.1.	Strekking argumenten.....	45
4.11.2.	Beantwoording.....	45
4.11.3.	Conclusie	46
4.12.	<i>Inpassing Industrie Park Swentibold (IPS)</i>	46
4.12.1.	Strekking argumenten.....	46
4.12.2.	Beantwoording.....	46
4.12.3.	Conclusie	47
4.13.	<i>Schade: planschade (o.a. waardevermindering opstallen, grondverlies) en nadeelcompensatie</i>	47
4.13.1.	Strekking argumenten.....	47
4.13.2.	Beantwoording.....	48
4.13.3.	Conclusie	49
5.	REACTIE PER ZIENSWIJZE	50
5.1.	<i>Inleiding</i>	50
5.2.	<i>Zienswijzen tegen het ontwerp inpassingsplan en de ontwerp omgevingsvergunning</i>	51
5.3.	<i>Zienswijzen ontwerp-omgevingsvergunning</i>	213
5.4.	<i>Zienswijzen hogere waarden besluit industrielawaai</i>	218

Bijlagen:

Bijlage 1 Advies Commissie voor de m.e.r.

Bijlage 2 Advies Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg (PCOL)

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding en achtergrond

VDL Nedcar heeft de provincie Limburg op 12 februari 2019 verzocht om een gecoördineerde inpassingsplan procedure voor de uitbreiding van VDL Nedcar te starten. Op 26 februari 2019 heeft het College van Gedeputeerde Staten dit verzoek gehonoreerd en besloten een gecoördineerd inpassingsplan voor te bereiden. Het bedrijf VDL Nedcar en de provincie Limburg vinden het van strategisch belang om meerdere klanten te kunnen bedienen. Het bedrijf VDL Nedcar heeft hiervoor uitbreidingsmogelijkheden nodig. Tevens moet de bereikbaarheid verbeterd worden.

De uitbreidingsmogelijkheden zijn voor de provincie Limburg ook van strategisch economisch belang om VDL Nedcar duurzaam te verankeren vanuit een lange termijn perspectief. Uitbreiding van VDL Nedcar is van provinciaal belang voor de versterking van de Limburgse economie. Dit betekent immers behoud en eventuele uitbreiding van de werkgelegenheid en versterking van de positie van de maakindustrie in Zuid-Nederland.

Met het inpassingsplan wordt beoogd het planologisch kader te bieden voor de fabrieksuitbreiding met de daarmee samenhangende benodigde infrastructurele aanpassingen. Er is gekozen voor een gecoördineerd inpassingsplan. Dit betekent dat het inpassingsplan gelijktijdig is voorbereid en bekendgemaakt met de omgevingsvergunning en samen met enkele andere benodigde besluiten. Het kiezen voor het achter elkaar doorlopen van de procedures (eerst het inpassingsplan en daarna de omgevingsvergunning voor de uitbreiding van de fabriek), zou namelijk leiden tot langere doorlooptijden voor de procedure over het geheel gezien. VDL Nedcar wil voor de onderhandelingen met mogelijke klanten zo spoedig mogelijk kunnen beschikken over een vergunning met uitbreidingsmogelijkheden. Een gecoördineerd inpassingsplan, inclusief een MER procedure, komt tevens de overzichtelijkheid ervan voor de burgers en andere belanghebbenden ten goede.

Op 18 februari 2020 heeft in het College van Gedeputeerde Staten besluitvorming plaatsgevonden over het voorkeursalternatief (VKA) 'Provinciaal Inpassingsplan Uitbreiding VDL Nedcar'. Daarbij heeft het College van Gedeputeerde Staten haar inhoudelijk-bestuurlijke voorkeur uitgesproken voor een VKA welk uitgaat van een fabrieksuitbreiding aan de noordkant van de bestaande fabriek (gebaseerd op scenario 3.1 van Buck Consultancy International) in combinatie met een de sobere en doelmatige variant van de randwegweg. Dit alternatief is de basis onder het inpassingsplan. Het gekozen voorkeursalternatief is verder onderzocht in een MER en uitgewerkt in een ontwerp-inpassingsplan, andere benodigde ontwerp vergunningen en het ontwerp besluit voor hogere grenswaarden industrielawaai. Deze documenten hebben ter visie gelegen van 2 juli 2020 tot en met 12 augustus 2020 (GS besluit d.d. 30 juni 2020). Tijdens deze ter visie legging zijn er zienswijzen binnengekomen tegen het ontwerp-inpassingsplan, de ontwerp omgevingsvergunning Wabo, de ontwerp vergunning Wet natuurbescherming en het ontwerp-besluit hogere waarde industrielawaai welke behandeld worden in deze Nota. Dat geldt ook voor adviezen van de Commissie voor de m.e.r. (hierna soms ook aangeduid als: Cie.) en de Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg (verder: PCOL) welke in de zomer van 2020 om advies zijn gevraagd.

Het inpassingsplan kan alleen worden vastgesteld indien wordt voldaan aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening uit de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Om aan deze eisen te kunnen voldoen, zijn de hinderaspecten, de impact op de omgeving en de gevolgen voor de bewoners rondom VDL Nedcar bij de besluitvorming betrokken. Ook is zorgvuldig met de behandeling van de zienswijzen

omgegaan. Voor de omgevingsvergunning geldt hetzelfde, deze dient te voldoen aan de wettelijke eisen uit de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Daarbij geldt dat de omgevingsvergunning pas kan worden verleend worden op het moment dat het inpassingsplan is vastgesteld. Voor het hogere waarde besluit industrielawaai geldt het omgekeerde. Dit besluit moet genomen zijn voordat het inpassingsplan is vastgesteld. Voor de Wnb-vergunning geldt dat deze 1:1 is ingepast in dit inpassingsplan. Volledigheidshalve merken wij op dat in deze nota naast de hierboven genoemde besluiten niet aan de orde komen andere benodigde toestemmingen die grotendeels procedureel parallel oplopen. Dit betreft:

- zienswijzen tegen de benodigde ontwerp-waterwetvergunning. Deze zienswijzen vallen onder het Bevoegd Gezag Waterschap Limburg en worden door het Waterschap afgedaan;
- zienswijzen tegen de benodigde NB-wet ontheffing. Hiervoor geldt een andere procedure. Deze kunnen pas worden ingediend nadat de ontheffing verleend is. Voor dit inpassingsplan geldt wel dat er voorafgaand aan de vaststelling van het inpassingsplan zicht moet zijn op het kunnen verlenen van de benodigde ontheffing vanuit Bevoegd Gezag.

1.2 Leeswijzer

In voorliggend document is de beantwoording beschreven van de zienswijzen die zijn ingediend tegen het ontwerp-inpassingsplan Uitbreiding VDL Nedcar, de ontwerp-omgevingsvergunning (Wabo) Uitbreiding VDL Nedcar, de ontwerp-Wet natuurbescherming vergunning (Wnb) VDL Nedcar en het ontwerp-hogere waarde besluit Uitbreiding VDL Nedcar. Voorts wordt er een reactie op hoofdlijnen gegeven op de ingewonnen adviezen van de Cie. en de PCOL. Deze Nota van Zienswijzen en Advies is als volgt ingedeeld:

- In hoofdstuk 2 is beschreven hoe belanghebbenden en belangstellenden tot en met het ontwerp inpassingsplan, de ontwerp omgevingsvergunning, de ontwerp Wet natuurbescherming-vergunning en het ontwerp hogere waarden besluit industrielawaai de mogelijkheid hebben gehad om geïnformeerd te worden en/of om een zienswijze in te dienen.
- In hoofdstuk 3 is een reactie gegeven op de adviezen van de Cie. en de PCOL.
- In hoofdstuk 4 zijn de veelvoorkomende argumenten uit de ingediende zienswijzen beschreven en voorzien van een reactie (bestuurlijk standpunt). Het hoofdstuk geeft een beeld op hoofdlijnen van de – door indieners van zienswijzen – veelgenoemde onderwerpen en thema's en de wijze waarop hiermee in het inpassingsplan en de omgevingsvergunning is/wordt omgegaan.
- In hoofdstuk 5 vinden de indieners van zienswijzen de reactie op hun zienswijze. Gelet op de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) zijn de zienswijzen geanonimiseerd daar waar deze herleidbaar zijn tot individuele personen. Indieners vernemen schriftelijk onder welk kenmerk zij hun zienswijze kunnen terugvinden. Per zienswijze zijn de argumenten genummerd, samengevat en voorzien van een reactie. Voor zover bij de samenvatting van zienswijzen onderdelen van de betreffende reacties niet of niet geheel worden benoemd, betekend dit niet dat deze buiten beschouwing zijn gebleven. De zienswijzen zijn als geheel beoordeeld. Bij die onderdelen waar dit aan de orde is, is tevens aangegeven op welke wijze het argument aanleiding geeft de te nemen besluiten of onderliggende stukken te wijzigen. Een meer uitgebreidere weergave van aanpassingen aan de planstukken is opgenomen in de Nota van Wijzigingen welke tevens deel uitmaakt van de planstukken. Daar waar nodig of relevant wordt verwezen naar de algemene bespreking van veelvoorkomende argumenten in hoofdstuk 4. Het merendeel van de zienswijzen is ingediend tegen zowel het ontwerp inpassingsplan als de ontwerp omgevingsvergunning. Daar waar de zienswijzen expliciet alleen gericht zijn tegen een specifiek ontwerp besluit, is dit in hoofdstuk 5 onder een aparte paragraaf behandeld.

2. PROCES

Om de uitbreiding van VDL Nedcar mogelijk te maken moet het geldende juridisch-planologische kader worden gewijzigd. Dit gebeurt door het voorliggende inpassingsplan. Naast het inpassingsplan is:

- ook de omgevingsvergunning voor de fabrieksuitbreiding aangevraagd en ter visie gelegd;
- een ontwerp vergunning Wet natuurbescherming ter visie gelegd;
- een ontwerp hogere waarden besluit industrielaawaai ter visie gelegd alsmede een aanvullend hogere waarde besluit industrielaawaai;
- een ontwerp besluit Waterwet vergunning ter visie gelegd;
- een Wnb-ontheffing soortenbescherming aangevraagd.

De procedures voor het inpassingsplan en de omgevingsvergunning en de andere genoemde ontwerp besluiten vinden gecoördineerd plaats conform de provinciale coördinatie-regeling op grond van artikel 3.33 van de Wet ruimtelijke ordening. Provinciale Staten hebben daartoe op 18 april 2019 een besluit genomen. Deze regeling heeft als voordeel dat sprake is van één voorbereidingsprocedure, de afhandeling van beroepen in één keer plaatsvindt en de samenhang tussen de te nemen besluiten zo voor iedereen duidelijker is. Zonder coördinatie is sprake van diverse besluiten met verschillende bezwaar- en beroepstermijnen.

Burgers, maatschappelijke organisaties en andere overheden zijn op diverse wijzen betrokken bij de voorbereiding van de plannen (zie paragraaf 2.3). Hieronder worden de (formele) procedurestappen toegelicht.

Vooroverleg

In het kader van het overleg op grond van artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is aan de besturen en diensten van de betrokken bevoegde gezagen in een drietal ronden gevraagd om een reactie te geven op het concept van het ontwerp-inpassingsplan. Dit betroffen de volgende instanties:

- Gemeente Sittard-Geleen;
- Gemeente Echt-Susteren;
- Rijkswaterstaat;
- Waterschap Limburg;
- Waterleiding Maatschappij Limburg;
- Tennet;
- Brandweer Zuid-Limburg;
- Gasunie (*);
- Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (*).

Van de instanties met een * is tijdens het vooroverleg geen reactie ontvangen.

Volledigheidshalve kan worden opgemerkt dat met de Gasunie wel (voor)overleg heeft plaatsgevonden over de wijze waarop de gasleiding(en) opgenomen en beschermd zijn in het plan (verbeelding). Op grond van die afstemming vond de Gasunie een schriftelijke reactie niet meer nodig. Daarnaast kan worden aangegeven dat in het kader van de omgevingsvergunningsprocedure – die parallel gecoördineerd oploopt met het inpassingsplan – meerdere overleggen met de RCE hebben plaatsgevonden hebben op grond van haar (tussentijdse) adviezen ten aanzien van het

Rijksmonument Kasteel Wolfrath. Hoewel de RCE in haar definitief negatief geadviseerd heeft puur vanuit haar belang behoud van cultuurhistorisch erfgoed heeft zij geen zienswijze ingediend tegen het inpassingsplan. Zij is ervan op de hoogte dat er meerdere belangen spelen dan puur alleen het cultuurhistorisch belang. Verder heeft intensief overleg plaatsgevonden met de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) van de gemeente Sittard-Geleen in het kader van het benodigde welstandsadvies voor de omgevingsvergunning.

De vooroverleg reacties en hetgeen de Provincie Limburg als bevoegd gezag daarmee gedaan heeft is opgenomen in 'De Nota vooroverleg uitbreiding VDL Nedcar d.d. 22 juni 2020' zoals die met alle overige stukken ter inzage gelegd heeft. Verder is er een korte toelichting opgenomen in paragraaf 9.2 van de plantoelichting.

Horen

Op grond van artikel 3.26 Wet ruimtelijke ordening dienen de betrokken gemeenteraden voorafgaande aan de vaststelling van een inpassingsplan te worden gehoord. Op 25 juni 2019 zijn de gemeenteraden van de gemeente Echt-Susteren en Sittard-Geleen verzocht om hun hoor reactie schriftelijk kenbaar te maken voor eind februari 2020. Per brief 20 december 2019 is deze termijn verruimd tot eind mei, wegens verschuiving in de projectplanning. Dit bood de mogelijkheid de reactie van de raden te betrekken bij het vooroverleg en het opstellen van het ontwerp inpassingsplan. De gemeenten hebben uiteindelijk afgezien van een schriftelijke reactie en verzocht het horen fysiek vorm te geven aan de hand van raadsbijeenkomsten voor beide gemeenten aan het begin van de zienswijze periode. In onderlinge afstemming tussen beide gemeenten en de Provincie Limburg is dit verzoek ingewilligd omdat horen van de gemeenteraden vormvrij is. De gemeenteraad van Echt-Susteren is vervolgens in speciale raadsbijeenkomsten gehoord op 2 juli 2020 en de gemeenteraad van Sittard-Geleen op 16 juli 2020.

2.3. Communicatie en draagvlak

Vanaf de bekendmaking van de huidige uitbreidingsplannen, d.d. 26 februari 2019, is gestart met het informeren en consulteren van de omgeving.

Website en digitale nieuwsbrieven

Vanaf de bekendmaking in februari 2019 is een aparte website ingericht: www.gebiedsontwikkelingVDL.Nedcar.nl. Deze website bevat informatie over (de stand van zaken in) het project en het proces. Ook staan er veel gestelde vragen met antwoorden op in de vorm van Q en A's, persberichten, relevante documenten en rapporten, contactgegevens etc. De website wordt structureel geüpdate als er procesbesluiten zijn genomen en ook tussentijds als daar aanleiding voor is. De gemeenten Sittard-Geleen en Echt-Susteren linken in hun berichtgeving omtrent het inpassingsplan naar deze website. Daarnaast is er een digitale nieuwsbrief die periodiek verstuurd wordt met de laatste stand van zaken. Geïnteresseerden kunnen zich via de website abonneren op deze digitale nieuwsbrief en de nieuwsbrieven worden eveneens op de website geplaatst.

Informeren gemeenten, belangengroeperingen en omgeving

Op 25 maart 2019 is de gemeenteraad van Echt-Susteren geïnformeerd over het stopzetten van de toen nog lopende inpassingsplan procedure 'Spooraansluiting Yard' (inclusief Car Handling Terminal). Tegelijkertijd is de raad van Echt-Susteren geïnformeerd over het zoekgebied voor de fabrieksuitbreidingen en zijn eerste ideeën voor aanpassingen aan de omliggende infrastructuur gepresenteerd. Bij de gemeente Sittard-Geleen heeft op 4 april 2019 een gelijke bijeenkomst

plaatsgevonden. Op 10 april 2019 heeft een grote algemene informatiebijeenkomst plaatsgevonden, waarin alle belangstellenden uit de omgeving hun vragen konden stellen en belangen kenbaar konden maken. In de periode vanaf 20 augustus 2019 tot en met 16 maart 2020 zijn een viertal participatiemomenten met de belangengroepen georganiseerd om te komen tot een beeldregieplan dat deel uitmaakt van het inpassingsplan.

In de periode 16 januari 2020 tot en met 23 januari zijn voor de voorbereiding op de vaststelling van de voorkeursvariant vier consultatiebijeenkomsten georganiseerd. De gemeenteraden van Echt-Susteren en Sittard-Geleen, de belangengroepen en de Natuur en Milieufederatie zijn geconsulteerd over de vijf varianten zoals benoemd in de Notitie Reikwijdte Detailniveau.

De belangen en de voorkeuren van de belangengroepen zijn inzichtelijk gemaakt en hebben meegewogen bij vaststelling van het voorkeursalternatief door het College van Gedeputeerde Staten op 18 februari 2020. Dit alternatief gaat uit van een uitbreiding van de fabriek aan de noordkant van het bestaande fabrieksterrein in combinatie met een sobere en doelmatige variant van de randweg. Zie voor een meer uitgebreide beschrijving van de voorkeursalternatief het MER en de plantoelichting.

Na 18 februari 2020 waren diverse informatiesessies voorzien om de omgeving nader te informeren over deze keuze en de daaraan ten grondslag liggende overwegingen. Door COVID-19 hebben deze fysieke bijeenkomsten geen doorgang kunnen vinden. Daarbij was er sprake van een krappe tijdplanning. Door de combinatie van COVID-19 en tijdplanning was het een uitdaging om de omgeving zo adequaat mogelijk te informeren en te betrekken. Hierbij zijn wij ons ervan bewust dat ook de tijd om bijvoorbeeld ter visie liggende stukken door te nemen krap was. Om de inbreng van belanghebbenden zo goed mogelijk te kunnen borgen is daarom een zeer intensief communicatietraject in gang gezet binnen de beperkingen die door COVID-19 waren opgelegd:

Op www.gowvdlinedcar.nl zijn gesproken uitgebreide presentaties geplaatst waarin de voorkeursvariant is toegelicht. Dit is gecommuniceerd middels de digitale nieuwsbrief. Via beide informatiekanalen is de omgeving tevens op de hoogte gesteld van het opschuiven van de datum van vaststelling van het ontwerp-inpassingsplan naar 30 juni 2020;

In de periode vanaf 26 februari 2019 tot en met eind juni 2020 is veelvuldig 1 op 1 contact geweest met direct aanwonenden. Dit contact heeft plaatsgevonden middels keukentafel gesprekken en/of telefonisch. De bredere omgeving is gedurende die periode op gezette momenten geïnformeerd over de voortgang van het inpassingsplan middels een achttal digitale nieuwsbrieven en de projectwebsite;

Na besluitvorming over het ontwerp-inpassingsplan d.d. 30 juni 2020 heeft tijdens de periode van terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan en de diverse ontwerp-vergunningen alsmede het ontwerp besluit hogere grenswaarde geluid van 2 juli 2020 tot en met 12 augustus 2020 een zeer intensief communicatie COVID-19 proof traject plaatsgevonden. Zowel de Provincie Limburg, VDL Nedcar als initiatiefnemer en het door VDL Nedcar ingehuurd adviesbureau Antea Group waren bij alle communicatiemomenten aanwezig met hun projectteam en diverse vakspecialisten.

De gemeenteraad van Sittard-Geleen is op 16 juli 2020 gehoord en de gemeenteraad van Echt-Susteren op 2 juli 2020. De colleges van Burgemeester en Wethouders Sittard-Geleen en Echt-Susteren zijn geïnformeerd op 7 juli 2020. Op 8 juli 2020 is een Webinar voor de omgeving georganiseerd en op 9 juli 2020 een Webinar voor PS. Op 13, 15 en 16 juli 2020 hebben themasessies plaatsgevonden voor de omgeving en belangengroeperingen. Op 14 juli 2020 is een aparte inloopbijeenkomst georganiseerd voor de bewoners van de woningen die getroffen gaan

worden door een hogere geluidbelasting. Daarnaast is aan de eigenaren van deze woningen de mogelijkheid geboden tot 1 op 1 gesprekken. Daarvan hebben 13 eigenaren gebruik gemaakt.

2.4. Ter inzagelegging ontwerp-inpassingsplan, ontwerp-omgevingsvergunning, ontwerp-hogere waarden besluit industrielawaai en ontwerp-Wet natuurbescherming vergunning

Het ontwerp inpassingsplan met onderliggende planstukken heeft tezamen met diverse ontwerpbesluiten met bijbehorende bijlagen, zijnde het ontwerp-inpassingsplan, de ontwerp-omgevingsvergunning, de ontwerp-Wnb-vergunning en het ontwerp besluit hogere waarden industrielawaai gedurende 6 weken ter inzage gelegen van 2 juli 2020 tot en met 12 augustus 2020. Een ieder heeft daarover een zienswijze kenbaar kunnen maken. Tijdens de ter inzagelegging zijn er 39 zienswijzen binnengekomen op het ontwerp-inpassingsplan, 1 zienswijze op de ontwerp-omgevingsvergunning en 3 zienswijzen op het ontwerp-besluit hogere waarden industrielawaai. In deze Nota van Zienswijzen en Advies geeft de Provincie Limburg (waarmee wordt bedoeld Provinciale Staten als bevoegd bestuursorgaan voor het inpassingsplan en/of Gedeputeerde Staten als bevoegd bestuursorgaan voor de omgevingsvergunning, het ontwerp-besluit hogere waarden industrielawaai en de ontwerp-Wnb-vergunning) aan wat de reactie is op de ingebrachte zienswijzen op het ontwerp-inpassingsplan, de ontwerp-omgevingsvergunning, de ontwerp Wet Natuurbescherming vergunning en het ontwerp besluit hogere waarde industrielawaai. Argumenten tegen ontwerp Wet natuurbescherming vergunning zijn in enkele zienswijzen tegen het ontwerp inpassingsplan genoemd als onderdeel van een uitgebreidere argumentatie, maar niet altijd specifiek concreet gericht tegen de ontwerp-Wet natuurbescherming vergunning. De reactie op deze argumenten is in de zienswijzenbeantwoording tegen het ontwerp-inpassingsplan en de ontwerp-omgevingsvergunning meegenomen. De belangrijkste thema's uit de zienswijzen zijn in hoofdstuk 4 uitgelicht en in hoofdstuk 5 worden alle zienswijzen individueel behandeld. Na vaststelling van het inpassingsplan respectievelijk de verlening van de omgevingsvergunning ontvangen de indieners daarvan bericht.

Tot slot is er voor de uitbreiding van VDL Nedcar ook een Waterwetvergunning benodigd. De ontwerp-Waterwetvergunning heeft parallel ook ter inzage gelegen in de periode 2 juli 2020 tot en met 12 augustus 2020. Tegen deze ontwerp-Waterwetvergunning zijn twee zienswijzen binnengekomen. Daar echter het Waterschap Limburg bevoegd gezag is voor de betreffende vergunning zijn deze zienswijzen beantwoord door het Waterschap Limburg in een aparte reactienota die geen onderdeel uitmaakt van deze Nota van Zienswijzen en Advies. Eén van de betreffende zienswijzen heeft geleid tot een kleine aanpassing van de verbeelding om een leidingtracé in relatie tot een bestaande beek in te passen. De reactienota van het Waterschap Limburg zal wel parallel ter inzage liggen voor beroep nadat het inpassingsplan is vastgesteld. In tabel 1 hebben wij een overzicht opgenomen van de binnengekomen zienswijzen.

Tabel 1. Overzicht binnengekomen zienswijzen:

Ontwerp besluiten	Zienswijzen	Bevoegd Gezag
Ontwerp inpassingsplan en omgevingsvergunning	39	Provinciale Staten/Gedeputeerde Staten
Specifiek ontwerp omgevingsvergunning	3	Gedeputeerde Staten
Specifiek ontwerp hogere waarde besluit	2	Gedeputeerde Staten
Specifiek ontwerp Wet natuurbescherming	0	Gedeputeerde Staten
Ontwerp Waterwet	2	Waterschap Limburg

3. INGEWONNEN ADVIEZEN EN REACTIE BEVOEGD GEZAG

3.1. Advies van de commissie voor de m.er.

3.1.1. Inleiding

Door de aard en de omvang van de voorgenomen activiteit is er ten behoeve van de te nemen besluiten een milieueffectrapportage (m.e.r.) uitgevoerd. De Cie. heeft op 10 september 2020 haar advies gegeven, zie ook **bijlage 1** bij deze Nota van Zienswijzen en Advies. Hieronder gaan wij in op de belangrijkste onderdelen uit het toetsingsadvies en geven wij onze reactie erop.

3.1.2. Geluidmaatregelen

Die Cie. heeft geadviseerd om in een aanvulling op het MER mogelijke maatregelen te onderzoeken waarmee geluidhinder in Nieuwstadt kan worden beperkt. De Cie. verwoordt dit als volgt:

“De Commissie geeft aan dat met betrekking tot maatregelen, waarmee de geluidbelasting kan worden verlaagd maar die niet in detail zijn onderzocht en/of vanwege de kosten als niet realistisch gezien worden deze afweging in de meeste gevallen voldoende onderbouwd is. Uitzondering daarop zijn de maatregelen om geluidhinder (vooral in Nieuwstadt) te beperken, hiervoor ontbreekt nog essentiële informatie om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het inpassingsplan en de omgevingsvergunning. De Commissie adviseert om deze informatie op te nemen in een aanvulling op het MER, alvorens een besluit te nemen over het inpassingsplan en de omgevingsvergunning.”

Gezien de forse toename van de geluidhinder in Nieuwstadt is de Cie. van mening dat vooral maatregelen om deze hinder te beperken zorgvuldig onderzocht moeten worden. De mogelijkheden voor afscherming van Yard-E, die zich relatief dicht bij de kern van Nieuwstadt bevindt, zijn naar mening van de Cie. in het MER nog onvoldoende onderzocht. Onderdeel van dit terrein is de GOK-Yard. Op dit terrein vinden relatief veel vervoerbewegingen plaats, wat leidt tot hinder door piekgeluiden. In het MER is wel een wal van circa 3 meter hoog onderzocht, maar deze is weinig effectief voor geluidgevoelige bestemmingen in Nieuwstadt vanwege de grote afstand tot de geluidbronnen en ook in relatie tot de geluidbronnen op de hooggelegen parkeerdekken van 6 meter. De effectiviteit kan mogelijk vergroot worden. De Cie. stelt de volgende mogelijke maatregelen voor:

1. het verplaatsen en/of verhogen van de wal, (met name op de meest effectieve plaatsen ten opzichte van de meest nabijgelegen piekgeluidbronnen), het verkleinen van de afstand tot de bron en/of het (plaatselijk) verdiept aanleggen van het parkeerterrein;
2. het overkappen van de parkeerdekken en het dichtzetten van een zijwand;
3. lokale afscherming of overkapping van de autolaadplaatsen en andere plekken met lokale piekgeluidbronnen;
4. het verminderen van reflecties van de piekgeluidbronnen tegen objecten;
5. het lokaal toepassen van stil asfalt of een ander zeer stil wegdek op het terrein.

Kortom de Cie. adviseert om in een aanvulling op het MER mogelijke maatregelen te onderzoeken waarmee geluidhinder van piekgeluiden in Nieuwstadt kan worden beperkt. Hierbij noemt zij een vijftal voorbeelden.

Reactie

Voor het project zijn geluidsonderzoeken uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de berekende piekbelastingen voldoen aan de wettelijke norm. Overdag en in de avond ligt dit zelfs respectievelijk 7 dB (63 dB t.o.v.

70 dB) en 6 dB (59 dB t.o.v. 65 dB) onder de norm. Er zijn in het plan beperkingen opgenomen ten aanzien van laden en lossen, om de piekgeluidbelasting op de omgeving te beperken. De maatregelen zoals beschreven door de Cie. hebben geen effect op de gemiddelde geluidbelasting, maar dienen ervoor om de piekgeluiden af te laten nemen. In navolging op het advies zijn de deze maatregelen nader onderzocht en verwerkt in het akoestisch onderzoek welke als bijlage onderdeel uitmaakt van de planstukken. Onderstaand zijn per mogelijke maatregel de resultaten weergegeven.

Verplaatsen en/of verhogen van de wal, het verkleinen van de afstand tot de bron en/of het (plaatselijk) verdiept aanleggen van het parkeerterrein

De eerste mogelijke maatregel die de Cie. noemt is het verplaatsen en/of verhogen van de wal, (met name op de meest effectieve plaatsen ten opzichte van de meest nabijgelegen piekgeluidbronnen), het verkleinen van de afstand tot de bron en/of het (plaatselijk) verdiept aanleggen van het parkeerterrein.

De piekgeluidbronnen (logistieke activiteiten van VDL Nedcar) bevinden zich voornamelijk aan de oostzijde, verspreid over Industripark Swentibold en Yard-E. Zie voor een ruimtelijke duiding van Industripark Swentibold en Yard-E ook afbeelding 1. Het betreft grote, voornamelijk platte, verharde oppervlaktes. Om met een overdrachtsmaatregel zoveel mogelijk resultaat te behalen is het noodzakelijk om deze zo dicht mogelijk op de bron of de ontvanger te plaatsen. Gezien de grote oppervlaktes waarop de piekgeluidbronnen zich bij VDL Nedcar bevinden is het niet mogelijk om de overdrachtsmaatregel direct naast de bron (transportroutes en laad- en losplekken) te realiseren. Dit zou betekenen dat er een groot aantal schermen verspreid over het terrein van VDL Nedcar nodig is, om de piekgeluidbronnen verspreid over het terrein van VDL Nedcar af te schermen. Dit is niet te verenigen met de bedrijfsvoering van VDL Nedcar, omdat dit ten kosten gaat van de benodigde flexibiliteit voor de bedrijfsvoering van VDL Nedcar. Het effect van een overdrachtsmaatregel in de vorm van een geluidsscherm direct aan de rand van het bedrijfsterrein is in het geluidsonderzoek wel onderzocht. Omdat een dergelijk geluidsscherm het geluid afkomstig van alle geluidbronnen op VDL Nedcar niet of nauwelijks afschermt is deze maatregel niet verder uitgewerkt als niet realistisch bestempeld. Naar aanleiding van het advies is aanvullend bepaald of geluidschermen (dicht) op de grens van het VDL Nedcar terrein wél lokale piekbronnen wel effectief kunnen afschermen. Hierbij is gekeken naar twee mogelijke varianten, te weten het plaatsen van een scherm op de zichtwal en het plaatsen van een scherm om Industripark Swentibold heen.



Afbeelding 1: overzichtskaartje bedrijventerrein

Verplaatsen grondwal

In het plan is sprake van een grondwal langs de randweg ter hoogte van Nieuwstadt, Deze wal is mede op verzoek van omwonenden ingepast en heeft als doel zorg te dragen voor een goede landschappelijke inpassing van VDL Nedcar. Het betreft een zichtwal, welke een beperkt akoestisch effect heeft, maar de geluidbron voornamelijk uit het zicht wegneemt. Deze wal is direct aangrenzend aan de infrastructuur rondom VDL Nedcar gepositioneerd. Voor deze wal is gekeken of deze ook kan bijdragen aan het verminderen van geluidhinder voor Nieuwstadt. Verplaatsing naar het terrein van VDL Nedcar toe is niet mogelijk, omdat dan de randweg (N276) aan de andere zijde van de zichtwal wordt gepositioneerd en de afschermdende werking van de zichtwal op wegverkeer verloren gaat. Afscherming aan de bron is daarmee niet mogelijk. Afscherming bij de ontvanger, direct achter de woningen is in theorie mogelijk. Een dergelijke maatregel dient alle bouwlagen van de woningen af te schermen, wat betekent dat de afscherming minimaal een vergelijkbare hoogte als de woningen moet hebben om effectief te zijn. Hiermee zou het uitzicht vanuit de woningen volledig weggenomen worden. Daarbij komt dat de gronden welke benodigd zijn voor een dergelijke maatregel niet in eigendom van de initiatiefnemers is. Het realiseren van een afschermdende maatregelen nabij de

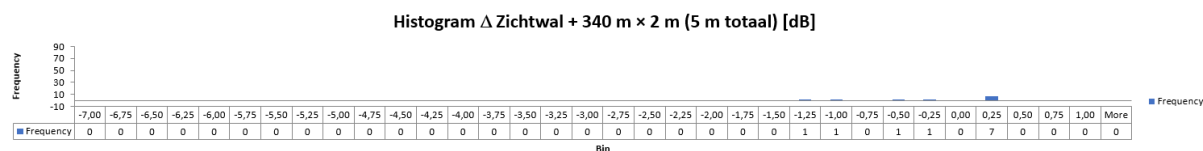
woningen is daarmee niet mogelijk. De ligging van de zichtwal kan dus niet verder worden geoptimaliseerd.

Optimaliseren grondwal

Vervolgens is onderzocht of het optimaliseren van het afschermend effect van de zichtwal mogelijk is door deze te verhogen of een deel van het terrein te verlagen. Hiervoor zijn een tweetal aanvullende berekeningen gemaakt.

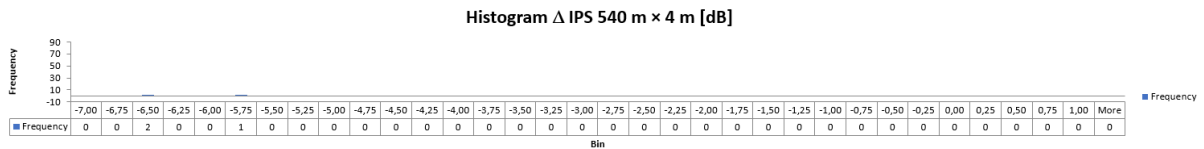
De eerste berekeningen betreffen het verhogen van de zichtwal. Om het de wal goed landschappelijk in te passen wal is een van meer dan 5 meter niet wenselijk. De eerste maatregel die is doorgerekend is dan ook het verhogen van de zichtwal met een scherm van 2 meter hoog. Deze maatregel is toe te passen over een lengte van 340 meter. Voor het effect wordt gekeken naar de woningen met een geluidbelasting boven de 50 dB, welke zijn gelegen in het onderzoeksgebied, dit betreft in totaal 342 woningen. De woningen waar geen effect is (effect '0') zijn niet meegenomen om zuiver het effect van de maatregel in beschouwing te nemen. Onderstaande histogram geeft het effect van de maatregel weer. De maatregel heeft een effect op 11 woningen, uiteenlopend van een afname van 1,25 dB tot een toename van 0,25 dB. Onder specialisten is aangenomen dat een verschil kleiner dan 2 dB niet hoorbaar is, het effect van het scherm bevindt zich in deze categorie en kan daarmee als niet hoorbaar worden beschouwd. De kosten die aan een dergelijke maatregel verbonden zijn, zijn globaal berekend. Conform het beleid van de provincie Limburg kost een scherm per m2 €500, -.

De maatregel voorziet in een scherm van 340 meter lang en 2 meter hoog. Het scherm is daarmee 680 m2, met een kostenpost van €500,- per m2 komt de kostprijs van het scherm daarmee op €340.000, -. De kosten en het effect voor een bovenwettelijke maatregel staan dan ook niet in verhouding tot elkaar, het plaatsen van een scherm van 2 meter hoog op de zichtwal is daarmee geen reële optie.



Figuur 1.1: histogram effect scherm van 2 meter op zichtwal (weergegeven maximale niveau L_{max})

De tweede berekeningen betreffen het plaatsen van een scherm om Industriepark Swentibold. Omdat ook rekening dient te worden gehouden met een goede landschappelijke inpassing is bij de berekeningen uitgegaan van het plaatsen van een scherm van 4 meter hoog. Deze maatregel is toe te passen over een lengte van 540 meter om Industriepark Swentibold heen. Voor het effect is gekeken naar de woningen met een geluidbelasting boven de 50 dB, welke zijn gelegen in het onderzoeksgebied, dit betreft in totaal 342 woningen. De woningen waar geen effect is (effect '0') zijn niet meegenomen om zuiver het effect van de maatregel in beschouwing te nemen. Onderstaande histogram geeft het effect van de maatregel weer. De maatregel heeft een effect op 3 woningen, uiteenlopend van een afname van circa 6 dB. De kosten die aan een dergelijke maatregel verbonden zijn, zijn globaal berekend. De maatregel voorziet in een scherm van 540 meter lang en 4 meter hoog. Het scherm is daarmee 2.160 m2, met een kostenpost van €500,- per m2 komt de kostprijs van het scherm daarmee op €1.080.000, -. De kosten en het effect van een bovenwettelijke maatregel staan dan ook niet in verhouding tot elkaar, het plaatsen van een scherm van 4 meter hoog over een lengte van 540 meter om Industriepark Swentibold heen is daarmee geen reële optie.



Figuur 1.2: histogram effect scherm van 4 meter om IPS heen (weergegeven maximale niveau LAmax)

Uit de berekeningen blijkt dan ook dat het verplaatsen en/of verhogen van de wal of het verkleinen van de afstand tot de bron en/of het (plaatselijk) verdiept aanleggen van het parkeerterrein geen reële optie zijn.

Het overkappen van de parkeerdekken en het dichtzetten van een zijwand

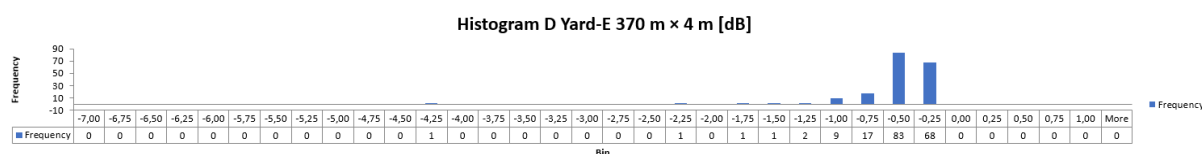
De piekgeluidbronnen (logistieke activiteiten van VDL Nedcar) bevinden zich voornamelijk aan de oostzijde, verspreid over Industripark Swentibold en Yard-E. Het betreft grote, voornamelijk platte, verharde oppervlaktes. Daarnaast is aan de zuidzijde op Yard-E een parkeerdek voor gereed product voorzien. Het toepassen van een overdrachtsmaatregel is in het geluidsonderzoek meegenomen, maar gezien het minimale effecten niet opgenomen als maatregel. Ook het overkappen van het parkeerdek is in het geluidsonderzoek overwogen, maar is omwille van de businesscase van VDL Nedcar en de bouwkundige uitdagingen niet opgenomen als maatregel.

Ten aanzien van het overkappen van het parkeerdek is in het geluidsonderzoek aangegeven dat dit voor een groot logistiek, zoals bij VDL Nedcar, de nodige uitdagingen met zich mee brengt. Zo moet de overspanning groot genoeg zijn voor de trailers om te kunnen manoeuvreren, moet er een sprinkler installatie en afzuiging van de lucht worden aangebracht en moeten de gevels (dak en wanden) (akoestisch) geïsoleerd worden. Deze eisen aan de overkapping brengen een extra kostenpost van ongeveer € 400, - per vierkante meter met zich mee. De oppervlakte van Industripark Swentibold bedraagt circa 80.000 m² en de oppervlakte van het zuidelijke deel van Yard-E (dit gaat dus over de GOK-yard) bedraagt circa 100.000 m², de kosten voor de overkapping van Industripark Swentibold en het zuidelijke deel van Yard-E komen daarmee in een orde grootte van € 72.000.000, -. Met deze kosten is de conclusie dat het overkappen van Industripark Swentibold en het zuidelijke deel van Yard-E dat hiermee haalbare businesscase voor VDL Nedcar mogelijk is. Ook het overkappen van de enkel de Yard-E of enkel Industripark Swentibold leidt tot een dusdanige kostenpost dat er geen haalbare businesscase is voor VDL Nedcar.

Tot slot is een extra berekening uitgevoerd met een scherm van 4 meter hoog aan de zuidkant van Yard-E. Voor het effect wordt gekeken naar de woningen met een geluidbelasting boven de 50 dB, welke zijn gelegen in het onderzoeksgebied, dit betreft in totaal 342 woningen. De woningen waar geen effect is (effect '0') zijn niet meegenomen om zuiver het effect van de maatregel in beschouwing te nemen. Onderstaande histogram geeft het effect van de maatregel weer. De maatregel heeft een effect op 183 woningen. Voor één woning is sprake van een afname van 4,25 dB, één woning kent een afname van 2,25 dB en 181 woningen een afname uiteenlopend van 1,75 dB tot een afname van 0,25 dB. Voor het merendeel van de woningen is er een effect in de categorie met een afname tussen de 0,75 dB en de 0,25 dB.

Onder specialisten is aangenomen dat een verschil kleiner dan 2 dB niet hoorbaar is. Het effect van het scherm bevindt zich in deze categorie en kan daarmee als niet hoorbaar worden beschouwd. De kosten die aan een dergelijke maatregel verbonden zijn, zijn globaal berekend. Conform het beleid van de provincie Limburg kost een scherm per m² €500, -. De maatregel voorziet in een scherm van 370 meter lang en 4 meter hoog. Het scherm is daarmee 1.480 m², met een kostenpost van €500, - per m² komt de kostprijs van het scherm daarmee op €740.000, -. Deze kosten en het effect van een

dergelijke bovenwettelijke maatregel staan dan ook niet in verhouding tot elkaar. Daarnaast is er een risico op reflectie van het geluid van het wegverkeer. Conclusie is dan ook dat het plaatsen van een scherm van 4 meter hoog over een lengte van 370 meter om Industriepark Swentibold heen daarmee geen reële optie is.



Figuur 1.3: histogram effect scherm van 4 meter om Yard-E heen (weergegeven maximale niveau LAmax)

lokale afscherming of overkapping van de autolaadplaatsen en andere plekken met lokale piekgeluidbronnen

Lokale afscherming is enkel efficiënt als de bron kan worden afgeschermd. De bronnen op de logistieke terreinen (Industriepark Swentibold en Yard-E) zijn de rijdende trailers (Warehouse on Wheels) en de autolaadplaatsen. Het manoeuvreren van de rijdende trailers kan over het gehele terrein bij elke opstelplaats plaatsvinden, de bron afschermen is daarmee niet haalbaar. Het afschermen van Warehouse in Wheels is dan ook enkel mogelijk in de overdracht. Deze maatregelen zijn reeds eerder onderzocht en in deze paragraaf verder onderbouwd. Dergelijke maatregelen blijken weinig efficiënt en erg duur, waardoor ze niet realistisch zijn.

Voor het verladen van de auto's op de autolaadplaatsen is ongeveer bekend waar dit gaat plaatsvinden. De exacte terreinindeling en daarmee de locatie en opstelling van de autolaadplaatsen ligt echter nog niet vast. VDL Nedcar heeft enige flexibiliteit nodig voor de bedrijfsvoering. Om voldoende zekerheden te bieden voor zowel VDL Nedcar als de inwoners van Nieuwstadt is in berekeningen van een worst case scenario uitgegaan voor het verladen van auto's op de rand van het terrein. Op enkele plaatsen bleek het verladen van auto's aan de rand van het terrein niet inpasbaar binnen de wettelijke kaders, voor deze locaties is de mogelijkheid om auto's te verladen in de nachtperiode dan ook uitgesloten. De Cie. stelt als mogelijke aanvullende maatregel voor om lokale afscherming van de autolaadplaatsen te realiseren om zo piekgeluiden tegen te gaan.

De ruimtebehoefte van VDL Nedcar is groot. De indeling van het terrein dient dan ook zo efficiënt mogelijk te zijn. Om deze reden staan de vrachtwagens dan ook direct naast elkaar opgesteld. Zodra de geproduceerde auto's klaar zijn, worden ze geparkeerd op de GOK-yard. Dit is tevens het moment dat het eigendom van VDL Nedcar overgaat in dat van de klant. Het gereed product wordt door de klant op de trailers geladen en afgevoerd. VDL Nedcar heeft nauwelijks invloed op het moment van verladen van het gereed product. Voor de afscherming geldt dan ook dat men niet kan rekenen op afscherming van andere vrachtwagens. Het realiseren van lokale afscherming zal dan ook per verlaadplaats moeten worden gerealiseerd, dit betekent een toename van het ruimtebeslag van de verlaadplaatsen.

VDL Nedcar heeft indicatief 40 tot 50 verlaadplaatsen nodig. Op basis van de lengte van de vrachtwagen en de hoogte van de trailer is een scherm van 18 meter lang en 4 meter hoog noodzakelijk om de vrachtwagen achter te kunnen plaatsen. Zowel bij een noord-zuid oriëntatie als bij een oost-west oriëntatie zal een deel van Nieuwstadt niet afgeschermd worden door een dergelijk scherm. Het effect van een dergelijk scherm zal dan ook beperkt zijn.

Als richtwaarde voor een geluidsschermbaan is, in analogie met de provinciale beleidsregel, € 500,- per m² aangehouden. De maatregel voorziet in een scherm van 18 meter lang en 4 meter hoog. Het scherm is daarmee 72 m². Bij kosten van gemiddeld €500,- per m² komt de kostprijs van één scherm op €36.000,-. Gezien het aantal benodigde verlaadplaatsen komt het totaalbedrag voor 50 schermen daarmee op €1.800.000,-. De kosten en het effect staan dan ook niet in verhouding tot elkaar. Het plaatsen van een scherm van lokale afscherming is daarmee geen reële optie.

In de rapportage is het overkappen van Industriepark Swentibold en Yard-E beschreven, in het voorgaande punt sec de overkapping van Yard-E. Het overkappen van Industriepark Swentibold blijft daarmee nog een andere potentiële maatregel. Deze maatregel betreft een overkapping van circa 80.000 m², waarmee de kosten in een orde grootte van €32.000.000,- liggen. Waarmee de conclusie in stand blijft dat het overkappen leidt tot een dusdanige kostenpost dat er geen haalbare businesscase is voor VDL Nedcar.

Het verminderen van reflecties van de piekgeluidbronnen tegen objecten

De maatgevende piekgeluidbronnen (logistieke activiteiten van VDL Nedcar) bevinden zich voornamelijk aan de oostzijde, verspreid over Industriepark Swentibold en Yard-E. Voor piekgeluiden is de afstand tussen bron en ontvanger het belangrijkste. Het betreft grote, voornamelijk platte, verharde oppervlaktes en daarmee grote afstanden tussen de bron en ontvanger. Reflecties van piekgeluiden tegen objecten zijn naar ons weten dan ook niet relevant.

De gereed-producten (de auto's) kunnen wel zorgen voor verstoring van het geluid. Reflecties van auto's leiden tot diffusie, daarmee is gerichte reflecties van de auto's richting Nieuwstadt onwaarschijnlijk.

Het lokaal toepassen van stil asfalt of een ander zeer stil wegdek op het terrein

De piekgeluidbronnen (logistieke activiteiten van VDL Nedcar) bevinden zich voornamelijk aan de oostzijde, verspreid over Industriepark Swentibold en Yard-E. Het betreft grote, voornamelijk platte, verharde oppervlaktes. Het toepassen van stil asfalt of een ander stil wegdek lijkt dan ook erg voor de hand te liggen.

Echter, de snelheden op het terrein van VDL Nedcar zijn laag, terwijl grote akoestische reducties door het toepassen van stil asfalt of een ander stil wegdek alleen behaald worden hogere rijsnelheden.¹ Het motorgeluid is bij hoge snelheden namelijk ondergeschikt aan het bandengeluid. In een dergelijke situatie leidt het toepassen van stil asfalt of een ander stil wegdek tot een reductie van de dominante geluidsbron en is het daarmee een effectieve maatregel. Bij lage snelheden, zeker tot 30 km/h, is het motorgeluid dominant en leidt het toepassen van stil asfalt of een ander stil wegdek tot een reductie van een ondergeschikte geluidsbron en is het daarmee geen effectieve maatregel. Het omslagpunt qua dominantie van het geluid ligt tussen de 40 en 50 km/u, onder deze snelheid is het motorgeluid dominant en erboven het bandengeluid. Het toepassen van stil asfalt of een ander stil wegdek is dan ook enkel effectief boven het omslagpunt dat tussen de 40 en 50 km/u ligt.

Daar komt bij dat stil asfalt of een ander stil wegdek slecht bestand zijn tegen afremmend en optrekkend verkeer, hetgeen wat op het terrein van VDL Nedcar met grote regelmaat gebeurt.

¹ Dat geluidreducerend asfalt geen effectieve geluidmaatregel bij rijsnelheden tot 30 km/h volgt óók uit het overzicht van geaccrediteerde asfalttypen die op dit moment op de markt zijn. Voor geen van deze asfalttypen is een geluidreductie vastgesteld bij rijsnelheden lager dan 40 km/h (bron: <https://www.infomil.nl/onderwerpen/geluid/regelgeving/wet-geluidhinder/wegverkeerslawaaia/akoestisch-rapport/cwegdek>).

Logischerwijs zou het stil asfalt of een ander stil wegdek dan ook snel slijten en zijn werking verliezen. Geconcludeerd kan worden dat een dergelijke maatregel niet geschikt is voor het terrein van VDL Nedcar

Conclusie

De berekende piekgeluidbelastingen voldoen aan de wettelijke norm. De Cie. stelt een aantal maatregelen voor om de piekgeluidbelasting van VDL Nedcar richting Nieuwstadt te verlagen, het betreft daarmee bovenwettelijke maatregelen. De maatregelen zetten enerzijds in op bronmaatregelen en anderzijds op overdrachtsmaatregelen. De bronmaatregelen hebben nauwelijks effect omdat het motorgeluid dominant is en niet het bandengeluid. Daarbij komt dat het gebruik van het terrein niet geschikt is voor een dergelijke maatregel. Voor de overdrachtsmaatregelen (schermen) geldt dat deze het meeste resultaat behalen als deze zo dicht mogelijk op de bron of de ontvanger worden geplaatst. Het plaatsen van geluidschermen op het terrein van VDL Nedcar levert een te grote beperking op voor de bedrijfsvoering van VDL Nedcar. Schermen aan de rand van het terrein zijn enorm duur en hebben nauwelijks effect. Het plaatsen van schermen nabij de woningen resulteert in erg hoge afscherming, welke het zicht vanuit de woningen volledig wegneemt en de gronden zijn niet in eigendom van de initiatiefnemers. Tezamen kan dan ook gesteld worden dat de door de Cie. voorgestelde maatregelen niet geschikt zijn of leiden niet tot een haalbare business case met eente rechtvaardigen investering voor VDL Nedcar. Er zijn dan ook geen nieuwe maatregelen voor piekgeluidbelastingen opgenomen in het plan.

3.1.3. Tijdige en kwalitatieve hoogwaardige natuurcompensatie

Advies:

De Commissie vraagt om aandacht voor tijdige en kwalitatief hoogwaardige natuurcompensatie.

Reactie:

Op grond van de provinciale beleidsregel natuurcompensatie en de benodigde ontheffing voor de fabrieksuitbreiding op grond van de Wet Natuurbescherming is er een natuurcompensatie- en mitigatieplan uitgewerkt. De borging van de tijdige uitvoering van deze compensatie en mitigatie is geregeld in de regels 6.4 en 11.3 van het inpassingsplan middels een voorwaardelijke verplichting. Hierbij is er een termijn aangehouden dat binnen 1 jaar na de fabrieksuitbreiding de compensatie gerealiseerd moet zijn. Voorst is er een natuurcompensatieovereenkomst afgesloten tussen de provincie Limburg en VDL Nedcar waarin borging van deze natuurcompensatie ook is opgenomen en zullen er eisen op dit vlak gesteld worden in de benodigde Wet Natuurbeschermingsontheffing en benodigde kaptoestemming van het Sterrebos o.a. op grond van de beleidsregel houtopstanden van de provincie Limburg. Het deel van de compensatie wat nodig is op grond van een benodigde ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming zal voorafgaand aan de ingreep reeds gerealiseerd worden. Dit heeft te maken met een benodigde gewenningsperiode voor diverse soorten waaronder vleermuizen. Een ander deel van de benodigde compensatie (compensatie van de goudgroene natuurzone) kan ruimtelijk gezien niet helemaal gerealiseerd worden aansluitend aan fabrieksuitbreiding (te weinig ruimte beschikbaar). Deze compensatie zal uitgevoerd worden onder het project Platteland in Ontwikkeling.

3.1.4. Maatregelen Sterrebos

Advies:

De Commissie beveelt aan om grote onomkeerbare ingrepen – vooral in het Sterrebos – zo lang mogelijk uit te stellen en vraagt aandacht voor toekomstig beheer van de natuur- en landschapswaarden en monitoring van de effectiviteit van mitigerende en compenserende maatregelen

Reactie

Het Sterrebos zal voor ongeveer 2/3 deel gekapt moeten worden als gevolg van de beoogde fabrieksuitbreiding. Vanwege moverende redenen, zie daarvoor paragraaf 4.2 kiezen wij voor het gedeeltelijk kappen van het Sterrebos voordat er een nieuw contract is afgesloten door VDL Nedcar met nieuwe opdrachtgevers.

Hoofdstuk 3 van het Compensatie en Mitigatieplan welk onderdeel uitmaakt van de planstukken gaat over beheer en onderhoud van de natuur- en landschapswaarden. Paragraaf 5.4 van dit plan gaat over de monitoring van de effectiviteit van de compenserende en mitigerende maatregelen. Verder zullen er in de Wnb-ontheffing eisen gesteld worden ten aanzien van monitoring van de effectiviteit. Tot slot is er ook in de natuurcompensatieovereenkomst de nodige aandacht besteed aan beheer en de kosten daarvan om het beheer de eerste tien jaar te kunnen uitvoeren op grond van een beheerplan.

3.1.5. Toelichting stikstofonderzoek

Advies:

De Commissie constateert dat de redeneringen over de effecten van stikstofdepositie moeilijk uit het MER, de passende beoordeling en de overige stukken is af te leiden en adviseert om in de toelichting op het inpassingsplan duidelijk te maken op basis van welke uitgangspunten dit voornemen toch binnen de wettelijke kaders kan worden gerealiseerd en met welke maatregelen stikstofemissies kunnen worden beperkt

Reactie

Het advies van de Cie. is overgenomen. Op basis van de resultaten van de stikstofonderzoeken is in de plantoelichting van het inpassingsplan helder uiteengezet met welke uitgangspunten het planvoornemen binnen de wettelijke kaders kan worden gerealiseerd.

3.1.6. Verkeerssituatie op terrein VDL Nedcar

Aanbeveling:

De Commissie vraagt meer aandacht voor de verkeerssituatie op het terrein van VDL Nedcar zelf

Reactie

VDL Nedcar heeft in het inpassingsplan een duidelijke splitsing tussen goederenverkeer en personenverkeer aangebracht. In het plan is één centrale goedereningang voorzien en is op deze locatie ook geen personeelsparkeerplaats geprojecteerd. Dit maakt de routing eenduidiger en de bewegwijzering op de omliggende infrastructuur eenvoudiger. De interne routing op het VDL Nedcar terrein is in het plan op hoofdlijnen bepaald en wordt in belangrijke mate verder vorm gegeven door de specifieke productieomvang en -vraag (alsmede de daaraan gerelateerde bedrijfsprocessen) van de nieuwe opdrachtgever(s) en is daarom in dit stadium nog niet in detail te bepalen. Ten behoeve

van een efficiënte en ongestoorde bedrijfsvoering zal VDL Nedcar nadrukkelijk aandacht besteden aan de verdere detaillering van de interne routing. Een duidelijke bewegwijzering hoort daar zeker ook bij.

3.1.7. Visualisatie landschappelijke inpassing

Aanbeveling:

De Commissie beveelt aan om ook (3d) visualisaties ten aanzien van de landschappelijke en cultuurhistorische inpassing vanuit verschillende gezichtspunten op te nemen in de toelichting van het inpassingsplan, zodat omwonenden een goed beeld krijgen van de toekomstige situatie vanuit verschillende gezichtspunten.

Reactie

Naar aanleiding van het toetsingsadvies van de Cie. zijn extra visualisaties van de landschappelijke en cultuurhistorische inpassing in de plantoelichting toegevoegd.

3.1.8. Energiebesparing en duurzame energie

Aanbeveling:

De Commissie beveelt aan om bij de besluitvorming over het inpassingsplan en de omgevingsvergunning meer kwantitatief aan te geven welke mogelijkheden het voornemen biedt voor energiebesparing alsmede de opwekking van duurzame energie

Reactie

Via LEA (Limburgs Energie Akkoord), waaraan ook VDL Nedcar deelneemt, stimuleert de Provincie Limburg dit bedrijf (en de andere deelnemende bedrijven) om maatregelen te nemen voor energiebesparing, duurzame energieopwekking, circulair produceren, alles resulterend in beperking van CO₂-emissie. In het LEA (intentieovereenkomst) zijn geen harde (afdwingbare) doelstellingen of afspraken opgenomen. Zodoende wordt bijgedragen aan de 2030 doelen van het Klimaatakkoord (= 49% minder CO₂-uitstoot in 2030 t.o.v. 1990 en voor de industrie een reductie van 14,3 Mton [+ 5,1 Mton uit energieakkoord 2013] CO₂-uitstoot in 2030 t.o.v. 1990). VDL Nedcar onderzoekt momenteel hoe zij energie kunnen besparen, energie kunnen opwekken (m.n. met zonPV op dak en parkeerplaatsen) en CO₂-uitstoot kunnen verminderen (door elektrificatie of gebruik van waterstof). Qua energie moet VDL Nedcar voldoen aan de bepalingen volgende uit de ETS en Klimaatakkoord/nationale CO₂-heffing. De Urgenda-doelen hebben betrekking op Rijksbeleid. Indien de nieuwe EU-ambities vertaling krijgen naar nationaal NL-beleid, zullen deze ook doorwerken naar bedrijven als VDL Nedcar.

De Provincie Limburg hanteert verder de Limburgse zonneladder waarin een ruimtelijke voorkeursvolgorde voor zonne-energie staat opgenomen. Deze Limburgse zonneladder staat beschreven in de ontwerp-Provinciale Omgevingsvisie Limburg (Ontwerp-POVI.) Gedeputeerde Staten spreekt met deze Limburgse zonneladder een voorkeur uit voor het ontwikkelen van zonnepanelen op daken en wil mogelijkheden daartoe zoveel mogelijk benutten.

Op dit moment gelden echter beperkte mogelijkheden om de toepassing van zonnepanelen op daken af te dwingen. Daartoe zal een wijziging van het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl – opvolger van het Bouwbesluit 2012 onder de Omgevingswet) benodigd zijn. Hiermee krijgen gemeenten meer mogelijkheden om het duurzaam gebruik van daken na de lokale afweging ook richting burgers en bedrijven af te dwingen. Deze wijziging van het Bbl is in voorbereiding door het Ministerie van EZK,

welke naar verwachting uiterlijk 1 januari 2022 in werking zal treden. De Provincie Limburg onderzoekt in hoeverre de provinciale verordening ingezet kan worden om te zorgen dat gemeenten hier actief gebruik van maken (bijvoorbeeld via het opnemen van een 'instructie' in de verordening). Op dit moment kunnen zonnepanelen op gebouwen dus wettelijk gezien nog niet verplicht worden gesteld, ook niet als voorwaarde in het kader van een provinciale subsidieverlening. Dit is overigens wel een uitgesproken wens vanuit het College van Gedeputeerde Staten, maar dit kan dus wettelijk nog niet. Mocht wel een verplichting opgelegd kunnen worden dan willen Gedeputeerde Staten van Limburg hier graag uitvoering aan geven.

Met VDL Nedcar is plaatsing van zonnepanelen op de bestaande daken en parkeerplaatsen onderzocht en besproken. De daken van de bestaande gebouwen van VDL Nedcar zijn slechts deels geschikt voor het plaatsen van zonnepanelen door de hoge belastingen welke al op deze daken rusten. De nieuwe gebouwen zoals die vergund worden, zijn constructief wel geschikt voor het plaatsen van zonnepanelen op de daken.

Wij gaan in overleg met VDL Nedcar om de mogelijkheden voor zonnepanelen op deze gebouwen te benutten. VDL Nedcar geeft aan reeds in gesprek te zijn met een partij die gebruik wil maken van de geschikte daken voor opwek van zonne-energie. Voor de bestaande daken van VDL Nedcar (voor zover die geschikt zijn) is VDL Nedcar in gesprek met een partij welke gebruik wil maken van de geschikte daken. Voor de bestaande parkeerterreinen is een overkapping met zonnepanelen niet wenselijk in verband met benodigde flexibiliteit van deze terreinen.

3.2. Advies Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg (PCOL)

3.2.1. Inleiding

In artikel 9.1. Wro is opgenomen dat er in elke provincie een provinciale planologische commissie ten behoeve van het overleg over en de coördinatie van zaken betreffende provinciaal ruimtelijk beleid is. Bij provinciale verordening worden regels gesteld omtrent de benoeming, samenstelling, taak en werkwijze van de commissie. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen regels worden gesteld ter zake van de verordening, bedoeld in het tweede lid.

In de provincie Limburg betreft een deze planologische commissie de PCOL. De taak van de PCOL is geregeld in het Besluit instelling PCOL. In artikel 1, onder c, van het Besluit PCOL bepaalt dat in elk geval wordt geadviseerd over een ontwerp voor een inpassingsplan als bedoeld in artikel 3.27 van de Wet ruimtelijke ordening. Verder luidt art. 1, lid 3: De commissie heeft naast wat haar bij wet is opgedragen tot taak Gedeputeerde Staten dan wel Provinciale Staten, gevraagd en ongevraagd, te adviseren over de hoofdlijnen van het omgevingsbeleid. Op grond van deze artikelen is de commissie om advies gevraagd over het inpassingsplan uitbreiding VDL Nedcar. Het advies van de PCOL is bijgevoegd als **bijlage 2** bij deze Nota van Zienswijzen en Advies.

3.2.2. Principiële keuzes

De PCOL heeft op basis van behandeling in haar vergadering op 26 augustus 2020 geconstateerd, citeert uit advies: *“dat de voor het plan benodigde adviezen zorgvuldig en volledig zijn uitgevoerd door de Provincie Limburg. Daarbij dient te worden opgemerkt dat het advies ten aanzien van de voorgestelde natuurcompensatie door de vertegenwoordiger van LLTB niet wordt onderschreven”*. De PCOL staat positief tegenover het voorliggende plan en vraagt daarbij aandacht voor:

Het maken van principiële keuzes: *De wereld om ons heen is –mede door covid-19- structureel veranderd. De commissie adviseert de Provincie om fundamentele keuzes te maken over welke ontwikkelingen wel en welke niet passen binnen de beperkte ruimte van Zuid-Limburg en hoe deze bijdragen aan de toekomst van Limburg.*

Reactie

Afgesproken is dat dit onderwerp tijdens de behandeling van de ontwerp omgevingsvisie uitgebreid gaat worden besproken. Tevens zal de Provincie aangeven op welke onderdelen de Provincie expliciet in gesprek wil gaan in dezen met de PCOL.

3.2.3. Volgtijdelijkheid van de activiteiten en compensatie

De plannen voorzien op onderdelen ingrijpende aanpassingen in de fysieke ruimte op en rond het VDL-Nedcar terrein. Concreet gaat het daarbij om het kappen van het Sterrebos met bijbehorende aantasting van het Rijksmonument, bouw van de tweede fabriekshal en de aanleg van de randweg. De commissie adviseert om te bezien of deze onomkeerbare ingrepen pas uit te voeren zijn wanneer er voldoende zekerheid is of deze daadwerkelijke nodig zijn, om te voorkomen dat deze ingrepen en bijbehorende compensatie maatregelen overbodig worden.

Reactie

Vanwege moverende redenen, zie daarvoor paragraaf 4.2 kiezen wij voor het gedeeltelijk kappen van het Sterrebos voordat er een nieuw contract is afgesloten door VDL Nedcar met nieuwe opdrachtgevers.

3.2.4. Duurzaamheid

De commissie zou graag zien dat de schijnbare vrijblijvendheid van duurzaamheidsmaatregelen af gaat en dat maximale duurzaamheid een vanzelfsprekendheid wordt in alle plannen en daarmee ook in dit plan. Zonnepanelen op de nieuw te realiseren gebouwen van VDL Nedcar zou een harde verplichting moeten zijn in het kader van de beoogde uitbreiding. Ook de berging en toepassing van hemelwater behoeft verdere aandacht.

Reactie

Voor de reactie op dit aandachtspunt uit het advies van de PCOL verwijzen wij naar de reactie op het advies van de Cie. onder het kopje 'Energiebesparing en duurzame energie'. De berging en toepassing van hemelwater is uitgewerkt in de waterrapportage welke onderdeel is van de planstukken.

4. VEELVOORKOMENDE ONDERWERPEN

4.1. Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op de onderwerpen en thema's die regelmatig terugkomen in de verschillende zienswijzen. Per onderwerp worden de bezwaren op hoofdlijnen allereerst samengevat. Dit gebeurt telkens in de eerste sub paragraaf over het betreffende onderwerp. Vervolgens wordt een reactie gegeven en afgesloten met een conclusie. Deze vormen samen het bestuurlijk standpunt ten aanzien van het betreffende zienswijzeonderdeel. Bij die onderdelen waar dit aan de orde is, is tevens aangegeven op welke wijze het argument aanleiding geeft de te nemen besluiten of onderliggende stukken te wijzigen. De volgende onderwerpen/ thema's komen aan bod:

1. Het loslaten van de 'als dan voorwaarde' voor het gedeeltelijk kappen van het Sterrebos
2. Het loslaten van de 'als dan voorwaarde' voor de aanleg van de randweg
3. Het ontbreken van een visie op de automotive sector en werkgelegenheid
4. Het inzetten van aanzienlijke publieke middelen in relatie tot een ongewisse automotive sector en COVID-19
5. Ter inzagelegging van de planstukken grotendeels in de zomervakantie
6. Bovenwettelijke compensatie/leefbaarheidsfonds
7. Geluidmaatregelen en verdergaande geluidmaatregelen
8. Gevelisolatie
9. Verkeersveiligheid en de wens om een dubbelzijdig fietspad te realiseren
10. Overlast van vrachtwagen parkeren
11. Inpassing Industriepark Swentibold (IPS)
12. Waardevermindering en planschade

4.2. Het loslaten van de 'als dan voorwaarde' voor het gedeeltelijk kappen van het Sterrebos'

4.2.1. Strekking van de argumenten

Indieners stellen dat vroegtijdige (gedeeltelijke) kap van het Sterrebos in strijd is met eerder gemaakte afspraken. Zij verzoeken de Provincie Limburg om uitstel van de kap van alle bomen die buiten de infrastructurele ingrepen vallen tot het moment dat het contract met een tweede opdrachtgever is getekend. Daartoe moet een dusdanig voorschrift en/of voorwaarde aan de omgevingsvergunning worden verbonden dat het risico op onnodige kap van het Sterrebos alsook van de bomenrij van de Kleine Allee kan worden voorkomen. Onnodige boomkap en daarmee het onnodig opofferen van natuur vormt ook een risico voor kwetsbare diersoorten.

4.2.2. Beantwoording

Aan de gedeeltelijke kap van het Sterrebos is een stringente voorwaarde verbonden: de bomen in het Sterrebos mogen slechts na de uitvoering van het compensatie- en mitigatieplan, gedurende een beperkte periode, onder begeleiding van een ecooloog, gekapt worden. Dit is vanwege de voor de vleermuizen kwetsbare broed- en kraamperiodes beperkt tot 13 weken per jaar (van begin oktober tot eind december). Voor VDL Nedcar betekent de beperkte termijn voor het kappen een onwerkbaar gegeven in het acquisitieproces.

Het aantrekken van een klant voor VDL Nedcar kent verschillende fases. Na een oriënterende fase wordt op enig moment een offerteaanvraag voor een voertuigproject ingediend door een potentiële opdrachtgever (OEM). VDL Nedcar maakt vervolgens daarvoor een offerte, die in een aantal rondes verder wordt uitgewerkt. Daarbij gaat het niet alleen om de financiële aspecten, maar ook over de technische aspecten, verdeling van taken en verantwoordelijkheden en risico's. Ook de projectplanning, productiestartdatum en productieaantallen komen dan aan de orde.

In de onderhandelingen verwacht de OEM een bindende toezegging van VDL Nedcar, die vervolgens (inclusief boeteregelingen) ook contractueel wordt vastgelegd. Met name de planning van de productievoorbereiding en de productiestartdatum zijn van groot belang. De activiteiten voor de productie voorbereiding door VDL Nedcar moet namelijk aan kunnen sluiten op die van o.a. productontwikkeling en marketing/distributie van de OEM. VDL Nedcar heeft reeds met vele opdrachtgevers contact en heeft aangegeven dat het reëel is dat er voor medio 2021 contracten zullen zijn gesloten met nieuwe klanten.

Na de ondertekening van het contract begint VDL Nedcar met de bouw van de bedrijfshallen en het bestellen en installeren van de productielijnen. Vervolgens volgt een fase waarin diverse proefseries (try-outs) plaatsvinden, waarna vervolgens de 'Start Of Production' (SOP) kan plaatsvinden. Daarna wordt het productietempo in enkele maanden verder opgevoerd (ramp-up). Hoewel de duur van de diverse fasen per project enigszins kan verschillen, gaat een representatieve planning uit van een gemiddelde periode van ca. drie jaar, zie ook figuur 2.

Indien VDL Nedcar met een opdrachtgever rond is op het moment dat de periode van kappen zojuist is verstreken, kan het bedrijf niet tijdig overgaan tot de realisering van de uitbreiding en moet zij wachten tot het volgende kapvenster. In het meest ongunstige geval kan dat een tijdverlies van (52-13=) 39 weken opleveren. Een dergelijk uitstel is voor een OEM bedrijfseconomisch noch organisatorisch acceptabel en is een showstopper voor het project. Het wachten op het kapvenster is derhalve een belangrijk obstakel voor de benodigde flexibiliteit in de onderhandelingen met opdrachtgevers. Daarnaast wil VDL Nedcar niet het risico lopen dat, zolang het Sterrebos niet gedeeltelijk gekapt is, nieuwe beschermde soorten zich er gaan vestigen, waarvoor zij opnieuw ontheffing zou moeten aanvragen en tijd verliest voordat eventuele aanvullende compenserende maatregelen zijn uitgevoerd. VDL Nedcar wil - om maximale ruimte te hebben en risico's te beperken - dan ook de mogelijkheid hebben om te kunnen kappen zo snel als dat juridisch mogelijk is, d.w.z. ná verlening van de Wnb-ontheffing, realisering van de noodzakelijke compensatie- en mitigatiemaatregelen en gewenningsperiode) en binnen de kapperiode.

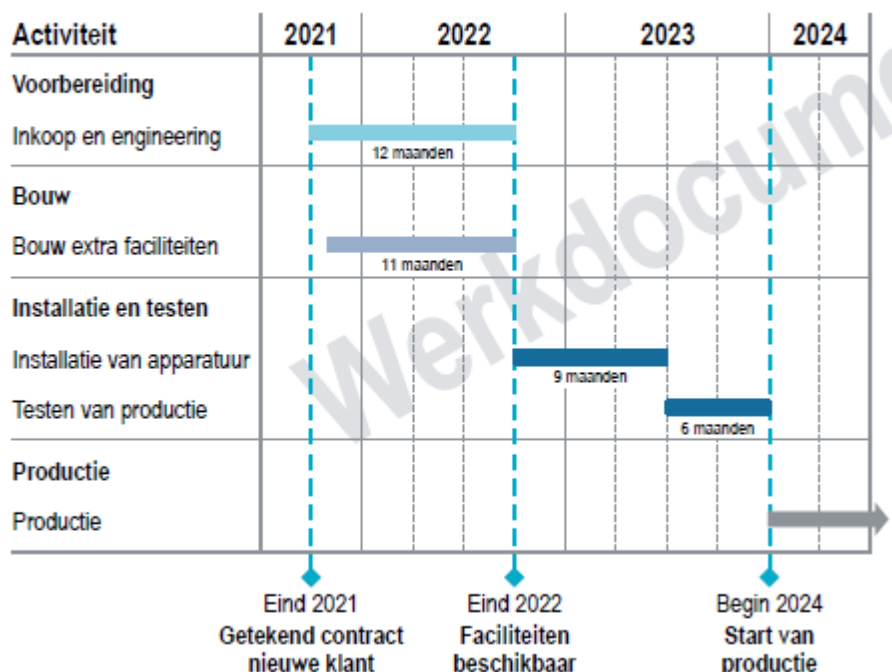
Als gevolg van het recente nieuws van op 14 oktober 2020 dat BMW zich gaat terugtrekken als klant eind 2023 wordt vroegtijdige kap nog urgenter bevestigd. VDL Nedcar heeft adviesbureau Roland Berger in november 2020 gevraagd een onafhankelijke quick-scan uit te voeren over wat de impact is van het terugtrekken van BMW als klant eind 2023 op de benodigde faciliteiten om meerdere klanten te bedienen. Deze quick-scan is als bijlage bij de plantoelichting gevoegd en betreft een nadere onderbouwing op de nut een noodzaak onderbouwing zoals dat in het ontwerp inpassingsplan was opgenomen. Conclusies uit de quick scan zijn:

- In het geval van één klant heeft VDL Nedcar aan het einde van de contractperiode te maken met een continuïteitsrisico voor productie en personeel. Bij wisseling van klant (dus nieuwe klant) valt de productie, vanwege de ombouw, minimaal 1-1,5 jaar stil. Een langdurige stop van de productie leidt tot een continuïteitsrisico van het bedrijf.
- Om de continuïteit van productie en personeel voor de lange termijn (en toekomst vast) te borgen is een multi-cliënt strategie noodzakelijk.

- Gedurende de huidige contracttermijn van BMW is het niet mogelijk om andere klanten te integreren in de huidige fabriek.
- Voor de continuïteit van de productie en dus de huidige werkgelegenheid van 5000 medewerkers is een tijdige uitbreiding van de fabriek voorwaarde.

In de onderstaande figuur 2 is de planning opgenomen van de voorbereidingen voor de start van productie van een nieuwe klant. Uitgangspunt is het borgen van de continuïteit van de huidige werkgelegenheid.

Benodigde tijdslijnen



Op basis van deze planning zal de nieuwe fabriek uiterlijk 2022 beschikbaar moeten zijn en dat betekent start bouw uiterlijk 2021.

4.2.3. Conclusie

Het tijdig kunnen bedienen van een nieuwe klant, om daarmee de continuïteit van de werkgelegenheid te borgen, is voor VDL Nedcar zodanig cruciaal dat uitstel van de acquisitieproces voorbereiding van de realisering van de uitbreiding funest is. VDL Nedcar moet snel en flexibel kunnen handelen. Daarvoor bieden wij VDL Nedcar de juridische mogelijkheden om het Sterrebos gedeeltelijk te kunnen kappen onder de voorwaarde dat er voldaan wordt aan de wettelijke compensatieverplichtingen zoals opgenomen in het inpassingsplan en het natuurcompensatie en mitigatieplan. Deze zijn onderdeel van de planstukken van het inpassingsplan en de aangevraagde ontheffing Wet Natuurbescherming. Het bieden van een dergelijke flexibiliteit is daarmee een essentieel onderdeel van het besluit om de voorgestelde uitbreiding van VDL Nedcar te faciliteren. Hoewel wij begrip hebben voor het standpunt van indieners, is het gezien het vorenstaande niet mogelijk om daaraan tegemoet te komen.

4.3. Het loslaten van de 'als dan voorwaarde van de randweg'

4.3.1. Strekking van de argumenten

Indieners vinden het bezwaarlijk dat in de eindfase van het proces een reeds vastgestelde voorwaarde voor de uitvoering van de inpassingsplan-procedure en plannen, zijnde het 'alsdan' principe, niet meer van toepassing wordt verklaard. Ze zijn van mening dat de Provincie Limburg zich niet aan eerdere gedane toezeggingen houdt, omdat de randweg wordt aangelegd voordat VDL Nedcar een contract heeft afgesloten met een nieuwe opdrachtgever. Indieners vrezen voor het onnodig aantasten van de leefomgeving.

4.3.2. Beantwoording

Het College van Gedeputeerde Staten heeft voor de randweg gekozen omdat deze variant de beste kansen voor VDL Nedcar biedt om de automotieve industrie in Limburg verder duurzaam te verankeren en deze variant ook de voorkeur heeft van de inwoners in de omgeving. VDL Nedcar heeft haar voorkeur uitgesproken voor de Randweg-variant op basis van bedrijfsmatige voordelen voor verbetering van infrastructuur aan de oostzijde van de fabriek. De Randweg biedt voor het bedrijf gunstigere voorwaarden in de aanbiedingen voor nieuwe opdrachtgevers.

Door de weg snel aan te leggen - is het bedrijf eerder in staat opdrachtgevers onder gunstigere voorwaarden aan te kunnen trekken. Dit biedt voor VDL Nedcar een betere (logistieke) doorstroming van de huidige situatie, minder benodigde tijdelijke oplossingen (gebouwen en logistieke concepten) bij een nieuwe klant en een beter functioneel gebruik van de Yard-E voor de huidige bedrijfsprocessen. Voor de definitieve start van de uitvoering van de infrastructuur hebben wij mede gelet op de zienswijzen een go-no go moment ingebouwd in de anterieure overeenkomst die wij afsluiten voordat Provinciale Staten beslissen over het inpassingsplan.

4.3.3. Conclusie

Een snelle aanleg van de randweg draagt mede in het kader van de versnellingsambitie van het College van Gedeputeerde Staten - door anticyclisch te investeren - bij aan het stimuleren van de bouwsector voor het herstel van de Limburgse economie. Wij hebben een go-nog go moment ingebouwd voor de definitieve start van de uitvoering. Daarmee behouden wij een als dan moment.

4.4. Het ontbreken van een visie op de automotieve sector en werkgelegenheid

4.4.1. Strekking van de argumenten

Indieners concluderen dat een toekomstvisie op mobiliteit en automotieve en de gevolgen hiervan voor VDL Nedcar ontbreekt bij de financierende overheden. Een dergelijke onafhankelijke visie moet volgens indieners opgesteld worden alvorens te besluiten tot het investeren van 50+ miljoen euro's gemeenschapsgeld in de uitbreiding van VDL Nedcar.

4.4.2. Beantwoording

Huidige situatie: VDL Nedcar als onderdeel van de maakindustrie in Limburg.

De VDL Groep uit Eindhoven heeft in 2012 NedCar overgenomen, waarop het bedrijf verder ging onder de naam VDL Nedcar. Hierbij wijzigde het karakter van deze voor Nederland unieke autofabriek van een Original Equipment Manufacturer (OEM) naar een onafhankelijke Vehicle Contract Manufacturer (VCM), die in opdracht van – op dit moment – het BMW concern in

serieproductie auto's produceert. Het bedrijf geldt in de Nederlandse Maakindustrie als een voorbeeldbedrijf in het ontwikkelen en beheersen van productieprocessen en de daarbij benodigde logistiek en neemt een belangrijke plaats in de Nederlandse "smart industry". VDL Nedcar heeft zich sinds de start van de productie van MINI's en BMW als VCM bewezen. In een kleine vier jaar tijd rolden vijf verschillende modellen van de band en steeg de productie in het topjaar 2018 naar ruim 210.000 auto's. Gedurende deze piek waren ruim 7.000 medewerkers werkzaam bij de onderneming. Enkele kerncijfers zijn weergegeven in Tabel 2.

		2019	2018	2017	2016
Omzet	EUR mln	3.085	3.653	2.841	1.368
Netto winst	EUR mln	34,4	40,8	31,5	25,1
Medewerkers	aantal per ult. jaar	4.951	5.894	6.546	4.686
Productievolume	x 1.000	174,1	211,7	169,0	87,6

Tabel 2. Kerncijfers VDL Nedcar 2016-2019.

Het BMW concern is zeer tevreden over de prestaties van VDL Nedcar. Een belangrijke kwaliteit van het bedrijf is de flexibiliteit waarmee het kan reageren op de fluctuerende behoefte aan productievolume van de huidige opdrachtgever BMW. Flexibiliteit is een belangrijke voorwaarde voor het concurrentievermogen van VDL Nedcar. De flexibiliteit heeft impact op de werkgelegenheid. Het bedrijf werkt met een flexibele schil en kan variëren met het aantal en de lengte van de ploegendiensten en de bedrijfstijd. Om deze flexibiliteit op een maatschappelijk verantwoorde wijze vorm te geven, zijn in de afgelopen jaren samen met arbeidsmarktorganisaties diverse sociale innovaties doorgevoerd. Hierbij kan worden gedacht aan opleidingsprogramma's, tijdbank-concept, mobiliteitscentrum, deeltijd-WW, wervingsprogramma's onder moeilijk plaatsbare en/of langdurig werklozen.

Na de doorstart in 2012 is de werkgelegenheid toegenomen van ca. 1.500 medewerkers (in dienst in 2012) naar een piek van 7.200 medio 2018 (ca. 5.000 ultimo 2019). Van het totaal aantal medewerkers woont circa 32% binnen een straal van 15 kilometer van de bedrijfslocatie in Born en circa 47% binnen een straal van 20 kilometer. De medewerkers van VDL Nedcar zijn dus niet alleen afkomstig uit de regio Sittard-Geleen, maar uit een groot deel van Limburg en de aangrenzende Euregio.

Strategie VDL Nedcar

De huidige situatie waarin VDL Nedcar afhankelijk is van één opdrachtgever maakt het bedrijf kwetsbaar. Het wegvallen van deze opdrachtgever zou betekenen dat de continuïteit van de productie en daarmee van het gehele bedrijf in het geding is.

Om dit risicoprofiel te verminderen streeft VDL Nedcar er naar om meerdere opdrachtgevers aan te trekken ('multi-cliënt strategy'). Dit is bedrijfseconomisch van essentieel belang om op de lange termijn de fabriek vitaal te houden en de continuïteit van de werkgelegenheid voor een langere periode structureel te kunnen borgen. Meerdere opdrachtgevers kunnen er ook voor zorgen dat korte termijn fluctuaties in de productie en daarmee schommelingen in de personeelsbezetting beter gedempt kunnen worden. Het combineren van de productie voor meerdere opdrachtgever op één productielijn is over het algemeen niet mogelijk, vanwege technische, capaciteits- en geheimhoudings-restricties.

Om een tweede opdrachtgever te kunnen bedienen heeft VDL Nedcar uitbreidingsmogelijkheden nodig voor de bouw van een tweede productielijn. Een tweede opdrachtgever geeft de fabriek een

stabiele verankering als zeer belangrijke werkgever in Limburg. In de onderhandelingen met potentiële opdrachtgevers is herhaaldelijk gebleken dat VDL Nedcar met de betreffende partner niet tot afspraken kon komen, omdat de (planologische) zekerheid van een vergunning voor de uitbreiding ontbrak. Enkele malen zijn onderhandelingen voor grote projecten met zeer gerenommeerde OEM's hierop gestrand. Ontbindende of opschortende voorwaarden ten aanzien van grondverwerving, bestemmingsplanwijziging en/of vergunningverlening blijken voor een potentiële opdrachtgever niet acceptabel. De opdrachtgever zoekt in een project waarmee miljarden euro's zijn gemoeid immers naar zekerheid in de afstemming van de activiteiten voor de productie voorbereiding op die van o.a. productontwikkeling en marketing/distributie. VDL Nedcar heeft het provinciaal bestuur verzocht uitbreidingsruimte inclusief vergunningsruimte planologisch mogelijk te maken.

Belang van de automotive sector en beleid van de Provincie Limburg

VDL Nedcar is een belangrijk bedrijf voor de automotive sector in de Limburgse en zelfs landelijke maakindustrie. Het bedrijf biedt nu (2020) werkgelegenheid aan ongeveer 5.000 mensen directe werkgelegenheid, waarvan het overgrote deel afkomstig is uit Limburg. Daarnaast is er sprake van indirecte werkgelegenheid bij toeleveranciers in de regio. VDL Nedcar vormt een belangrijke hoeksteen voor de Nederlandse automobielenindustrie, waarvan in Limburg en Noord-Brabant zo'n 45.000 mensen qua inkomen afhankelijk zijn.

De uitbreiding is gericht op het structureel zekerstellen van de werkgelegenheid voor gemiddeld ca. 6.000-6.500 medewerkers en bij de toeleveranciers. Een uitbreiding maakt een groei mogelijk tot pieken van maximaal ca. 11.000 arbeidsplaatsen bij VDL Nedcar en heeft positieve effecten op de groei in de regio bij bestaande en nieuwe toeleveranciers.

Uitbreiding en daarmee de structurele verankering van VDL Nedcar is belangrijk voor de bestendiging en versterking van de Limburgse – en daarmee tevens voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid. Dit betekent immers behoud en uitbreiding van de structurele werkgelegenheid binnen Limburg en versterking van de positie van de maakindustrie in Limburg. Om die redenen is de Provincie Limburg vanuit langetermijnperspectief bereid inspanningen te verrichten om VDL Nedcar duurzaam te verankeren. Dit betekent immers behoud en uitbreiding van de werkgelegenheid en versterking van de positie van de maakindustrie in Zuid-Nederland. Om die redenen is de provincie vanuit een lange termijn perspectief bereid inspanningen te verrichten om VDL Nedcar duurzaam te verankeren.

De Provincie Limburg wil nu de juiste voorwaarden scheppen, ook als de economie weer aantrekt, VDL Nedcar hierop te kunnen laten inspelen. Het bedrijf heeft een zeer goede staat van dienst om tijdig meerdere modellen auto's (zij het van hetzelfde merk en met dezelfde platforms) van hoogstaande kwaliteit te kunnen produceren. Het bedrijf kan straks een flexibele productiecapaciteit aanbieden voor meerdere automobielenmerken.

In de ontwerp omgevingsvisie Limburg (vaststelling door Provinciale Staten naar verwachting in februari 2020) wordt gesteld dat voor de economische ontwikkeling van Limburg versterking van de regionale economische structuur binnen een excellent vestigingsklimaat het uitgangspunt blijft. De ruimtelijke mogelijkheden zijn randvoorwaardelijk voor deze ambitie. VDL Nedcar is een onmisbaar bedrijf voor de automotive sector in de Limburgse maakindustrie. Het bedrijf biedt thans werkgelegenheid aan ongeveer 5.000 mensen. Voor het zekerstellen van de continuïteit van deze banen is het strategisch noodzakelijk dat VDL Nedcar kan uitbreiden. In samenwerking met de betrokken gemeenten wil de provincie deze strategie faciliteren en daarmee de automotive sector in Limburg verankeren. Via het planologisch traject voor het inpassingsplan krijgt het bedrijf de ruimte

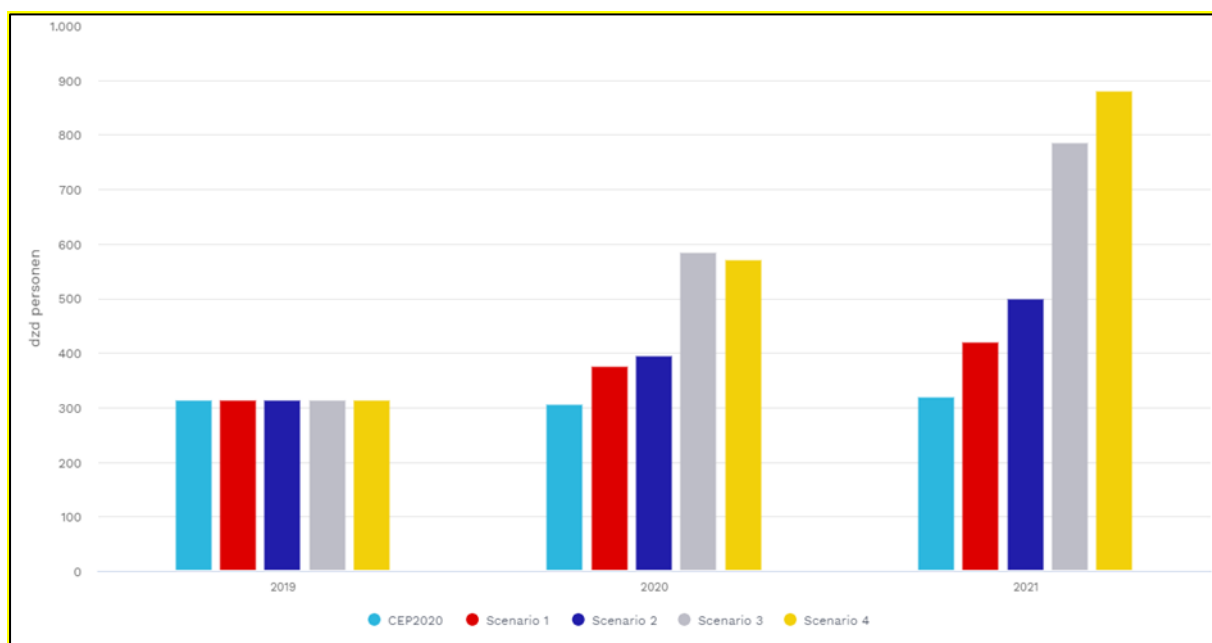
om deze uitbreiding mogelijk te maken. Hiervoor moet ook de infrastructuur rond het bedrijf aangepast worden. Belangrijk is dat hier een goede balans wordt gevonden tussen economie, milieueffecten en de leefbaarheid van de woonkernen in de omgeving.

Regionale arbeidsmarkt

De afgelopen maanden heeft er een flinke stijging van het aantal mensen dat werkloos is geworden plaatsgevonden. Na jaren van daling zijn er in Limburg op dit moment (3^e kwartaal 2020) ongeveer 20.000 mensen met een WW uitkering². Een jaar geleden (2019) waren dit er nog ongeveer 15.000. De arbeidsmarktspanning is hierdoor flink afgenomen. De arbeidsmarkt is in het 3^e kwartaal 2020 'gemiddeld'. In het derde kwartaal van 2019 was dit anders. De arbeidsmarkt was toen 'krap'. Dit betekent dat er op dit moment meer werkzoekenden per vacature zijn.

We zien dat op dit moment vooral de jongeren worden geraakt. Er zijn op dit moment ongeveer het dubbele aantal jongeren met een WW-uitkering ten opzichte van een jaar geleden. Daarbij is het belangrijk om de kanttekening te maken dat het aantal jongeren zonder baan in werkelijkheid nog groter is. Een jongere heeft een kort arbeidsverleden en hierdoor kort recht op WW. Als deze jongere binnen deze termijn nog geen werk heeft gevonden verdwijnt deze uit de WW-cijfers. Daarmee is de kwetsbaarheid van deze groep groot.

Het is moeilijk om de arbeidsmarkteffecten voor de komende jaren in te schatten. Er zijn door het CBP verschillende scenario's gemaakt. In 2019 bedraagt de werkloze beroepsbevolking 300.000. Deze scenario's verschillen 420 duizend niet werkende werkzoekenden in Nederland in het meest positieve scenario tot 880 duizend in het meest negatieve scenario. Zie onderstaande figuur 3.



Figuur 3 CPB scenario's werkzoekenden

Dit betekent toename van de werkloosheid in een bandbreedte van 40 – 180%. Indien wij deze landelijke prognose op Limburg toepassen:

² We maken gebruik van de cijfers rondom de WW-uitkering omdat dit de dynamiek op de arbeidsmarkt het beste weergeeft. Werknemers die hun baan verliezen komen her eerst terecht bij het WW-loket. De langdurige effecten op de brede beroepsbevolking zijn pas later goedmerk- en meetbaar (bijvoorbeeld langdurige werkloosheid of het niet meer actief zoeken naar een baan).

- 2019: 15.000 mensen met een WW-uitkering;
- 2021: 21.000 – 27.000 mensen met een WW-uitkering.

In het derde kwartaal 2020 bedraagt het aantal mensen met een WW uitkering 20.000.

Naast de groei aan mensen die zonder werk komen te zitten daalt ook het aantal vacatures. Hierbij zien we dat vooral de laagste opleidingsniveaus het hardst worden geraakt. In een jaar tijd is het aantal ontstane vacatures voor de laagste groep met 33% afgenomen.

Het perspectief voor Limburg is dus een zeer ruime groei van het aantal mensen zonder werk, met name onder de jongeren. Ook neemt het aantal vacatures voor het laagste opleidingsniveau drastisch af.

De strategie van VDL Nedcar met het hebben van een tweede productielijn t.b.v. haar multiciënt-strategie leidt er allereerst toe dat de bestaande werkgelegenheid (thans circa 5.000 directe banen) behouden blijft omdat er een meer robuust bedrijfsmodel gaat ontstaan waarin er niet langer een afhankelijkheid bestaat van één opdrachtgever. Daarnaast zal de (directe) werkgelegenheid doorgroeien naar een structureel niveau van 6.000-6.500 werknemers en incidenteel (maximale piek) met nog eens 4.500-5.000. Voor de verhouding directe-indirecte banen wordt voor de industriesector de verhouding 1:1 aangehouden. Een 2^e productielijn levert aldus een structureel niveau van 6.500 indirecte banen op.

Gezien de arbeidsmarktontwikkeling is de bestending en groei van de werkgelegenheid bij VDL Nedcar van groot belang voor de automotieve sector in Limburg.

Dit geldt in het bijzonder voor de doelgroepen jongeren en de mensen met een lager opleidingsniveau, waarin sprake is van een bestaande groeiende behoefte naar arbeidsplaatsen. Indien VDL Nedcar niet uitbreidt is het bedrijf zeer kwetsbaar. Het eventueel wegvallen van VDL Nedcar heeft desastreuze consequenties voor de de Limburgse arbeidsmarkt en economie.

Perspectief vanuit de markt

VDL Nedcar is een van de drie VCM's in Europa (te midden van bijna 300 automotieve fabrieken in Europa. Daarvan produceren 142 fabrieken personenauto's.

VDL Nedcar heeft ten opzichte van haar twee concurrenten Valmet (Finland) en Magna Steyr (Oostenrijk) aanzienlijk veel meer auto's gebouwd. Ook is zij meer georiënteerd op het bouwen van grotere productievolumes en beschikt zij (m.n. t.o.v. Valmet) over een gunstige geografische locatie, en ook t.o.v. Magna Steyr als het gaat om de ligging t.o.v. zeehavens.

In haar acquisitie richt VDL Nedcar zich op een viertal marktsegmenten, te weten bestaande Europese OEM's, Aziatische OEM's, nieuwe startups én mobiliteitsaanbieders. Deze drie segmenten hebben ieder hun eigen strategische kenmerken, marktdynamiek en kansen/risico's.

Bestaande Europese OEM's (zoals BMW, Mercedes, Jaguar Landrover, Volkswagen) zijn onder normale marktomstandigheden geïnteresseerd in uitbesteding van productieactiviteiten, omdat zij zo financiële middelen vrij kunnen maken voor investeringen in innovatie. Zo heeft VDL Nedcar in de afgelopen twee á drie jaar enkele zeer serieuze en omvangrijke projectaanvragen van dergelijke partijen ontvangen. Helaas hebben deze niet geleid tot een opdracht, onder meer vanwege – voor de opdrachtgever - ontoereikende zekerheden over de (tijdige) beschikbaarheid van uitbreidingsmogelijkheden. Het niet kunnen garanderen van een harde productiestartdatum is voor OEM's niet acceptabel. Momenteel is, als gevolg van de pandemie, hun behoefte aan het gebruik van externe productiecapaciteit bij VCM's minimaal. Echter, deze behoefte zal naar verwachting op relatief korte termijn weer gaan toenemen. Volgens adviesbureau 'IHS market' is in 2023 een

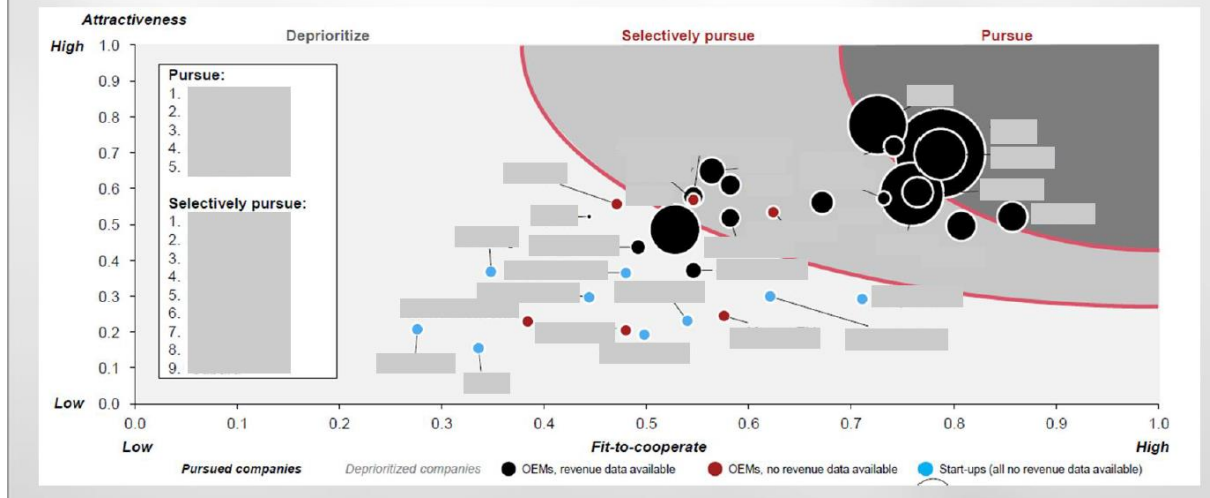
terugkeer naar de productievolumes van 2019 te verwachten. Een enkele OEM heeft zelfs al aangekondigd binnen een á anderhalf jaar een concrete projectaanvraag aan VDL Nedcar te zullen voorleggen. Daarnaast overwegen Aziatische OEM's (zoals BYD, FAW en GWM) productielocaties op het Europese vasteland als springplank voor het benaderen van de West-Europese markt. Tot slot bezinnen de Aziatische OEM's die al in Europa produceren (zoals Toyota en Honda) zich op hun Europese productielocatie in functie van het Brexit-proces.

Innovatieve startups (zoals bijvoorbeeld Fisker, NIO en Weltmeister) en mobility providers beschikken niet of beperkt over eigen productiecapaciteit en zijn voor hun productie in belangrijke mate afhankelijk van VCM's. Met name de startups zijn in staat om grote bedragen aan financiering te verwerven en willen op betrekkelijk korte termijn (2022-2023) de markt betreden, waarbij zij een snelle groei van de verkoop- (en daarmee ook productie-)volumes ambiëren. De meeste mobility providers hanteren een horizon die zich iets verder uitstrekt (2025-2030), maar kunnen op termijn ook interessante opdrachtgevers blijken.

In elk van deze segmenten heeft VDL Nedcar al geruime tijd relaties opgebouwd met mogelijke opdrachtgevers. Wekelijks komen daar nieuwe contacten bij, zowel naar aanleiding van initiatieven vanuit de markt, als ook door actieve acquisitie van VDL Nedcar zelf. Op deze wijze heeft VDL Nedcar een brede range aan potentiële opdrachtgevers in kaart gebracht. VDL Nedcar onderzoekt welke van deze leads het beste aansluiten bij de sterktes die VDL Nedcar te bieden heeft. Tevens beoordeelt VDL Nedcar de technische, commerciële en financiële haalbaarheid van de businessplannen van deze partijen. Zo wordt een gestructureerd inzicht in de 'sales funnel' opgebouwd en kunnen de acquisitie-inspanningen optimaal worden ingericht. Op dit moment bestaan er actieve contacten met circa twintig partijen die contract manufacturing bij VDL Nedcar binnen een termijn van enkele jaren als een serieuze strategische optie overwegen (zgn. 'leads'). Onderstaande figuur 4 geeft de diverse leads geanonimiseerd weer. Ze zijn gerangschikt naar strategische 'fit' (d.w.z. de aansluiting tussen de strategische behoefte van de opdrachtgever en de propositie van VDL Nedcar) en samenwerkingsaantrekkelijkheid. Hoe hoger de OEM's op de beide assen staan en hoe groter de cirkel, des te positiever scoren de OEM's ook in het acquisitietraject.

Op grond van aanvragen in de afgelopen jaren en recente contacten mag men concluderen dat er een reële kans is op het contracteren van minimaal een nieuwe opdrachtgever waarvoor in 2024 producten van de band moeten kunnen rollen.

Marktonderzoek naar potentiële nieuwe opdrachtgevers



4.4.3. Conclusie

Op grond van bovenstaande marktanalyse, de geschetste kansen voor VDL Nedcar en de geleverde prestaties van VDL Nedcar in de afgelopen periode hebben wij volop vertrouwen in dat VDL Nedcar nieuwe klant(en) aan zich weet te binden om daarmee de continuïteit van het bedrijf en de werkgelegenheid te borgen.

4.5. Het inzetten van aanzienlijke publieke middelen in relatie tot een ongewisse automotive sector en COVID-19

4.5.1. Strekking van de argumenten

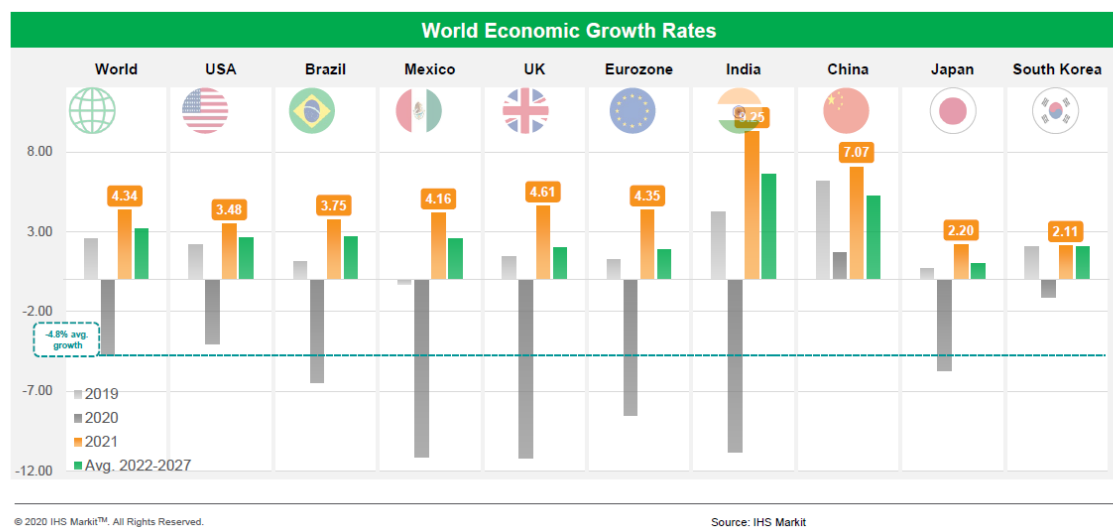
De benodigde publieke middelen zijn totaal niet in verhouding tot de niet onderzochte en niet onderbouwde toekomst van de auto-industrie in de context van de COVID-19 pandemie. Het werkgelegenheidsargument wordt op geen enkele manier gestaafd en is in het huidige economische perspectief onzeker. Indieners zijn dan ook van mening dat de overheden pas in dit inpassingsplan moeten investeren op het moment dat 100% zeker is dat de werkgelegenheid hierbij onomstotelijk vast staat. Nu lijkt het erop dat de overheden met publieke middelen puur de ambitie van VDL Nedcar ondersteunen.

4.5.2. Beantwoording

De mondiale automobiemarkt ondervindt momenteel een afzettaling als gevolg van de COVID-19 pandemie. De verwachting van marktanalisten geeft aan dat deze terugval de eerstkomende jaren voelbaar zal blijven, doch dat de markt zich uiteindelijk zal herstellen. Onderstaande figuur 5 illustreert dit, ook voor wat betreft de Eurozone.

World Economic Growth Rates

Recovery underway from deepest and likely shortest recession as COVID-19 containment drives near-term outlook



De impact van de Covid-19 pandemie op de economie en de daaruit voortvloeiende afzetdaling doen niets af aan het belang voor VDL Nedcar om nieuwe opdrachtgever(s) te vinden en daarmee aan de noodzaak om een tweede productielijn in bedrijf te kunnen nemen. Het verwachte herstel zal bijdragen aan het sneller kunnen contracteren van opdrachtgevers.

Ten aanzien van het inzetten van aanzienlijke financiële middelen (50 miljoen euro+ merkt het College van Gedeputeerde Staten het volgende op. De inzet van het College van Gedeputeerde Staten is, ook naar aanleiding van de recente berichtgeving over geen vervolgorder van BMW voor VDL Nedcar, om de duizenden banen voor Limburg in de automotive sector te behouden. Dit is voor de medewerkers, het bedrijf en de regio belangrijker dan ooit. 10.000 werknemers hebben direct of indirect een baan gekoppeld aan de activiteiten van VDL Nedcar. Voor de continuïteit van het bedrijf en werkgelegenheid zijn meerdere opdrachtgevers essentieel. Daarom is uitbreiding van de fabriek nodig met een tweede productielijn. VDL Nedcar intensificeert met ondersteuning van de Rijksoverheid haar zoektocht naar opdrachtgevers. Samen met het Rijk en de gemeenten wil de provincie de planologische voorwaarden scheppen voor de uitbreiding en de continuïteit van de werkgelegenheid. Provincie wil samen met VDL een aanvraag doen voor een substantiële bijdrage uit het Nationaal groeifonds in de financiering van de gebiedsontwikkeling. De aanpassing van de infrastructuur, als onderdeel van de gebiedsontwikkeling, vergt een zeer omvangrijke investering door de overheden. Voordat gestart wordt met de aanleg van de infrastructuur vindt nog een afweging plaats met een definitief go-no go moment.

4.5.3. Conclusie

Gezien de geschetste regionale- en nationale belangen, de gezamenlijke aanpak en ondersteuning op alle overheidsniveaus en het go-no go moment voor de definitieve aanleg van de infrastructuur vinden wij de inzet van publieke middelen gerechtvaardigd.

4.6. Ter inzage legging van de planstukken grotendeels in de zomervakantie

4.6.1. Strekking argumenten

Het grotendeels in de zomervakantie in procedure brengen van het ontwerp-inpassingsplan met bijbehorende ontwerp besluiten wordt als niet gepast beschouwd. Indieners zijn van mening dat de stukken daarvoor te omvangrijk zijn, dat daarmee het indienen van zienswijzen onmogelijk gemaakt wordt en dat eerder opgebouwd vertrouwen wordt geschaad.

4.6.2. Beantwoording

Het besluit van GS ten aanzien van de tervisielegging van het ontwerp-inpassingsplan was in de planning voorzien op 9 juni 2020. Medio mei 2020 was er sprake van een aantal aandachtspunten die nader onderzoek behoeften (o.a. geluid, stikstof, nader soortenonderzoek). Deze vergden meer tijd om te verwerken in het inpassingsplan en onderliggende onderzoeken. Na verwerking moesten zowel het Bevoegd Gezag als de beide gemeenten ruimte krijgen om te reageren. Om bovengenoemde redenen werd medio mei 2020 ingeschat dat er een extra doorlooptijd van het ontwerp inpassingsplan nodig was van 3 à 4 weken.

Gedeputeerde Staten hebben vervolgens een afweging moeten maken tussen:

- Enerzijds het vasthouden aan besluitvorming op 9 juni 2020 met weliswaar het voordeel dat van de zienswijzeperiode van 6 weken er 4 weken buiten de vakantieperiode zouden vallen. Maar met als nadeel/ risico dat onvoldragen stukken ter visie zouden worden gelegd;
- Of besluitvorming over de ter visielegging van het ontwerp inpassingsplan op te schorten naar 30 juni 2020. Met als voordeel dat de ter visie gaande stukken meer volledig, kwalitatief beter en voldragen zouden zijn. Maar met als nadeel dat er veel minder mogelijkheden zouden zijn voor communicatie met de burger buiten de vakantieperiode (namelijk 5 weken tervisielegging in de vakantieperiode en 1 week erbuiten).

Bij de afweging speelde ook mee de noodzaak van een strakke planning die steeds gericht was op vaststelling van het inpassingsplan door PS in december 2020. Er is dan weliswaar – in verband met de mogelijkheid van een beroepsprocedure bij de Raad van State – nog geen onherroepelijk inpassingsplan. Maar in de acquisitiesprekken die VDL Nedcar voert met (nieuwe) potentiële opdrachtgevers is het opschuiven van vaststelling van het inpassingsplan (en daarmee ook later in de tijd de beroepsprocedure) een 'showstopper'. VDL Nedcar moet in contractbesprekingen een indicatie kunnen geven wanneer uitbreiding planologisch formeel geregeld is. Besluitvorming over het ontwerp-inpassingsplan opschuiven tot na het zomerreces (en daarmee vaststelling door Provinciale Staten in Q1 2021) waarmee tervisielegging geheel buiten de zomervakantie zou komen te liggen was tegen die achtergrond geen optie.

4.6.3. Conclusie

Alles overwegende is ervoor gekozen om besluitvorming over de ter visielegging van het ontwerp inpassingsplan te verschuiven naar 30 juni 2020. Hoofddargument hiervoor was de betere kwaliteit van de stukken die ter visie worden gelegd. Dat het voor de omgeving wellicht lastiger is om stukken te beoordelen in een periode die deels in het zomerreces, is ons inziens voldoende opgevangen door de inzet van een zorgvuldig en uitgebreid communicatietraject richting omgeving. Variërend van diverse (thema)bijeenkomsten tot 1 op 1 gesprekken. Details van dit traject zijn te vinden in paragraaf 2.3.

4.7. Leefbaarheidsfonds en bovenwettelijke compensatie

4.7.1. Strekking argumenten

Naast de verplichte wettelijke natuurcompensatie voor de aantasting van de goudgroene natuurzone en soortenaantasting in het kader van de Wet Natuurbescherming vinden indieners het instellen van een leefbaarheidsfonds voor de kernen van Nieuwstadt en Holtum voor elk € 300.000,- onvoldoende. Dit geldt tevens voor de bovenwettelijke compensatie in het kader van het Platteland in Uitvoeringsproject (verder PIO). Bovenal stellen indieners dat een planning en uitvoeringsschema met benodigde financiën ontbreekt in het kader van het PIO-project.

4.7.2. Beantwoording

Leefbaarheidsfonds

De Provincie Limburg heeft met de gemeenten Sittard-Geleen, Echt-Susteren en VDL Nedcar afgesproken dat er per kern Holtum (gemeente Sittard-Geleen) en Nieuwstadt (gemeente Echt-Susteren) een leefbaarheidsfonds komt van € 300.000. Gelijkelijk te verdelen tussen de Provincie Limburg, en de betreffende gemeente. De Provincie Limburg stort evenals VDL Nedcar in totaal €200.000, -. De gemeenten Sittard-Geleen en Echt-Susteren ieder € 100.000, -.

In eerste instantie was de gemeente Sittard-Geleen van mening dat de bijdrage van de provincie en VDL Nedcar voor het leefbaarheidsfonds te laag. Met een aanvulling op hun zienswijze hebben ze aangegeven dat dit onderdeel van hun zienswijze ten onrechte was opgenomen.

Doel van het leefbaarheidsfonds zijn kleinschalige lokale initiatieven die door de bewoners zelf worden aangedragen. De organisatie en de uitvoering van het leefbaarheidsfonds wordt in overleg met en door de gemeenten opgepakt. Dit fonds gaat dus niet over de aanleg van natuur en aankoop gronden. Dat zijn zaken die in het kader van Platteland in Ontwikkeling worden opgepakt.

Bovenwettelijke compensatie in het kader van het PIO-project

Binnen het Platteland in Ontwikkeling project Swenstibold zijn mede naar aanleiding van de uitbreidingsplannen van VDL Nedcar in november 2019 schetsschuiten gehouden in de kernen Holtum en Nieuwstadt. Naast de onderwerpen 'Natuur en Landschap' en 'Recreatieve verbindingen' zijn ook 'Verkeersveiligheid en overlast' en 'Leefbaarheid in de kern' aan de orde gekomen. Deze onderwerpen zijn ook bestuurlijk besproken met de gemeenten Sittard-Geleen en Echt-Susteren.

Hierbij is helder geworden waar natuurcompensatie en het gemeentelijke groen zal worden gerealiseerd en hoeveel er waar zal worden gerealiseerd. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt over welke onderdelen zullen worden opgepakt in het kader van de gebiedsverkenning mobiliteitsopgave Westelijke Mijnstreek.

Binnen PIO zullen de volgende zaken worden opgepakt:

De realisering van natuurcompensatie en groen:

- Nabij Holtum 10 ha (zoekgebied Holtum-Noord en Landschapspark Born) en verbinding Limbrichterbos – de Rollen. 5,5 ha is wettelijke natuurcompensatie en 4,5 is bovenwettelijke natuurcompensatie
- Nabij Nieuwstadt 10 ha (nabij Susteren en Groene entree Nieuwstadt). Dit is alleen wettelijke natuurcompensatie
- Door de gemeente Echt-Susteren en Landschapspark Susteren samen wordt ruim 6 ha groen gerealiseerd (nabij Nieuwstadt). Dit betreft bovenwettelijke natuurcompensatie

- Het realiseren van een groene driehoek aan de zuidoostzijde van de aan te leggen randweg N276. Dit betreft 1,35 ha. Zodra de gronden zijn verworven wordt een inrichtingsplan (op grond van het 1 miljoen bomenplan) gemaakt en uitgevoerd (de driehoek wordt ook wel het 'ambitiebosje' genoemd). Deze maatregel betreft bovenwettelijke natuurcompensatie.

Bovenstaande maatregelen zijn financieel gedekt.

Strategieplan omzetting landbouw naar natuur

Door Gedeputeerde Staten wordt voor eind 2020 het strategieplan omzetting landbouw naar natuur vastgesteld. Vanaf januari 2021 kunnen dan alle eigenaren worden bezocht met de vraag of zij grond willen verkopen of ruilen voor andere grond. Het betreft het afmaken van door de Provincie Limburg reeds aangekochte maar nog niet ingerichte onderdelen van de goudgroene natuurzone. Qua omvang betreft dit iets meer dan 5 ha langs de Rode Beek bij Nieuwstadt. Het inrichtingsplan wordt in 2021 opgesteld en in 2022 wordt dit uitgevoerd. Dit betreft geen natuurcompensatie en ook geen bovenwettelijke natuurcompensatie maar de uitvoering van bestaand beleid.

Verbeteren natuurkwaliteit IJzeren Bos.

Om de natuurkwaliteit van het IJzeren bos te verbeteren (het is te droog, het bos moet worden vernat wegens ecologische redenen) is de aankoop van ruim 9 ha landbouwgrond noodzakelijk. Aankoop is nodig omdat deze 9 ha te nat worden voor de landbouw. De 9 ha maken onderdeel uit van het strategieplan omzetting van landbouw naar natuur. De eigenaren van deze 9 ha worden in het 1^e kwartaal 2021 bezocht met de vraag of men wil verkopen of ruilen voor andere grond. Dit is geen wettelijke of bovenwettelijke natuurcompensatie maar de uitvoering van bestaand beleid.

Onderzoek routestructuren

Dit is nog een wens van uit de schetsschuiten die gehouden zijn in het kader van Platteland in Ontwikkeling. Het gaat hierbij om ontbrekende schakels in lokale routerstructuren (voornamelijk recreatief) en pragmatische oplossingen. Er zijn nu geen middelen voor dit doel geormerkt. Samen met betrokkenen in het gebied worden de ontbrekende schakels in het veld nagelopen en wordt er bekeken of er pragmatische oplossingen mogelijk zijn.

Aanpak beektrajecten

Door het waterschap worden binnen het PIO-project enkele beektrajecten aangepakt. In 2023 staat de uitvoering gepland van de volgende beektrajecten:

Herinrichting Rode Beek Millen-Susteren
Herinrichting Geleenbeek Echt - Beekmonding + Sifon
Herinrichting Geleenbeek Millen - Nieuwstadt
Herinrichting Geleenbeek Oud-Roosteren A2
Herinrichting Geleenbeek Katsbek Nieuwstadt - Oud Roosteren

Voor deze beken wordt er ook nog een quick scan uitgevoerd naar het klimaatbestendig maken van deze beken. Dit gebeurt om inzicht te krijgen in de vraag: wat betekent dit? (Consequenties voor de landbouw, kosten maatregelen). De scan gaat plaatsvinden in het laatste kwartaal van 2020.

Planning

	2020	2021	2022	2023	2027	2028
Natuurcompensatie (realisatie in ongeveer 6 jaar 2002-2008) - Strategieplan voor omzetting agrarische grond naar natuur (aankoop/ruiling) - Bezoeken alle eigenaren - Bepalen verdere realisatie strategie n.a.v. bezoek alle eigenaren - Aankopen/ruilen natuurcompensatie gronden (door Provincie Limburg) - Opstellen inrichtingsplan natuurcompensatiegronden - Inrichten en overdagen eindbeheerder natuurcompensatie gronden	Q4	Q2 Q3	Q1 Q2	- -	Q1 Q1	Q3
Quick scan beekdal brede benadering - Bepalen breedte zone rond beken - Inschatten grondwaterstanden zomer/winter in deze zone - Inventarisatie agrarisch gebruik - Bepalen consequenties voor het agrarisch gebruik - Inschatten kosten maatregelen	Q4 Q4 Q4 Q4 Q4					
Onderzoek route structuren - Formeren 2 lokale werkgroepjes (Holtum en Nieuwstadt) - Bepalen ontbrekende schakels (veldwerk met werkgroepjes) en oplossingen - Opstellen kosten ramingen - Zoeken dekking voor realisatie - Maken realisatieplan en uitvoering	Q4 Q4	Q1 Q2 Q2	Q2	- -	- -	Q3

Wat wordt niet opgepakt binnen PIO

Landbouwstructuurverbetering

Deze verbetering had kunnen plaatsvinden als ondersteunend instrument bij de andere PIO doelen. De Limburgse Land en Tuinbouwbond (verder LLTB) heeft hiervoor POP3 subsidie toegezegd gekregen. De LLTB heeft echter aangegeven hier geen gebruik van te maken. De Provincie Limburg gaat daarmee geen planmatige kavelruil organiseren. Wel organiseert de Provincie Limburg (indien dit nodig is voor de realisering van natuur of groen) kleinschalige grondruilingen.

Verkeersontsluiting en overlast

Er worden de volgende verkenningen uitgevoerd:

- De *gebiedsverkenning mobiliteitsopgave Westelijke Mijnstreek* moet oplossingen gaan bieden voor verkeersonveilige situaties en doorstroming op met name voor N276 en de verloren van Themaatweg. Het gaat dan om het doortrekken van 2-richtingen fietspaden langs de N276 en om onveilige en overlast situaties rondom de verloren van Themaatweg. M.n. de verkeersveiligheid bij de basisschool en de oversteek bij de rotonde met de Gouverneur G. Ruijs de Beerenbroucklaan. Communicatie en overleg met de gemeenten verloopt via de gebiedsverkenning.
- Een *wandel/fietsbrug* van Nieuwstadt richting het Limbrichterbos. In overleg met de gemeente Echt-Susteren zal de haalbaarheid onderzocht gaan worden.

Haalbaarheidsstudie vrachtwagen parkeren.

Betaalbaar vrachtwagen parkeren moet de overlast van vrachtwagens in met name Nieuwstadt en Holtum gaan terugdringen. De Provincie Limburg werkt momenteel aan de voorbereiding en realisatie van een Provincie Limburg dekkend netwerk van drie locaties voor vrachtwagen parkeren in Noord-, Midden- en Zuid Limburg. Rekening houdend met te doorlopen procedures en bouwtijd is de beschikbaarheid niet eerder dan medio 2023 voorzien.

4.7.3. Conclusie

Er komt een leefbaarheidsfonds van € 300.000 voor zowel de gemeente Sittard-Geleen als Echt-Susteren voor respectievelijk de kernen Holtum en Nieuwstadt (gemeente Echt-Susteren). Zowel de gemeente Sittard-Geleen als de gemeente Echt-Susteren kunnen zich hierin vinden. Er wordt 4,5 ha bovenwettelijke natuur gerealiseerd (niet zijn de verplichte natuurcompensatie) en wij komen tegemoet aan het verzoek uit inspraak van de gemeenten Sittard-Geleen en Echt-Susteren om het 'ambitiebosje' van 1,3 ha in te zetten voor een meer robuuste inpassing van de Randweg. De kosten hiervan worden geraamd op € 200.000,-. Door de gemeente Echt-Susteren en Landschapspark Susteren samen wordt ruim 6 ha groen gerealiseerd (nabij Nieuwstadt). Daarnaast zijn de provincie en de gemeente Echt-Susteren in constructief overleg om extra groene projecten rondom Nieuwstadt te realiseren. Verder is er een planning vanuit het Platteland in Ontwikkeling Project wat betreft het onderzoeken van recreatieve verbindingen en landbouwstructuurversterking. Ook is er een planning en de problematiek rondom vrachtwagen parkeren en zorgen rondom verkeersveiligheid.

4.8. Geluidmaatregelen en verdergaande geluidmaatregelen

4.8.1. Strekking argumenten

Vanwege de toename van geluid in met name Nieuwstadt vinden indieners dat extra geluidmaatregelen genomen moeten worden om de kans op extra overlast in deze omgeving zoveel mogelijk te beperken. Daarnaast wordt gevraagd om ook in situaties dat de wettelijke grenswaarden worden gerespecteerd maatregelen te toe te passen die de geluidbelasting verder verlagen.

4.8.2. Beantwoording

De gevolgen voor de geluidbelasting in Nieuwstadt hangen enerzijds samen met de uitbreiding van VDL Nedcar (industrielawaai) en anderzijds met de aanpassing van de infrastructuur en het extra verkeer van en naar het industrieterrein (wegverkeerslawaaï). Zowel in het inpassingsplan als in de omgevingsvergunning zijn geluidmaatregelen opgenomen om deze gevolgen voor Nieuwstadt te beperken.

Geluidmaatregelen industrielawaai

Maatregelen die erop gericht zijn de geluidbelasting van VDL Nedcar zoveel mogelijk te beperken zijn in de omgevingsvergunning vastgelegd. Het gaat daarbij concreet om:

- het instellen van een maximumsnelheid op het terrein van de inrichting;
- het uitschakelen van een akoestische achteruitrijsignalering, zowel overdag, 's-avonds als 's-nachts;
- het uitsluiten van laad- en losactiviteiten op bepaalde terreindelen in de nachtperiode.

Daarnaast heeft VDL Nedcar de locatie waar goederen inkomen en uitgaan aangepast ten opzichte van oorspronkelijke plannen en verschoven naar het westen (van de kern van Nieuwstadt af).

Dankzij deze maatregelen kunnen wettelijke grenswaarden voor piekgeluiden overal in de omgeving van het industrieterrein worden gerespecteerd. Alleen de voorkeursgrenswaarde voor de gemiddelde geluidbelasting bij woningen, zoals bepaald in de Wet geluidhinder, kan met deze maatregelen bij 66 woningen niet worden gerespecteerd.

Voorafgaand aan het besluit om de grenswaarde voor de gemiddelde geluidbelasting bij woningen te verruimen, is dan ook onderzocht of er nog andere maatregelen mogelijk zijn waarmee de geluidbelasting kan worden verlaagd. Daarbij is gekeken naar het plaatsen van een geluidsscherm, andere terreinindelingen, het overkappen van delen van het terrein, maatregelen aan de bestaande en de nieuwe fabriek en eisen aan (elektrische) vrachtwagens. Deze maatregelen zijn niet effectief gebleken om de geluidbelasting te verlagen of zijn vanwege hoge kosten financieel niet realistisch. Omdat dit in de toekomst mogelijk anders ligt, is in de omgevingsvergunning van VDL Nedcar wel de verplichting opgenomen dat VDL Nedcar elke 5 jaar opnieuw onderzoekt of verdergaande beperking van geluidbelasting mogelijk is. Omdat het redelijkerwijs niet mogelijk is de geluidbelasting afkomstig van VDL Nedcar te verlagen tót de wettelijke voorkeursgrenswaarde zijn maatregelen gericht op het verlagen van de geluidbelasting VDL Nedcar tot niveaus ónder de voorkeursgrenswaarde ook niet haalbaar.

Toetsingsadvies Cie.

Voor wat betreft de geluidmaatregelen waarvan in het akoestisch onderzoek is geconcludeerd dat deze niet effectief of realistisch zijn. Ook stelt de Cie. vast dat dit in de meeste gevallen voldoende is onderbouwd:

“Andere maatregelen, waarmee de geluidbelasting kan worden verlaagd, worden in het MER niet in detail onderzocht en/of vanwege de kosten als niet realistisch beoordeeld. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het plaatsen van een geluidsscherm, andere terreinindelingen, het overkappen van delen van het terrein, maatregelen aan de bestaande en de nieuwe fabriek en eisen aan (elektrische) vrachtwagens. In de meeste gevallen vindt de Commissie deze afweging voldoende onderbouwd.” Bron: Cie. m.e.r., Toetsingsadvies over het milieueffectrapport, 10 september 2020 / projectnummer: 3397.

Voor wat betreft de mogelijkheden voor afscherming van Yard-E, die zich relatief dicht bij de kern van Nieuwstadt bevindt, is de Cie. van mening in dat wél nader onderzoek nodig is naar de haalbaarheid en effectiviteit van maatregelen. Daarbij vraagt de Cie. in het bijzonder aandacht voor de beperking van piekgeluiden door vervoersbewegingen en laad- en losactiviteiten. Naar aanleiding van dit advies van de Cie. is nader onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de (piek)geluidbelasting in Nieuwstadt te beperken. Ook uit dit nader onderzoek komen geen maatregelen naar voren waarmee de (piek)geluidbelasting redelijkerwijs kan worden verlaagd.

De voornaamste redenen hiervoor is dat de vervoersbewegingen en laad- en losactiviteiten plaatsvinden in de openlucht en over een groot deel van het industrieterrein waardoor effectief afschermen niet mogelijk is. Het effect van geluidsschermen van 4 meter hoog langs het gehele Industriepark Swentibold-terrein en aan de zuidzijde van de Yard-E op de (piek)geluidbelasting is, zo blijkt uit dit nader onderzoek, verwaarloosbaar. Hetzelfde geldt voor het ophogen van de reeds voorziene grondwal aan de zuidzijde van de randweg van 3 meter naar 5 meter hoog. Hogere geluidsschermen zijn op deze locaties niet realistisch. Voor een overzicht van alle maatregelen die naar aanleiding van het advies van Cie. zijn (her)overwogen wordt verwezen naar het akoestisch onderzoek.

Geluidmaatregelen wegverkeer

Voor het wegverkeerslawaai in Nieuwstadt geldt dat het inpassingsplan er niet toe leidt dat wettelijke voorkeursgrenswaarden voor de geluidbelasting door wegverkeer worden overschreden. Maatregelen om de geluidbelasting vanwege wegverkeer verder te verlagen zijn daarom op grond van de wet niet nodig. Toch worden enkele wegen binnen en in de directe omgeving van het plangebied voorzien van geluidreducerend asfalt. Dit geldt voor een tweetal gemeentelijke wegen en een deel van de N276 (tussen Aan de Linde en N297). Voor de N276 volgt deze maatregel uit het Actieplan Omgevingslawaai Provinciale wegen dat erop is gericht de geluidbelasting van bestaande provinciale wegen te beperken. Deze maatregel staat dus los van het inpassingsplan maar zal wel gelijktijdig met de aanleg van de randweg worden uitgevoerd. Het geluidreducerend asfalt op de gemeentelijke wegen Aan de Linde en Limbrichterstraat wordt aangebracht als compensatie voor de toename van het industrielawaai in dit gebied.

Naar aanleiding van zienswijzen is gekeken of ook het randweg gedeelte van de N276 en andere wegvakken kunnen worden voorzien van geluidreducerend asfalt. Voor de randweg is dat mogelijk waardoor de geluidbelasting van dit gedeelte van de N276 met 2 tot 3 dB zal worden verlaagd ten opzichte van de situatie met regulier asfalt. Daarnaast zal het geluidreducerend asfalt op de Limbrichterstraat in noordelijke richting worden verlengd tot aan de spoorwegovergang.

Met deze extra (bovenwettelijke) maatregelen zal de geluidbelasting door verkeer in Nieuwstadt verder worden beperkt ten opzichte van de situatie zoals beschreven in het ontwerp inpassingsplan. De effecten van deze én eerdergenoemde maatregelen zijn meegenomen in het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd ten behoeve van het inpassingsplan en het besluit hogere waarden.

In 1 en bijlage 2 van het akoestisch onderzoek is per woning weergegeven wat de geluidbelasting van het industrieterrein, van het verkeer en van alle geluidbronnen tezamen bedraagt na het treffen van alle genoemde maatregelen.

4.8.3. Conclusie

Naar aanleiding van zienswijzen zal de N276 ter hoogte van de randweg alsnog worden uitgevoerd met geluidreducerend asfalt. Daarnaast zal de realisatie van geluidreducerend asfalt op de Limbrichterstraat in noordelijke richting worden verlengd tot aan de spoorwegovergang. Met deze extra (bovenwettelijke) maatregelen zal de geluidbelasting door verkeer in Nieuwstadt verder worden beperkt. Betreffende maatregelen zijn verwerkt in het akoestisch rapport

Verder is naar aanleiding van zienswijzen én het advies van de Cie. ook onderzocht of er nog maatregelen mogelijk zijn die het (piek)geluid vanuit VDL Nedcar verder kunnen beperken. De uitkomst van dit onderzoek bevestigt de eerdere conclusie dat dergelijke maatregelen niet effectief en/of niet realistisch zijn.

Tot slot zal de door verschillende indieners gevraagde beplanting ten zuiden van de Yard-E, in de vorm van het zogenaamde 'ambitiebos', worden gerealiseerd. Hoewel de meetbare effecten van beplanting op de geluidbelasting in de praktijk zeer beperkt zijn, kan de realisatie ervan wel bijdragen aan een positievere beleving van de geluidssituatie.

4.9. Gevelisolatie

4.9.1. Strekking van de argumenten

Sommige woningen komen vanwege de toename van geluid in aanmerking voor gevelisolatie. Bewoners vragen zich af óf hun woning in aanmerking komt voor gevelisolatie en om welk type maatregelen het gaat. Daarnaast bestaat er bij bewoners onduidelijkheid over het proces; hoe wordt bepaald welke maatregelen nodig zijn, wie bekostigd de maatregelen en wie voert ze uit?

4.9.2. Beantwoording

Welke woning

Niet elke woning in de omgeving van het projectgebied komt in aanmerking voor gevelisolatieonderzoek. Dit geldt alleen voor woningen waarvoor een zogenaamde 'hogere grenswaarde' is vastgesteld voor het geluid afkomstig van het industrieterrein. Voor deze woningen wordt nog een gevelisolatieonderzoek uitgevoerd waaruit moet blijken óf er gevelmaatregelen nodig zijn en zo ja, om welke maatregelen het gaat. Het betreffende gevelisolatie onderzoek wordt uitgevoerd nadat er een onherroepelijk inpassingsplan is en moet zijn uitgevoerd voordat het industrieterrein is uitgebreid. Het gevelisolatieonderzoek wordt daarmee op zijn vroegst in het vierde kwartaal van 2021 uitgevoerd.

Voor alle andere woningen in de omgeving van het projectgebied wordt de grenswaarde op grond van de Wet geluidhinder voor het geluid afkomstig van het industrieterrein in de toekomstige situatie niet overschreden. Deze woningen komen daarom niet in aanmerking voor gevelmaatregelen. Een gevelisolatieonderzoek is voor deze woningen dan ook niet aan de orde.

Gevelisolatieonderzoek

De Provincie Limburg voert het gevelisolatieonderzoek niet zelf uit, maar laat dit doen door een gespecialiseerd bureau. Het bureau verzamelt allerlei gegevens over de woning, zoals het bouwjaar, de indeling, de bouwkundige staat van de woning, de afmeting van verschillende kamers en het soort beglazing. Op basis van de verzamelde gegevens wordt berekend hoeveel geluid de gevel tegenhoudt. Daarna wordt bepaald wat het geluidniveau binnen in de woning is. Hierbij gaan we uit van de vastgestelde geluidbelasting op de gevel van de woning. Het geluidniveau wordt in principe niet gemeten.

Welke geluidbelasting?

Voor de meeste woningen is de vastgestelde *hogere grenswaarde* het vetrekpunt voor het bepalen van de noodzakelijke gevelisolatie. De vastgestelde hogere grenswaarde heeft alleen betrekking op het geluid afkomstig van het industrieterrein. De gevelisolatie dient zodanig te zijn dat bij de vastgestelde hogere waarde *op* de gevel, *in* de woning wordt voldaan een binnenwaarde van 35 dB(A). Dit is zo geregeld in de Wet geluidhinder.

De Provincie Limburg heeft daarnaast beleidsregels vastgesteld die ertoe leiden dat de gevelisolatie in uitzonderlijke gevallen niet op grond van vastgestelde hogere waarde wordt bepaald maar op grond van de geluidbelasting die alle geluidbronnen samen veroorzaken op de gevel. Dit noemen we de cumulatieve geluidbelasting. Door uit te gaan van de cumulatieve geluidbelasting en te toetsen aan dezelfde binnenwaarde worden strengere eisen gesteld aan de gevelisolatie. Dit doen we als sprake is van een van de volgende situaties:

- Het vaststellen van de hogere waarde leidt ertoe dat de cumulatieve geluidbelasting met 2 dB of meer toeneemt als gevolg van de geluidbelasting van het industrieterrein op de betreffende gevel en/óf,
- Het vaststellen van de hogere waarde leidt ertoe dat een woning niet langer beschikt over een geluidluwe gevel.

Maatregelen en kosten

Komt het geluidniveau binnenshuis niet boven de wettelijke norm? Dan komt de woning niet in aanmerking voor gevelisolatie. Komt het geluidniveau wel boven de wettelijke norm, dan doen we een aanbod om de woning te isoleren. Denk hierbij aan het afdichten van kieren, het plaatsen isolerende beglazing of het verbeteren van de dakisolatie. De Provincie Limburg kiest vervolgens een aannemer die de isolerende maatregelen uitvoert.

De gevelisolatie wordt in principe volledig vergoed. Soms is het echter mogelijk dat er een bijdrage van de eigenaar van de woning wordt verlangd. Dat is het geval als de gevel van de woning bouwkundige gebreken heeft, of niet goed is onderhouden. Bijvoorbeeld bij slechte kozijnen. Dit geldt vanzelfsprekend ook voor het dak. Verder kan de eigenaar bijzondere wensen hebben die tegelijk met de isolatie kunnen worden meegenomen. In beide gevallen zijn de meerkosten voor rekening van de eigenaar.

We isoleren niet de hele woning

Overigens wordt niet de gehele woning geïsoleerd: we pakken alleen de aanwezige geluidgevoelige vertrekken aan op de daarvoor in aanmerking komende woonlaag of woonlagen. Dat zijn ruimten binnen een woning voor zover die kennelijk als slaap-, woon- of eetkamer worden gebruikt of voor zodanig gebruik zijn bestemd waaronder ook (leef)keukens groter dan 11m². Badkamers, toiletten, bergzolders en de gang worden bijvoorbeeld niet geïsoleerd. Vertrekken waar de geluidbelasting onder de norm blijft, pakken we ook niet aan.

4.9.3. Conclusie

Onderzoek naar welke maatregelen nodig zijn, is dus maatwerk. Vooruitlopend op dit onderzoek kan niet worden aangegeven of en zo ja voor welke isolerende maatregelen een woning in aanmerking komt. Het gevelisolatieonderzoek wordt opgestart nadat de hogere waarden zijn vastgesteld en een eventuele beroepsprocedure is afgerond. Eigenaren van de betreffende woningen worden hier tijdig van op de hoogte gebracht. Het onderzoek moet zijn afgerond en de maatregelen moeten zijn uitgevoerd vóórdat het industrieterrein is uitgebreid.

4.10. Verkeersveiligheid en de wens om een dubbelzijdig fietspad te realiseren

4.10.1. Strekking argumenten

Indieners verzoeken het doortrekken van het 2-richting fietspad zoals ontworpen naar de Yard-E in zowel noordelijke richting (tot aan de Rijksweg Zuid te Susteren) en zuidelijke richting (tot aan de Dr. Nolenslaan te Sittard). Dit leidt ertoe dat fietsers tussen Susteren en Nieuwstadt niet de N276 hoeven te kruisen en naast de provinciale weg kunnen blijven fietsen. Dit levert in de ogen van de indieners een veiligere verkeerssituatie op dan de huidige verkeerssituatie en zoals deze voorzien is in de voorkeursvariant.

4.10.2. Beantwoording

De voornaamste knelpunten bevinden zich buiten de projectscope van het project GOW VDL Nedcar. Behoudens de fietsoversteek Limbrichterstraat (welke wel doormiddel van een middengeleider verbeterd wordt ten opzichte van de huidige situatie) zijn alle fietsoverstekten in het projectgebied geregeld met een verkeerslicht.

De verkeerssituatie aangrenzend aan het plangebied, op het kruispunt N276/Oude Rijksweg Zuid, kan wel gezien worden als knelpunt. De verkeersveiligheid ter plaatse kan worden verbeterd door het tweerichtings fietspad vanaf de nieuwe randweg door te trekken tot aan Susteren (Rijksweg Zuid). Om dit mogelijk te maken wordt in overleg met de Gemeente Echt-Susteren gezocht naar financiële middelen voor de aanleg van een tweerichtings fietspad buiten het plangebied. De uitkomst van het overleg wordt medio november verwacht. Dit fietspad zal dan aansluiten aan de Rijksweg zuid aan de Noordzijde en op het fietspad naast de randweg N276 aan de zuidzijde.

De realisatie van het gevraagde tweerichtings fietspad vanaf kruispunt N276/Aan de Linde richting Sittard is complex en het is op voorhand niet zeker of de verkeersveiligheid voor de fietser daarmee wordt verbeterd. Dit heeft te maken met de aanleg van een fietsbrug over de N297 en de verkeersafwikkeling rondom Op de Vos waar een tankstation, een restaurant en een vrachtwagenparkeerplaats veel verkeersbewegingen creëren met potentiële conflictsituaties voor de fietsers ter plaatse. Ook is het nodig om het effect van het gevraagde tweerichtings fietspad op de aansluitende fietsroutes in Sittard te onderzoeken om uit te sluiten dat daar geen nieuwe knelpunten ontstaan. Het onderzoek hiernaar maakt daarom deel uit van de reeds gestarte studie in breder verband genaamd Gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek waarvan de uitkomst in Q1 2021 wordt verwacht.

In het plan is nog aanpassing doorgevoerd. Bij het geregelde kruispunt nabij de Yard-E wordt er een dubbele oversteek aan de noordzijde van het kruispunt gerealiseerd waardoor de fietsers minder wegen hoeven te kruisen. Met name tijdens dienstwissels ontstaan er dan minder conflictpunten. Dit biedt tevens voor de fietsers van en naar de manege Katsbek een logischere ontsluiting naar de fietsstructuur naast de N276. In onderstaande afbeelding 2 is de aanpassing zichtbaar.



Afbeelding 2: dubbele fietsoversteek

4.10.3. Conclusie

De fietsstructuur in het plan wordt als voldoende veilig geacht. Desondanks is in het plan is nog een aanpassing doorgevoerd. Bij het geregelde kruispunt nabij de Yard-E wordt er een dubbele oversteek aan de noordzijde van het kruispunt gerealiseerd waardoor de fietsers minder wegen hoeven te kruisen. Indieners verzoeken tot het doortrekken van deze structuur ten noorden en zuiden van het plangebied. Initiatiefnemer wil dit doormiddel van afzonderlijke projecten realiseren en onderzoeken.

4.11. Overlast van vrachtwagenparkeren

4.11.1. Strekking argumenten

Indieners geven aan momenteel overlast te ervaren van vrachtwagenchauffeurs die op diverse locaties in de nabijheid van VDL Nedcar overnachten. Dit omdat het tijdslot om te laden of lossen nog niet bereikt is of omdat dit vereist is vanuit rijtijdenwet. Er wordt de verwachting geuit dat door de groei van het VDL Nedcar gerelateerde vrachtverkeer er meer overlast in de omgeving ontstaat.

4.11.2. Beantwoording

De overlast door het parkeren van vrachtwagens is een landelijk probleem wat voornamelijk in de grensregio's optreedt. De Provincie Limburg is samen met Rijkswaterstaat en gemeentes de haalbaarheid van een aantal locaties aan het onderzoeken om centrale voorzieningen te treffen waar chauffeurs kunnen parkeren en overnachten op een beveiligde en afgesloten parkeerplaats direct gelegen aan een snelweg. Op dit moment worden drie locaties in Limburg nader onderzocht waarvan

er één in de regio van VDL Nedcar gelegen is, namelijk bij knooppunt 'Het Vonderen' te Echt-Susteren. Deze plannen worden los van de ontwikkeling van de uitbreiding van VDL Nedcar opgepakt omdat deze problematiek een breder probleem kent. In de omgeving staan niet alleen vrachtwagens die bij VDL Nedcar moeten zijn, maar ook op bijvoorbeeld Holtum Noord of Industriepark Noord te Sittard. Het is de bedoeling om voor al deze chauffeurs een locatie te bieden waar op een veilige en prettige manier te overnachten is. Ten aanzien van de handhaving wordt veelvuldig met de gemeentes overlegd om waar mogelijk chauffeurs te weren van ongewenste locaties. Hier is niet altijd de mogelijkheid voor omdat de chauffeurs wel een alternatief geboden moet worden. Er zijn nu enkele kleinschaligere parkeerlocaties maar nadat de capaciteitsvergroting heeft plaatsgevonden kan pas echt structureel gehandhaafd worden.

4.11.3. Conclusie

Om de overlast terug te dringen is de provincie voornemens om samen met haar partners een drie regionale locaties vrachtwagenparkeerplaatsen te realiseren waar chauffeurs op een veilige en hygiënische wijze kunnen overnachten.

4.12. Inpassing Industrie Park Swentibold (IPS)

4.12.1. Strekking argumenten

Indieners voeren aan dat de inpassing van het zuidelijk geplande Warehouse on Wheels ter hoogte van Industriepark Swentibold onvoldoende is. Het gedeelte "Op de Baan" tussen Limbrichterweg en Aan de Linde dient voorzien te worden van een omvangrijke en robuuste groene inpassing/groene buffer. Een groenstrook van 5m breed is volgens indieners onvoldoende om de versturende effecten van het Warehouse on Wheels voor Nieuwstadt op te heffen. Hiervoor zien aanvullende inrichtingen/voorzieningen noodzakelijk. Verzocht wordt dit op te nemen in het beeldregieplan.

4.12.2. Beantwoording

De beschikbare ruimte voor inpassing tussen Warehouse on Wheels en de N276 is door de aanwezigheid van de Lindbeek niet groter dan 5 meter. Om tegemoet te komen aan de wens om een meer robuuste groene inpassing te voorzien, is het initiële ontwerp uit het Beeldregieplan geoptimaliseerd, waardoor de strook de volgende eigenschappen heeft gekregen:

- Het percentage inheemse hulst (dat erg goed in staat is visueel af te schermen) in het struweel verhoogd tot 20% ten behoeve van het winterbeeld;
- De hoogte van het struweel bedraagt 4.00 meter tot aan boomkroon;
- De boomvormers op regelmatige geplaatste bomenrijen in planrijen (hart tot hart: 10 meter) uit te voeren. De keuze voor boomsoorten bestaat uit eik, linde, tamme kastanje, beuk;
- De onderbeplanting bestaat uit een bosplantsoen met bladhoudend materiaal (inheemse hulst, eenstelige meidoorn, gewone hazelaar, sleedoorn en kornoelje). Voor de beeldvorming is onderstaand plaatje ingevoegd.



Afbeelding 3: beleving Warehouse on Wheels vanaf de N276

Tot slot merken wij volledigheidshalve op dat het zicht op de Warehouse on Wheels ter hoogte van het Industrie Park Swentibold vanaf de N297 onttrokken wordt door het bestaande bedrijfsgebouw van Katoennatie (thans verhuurd aan Mitsubishi). Ook zal de Warehouse on Wheels verder aan het zicht ontnomen worden door de gefaseerde uitbreiding van Katoennatie langs de N297 in aansluiting op het bestaande bedrijfsgebouw. Voor deze uitbreiding in twee fases lopen thans november 2020 twee Wabo procedures bij de gemeente Sittard-Geleen.

4.12.3. Conclusie

Om tegemoet te komen aan de zienswijze om een meer robuuste groene inpassing te voorzien, is het initiële ontwerp uit het Beeldregieplan geoptimaliseerd en robuuster gemaakt.

4.13. Schade: planschade (o.a. waardevermindering opstallen, grondverlies) en nadeelcompensatie

4.13.1. Strekking argumenten

Indieners verzoeken om planschade omdat het woongenot achteruit gaat door ruimtelijke beperkingen, geluidhinder, lichthinder, uitzichtvermindering, geluidoverlast, luchtvervuiling en horizonvervuiling, aantasting leefbaarheid als gevolg van uitbreiding van VDL Nedcar met daarmee samenhangende infrastructurele aanpassingen. Indieners melden dat zij in aanmerking willen komen voor de “Regeling Planschade”, alsook de “Regeling Nadeelcompensatie”.

Indieners zijn het oneens met het feit dat er pas eventuele planschade uitgekeerd wordt als de uitbreidingsplannen concreet zijn, aangezien het inpassingsplan direct invloed zal hebben op de waarde van hun woning/opstallen. Indieners maken daarom bezwaar tegen het verplaatsen van de N276 en de uitbreiding van het fabrieksterrein totdat er duidelijkheid bestaat over de hoogte van het planschadebedrag. Een enkele indiener geeft aan dat hij geen bedrijf meer kan exploiteren als gevolg van het verlies van gronden.

4.13.2. Beantwoording

Planschade, artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening

Planschade is schade in de vorm van inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak die kan optreden als gevolg van planologische wijzigingen ten opzichte van het daarvoor geldend planologisch regime. De bouw- en gebruiksmogelijkheden van een perceel kunnen bijvoorbeeld worden beperkt of in de omgeving van een perceel treden bepaalde planologische ontwikkelingen op, waardoor uitzicht mogelijk wordt verminderd (en hiermee het woongenot). Een tegemoetkoming in planschade kan worden toegekend als de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste van de burger of de onderneming behoort te komen en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Een deel van de schade blijft voor rekening van de aanvrager omdat dit geacht wordt te behoren tot het zgn. 'normale maatschappelijke risico'. Ook komen bijvoorbeeld voorzienbare schade en schade die niet rechtstreeks in verband gebracht kan worden met het inpassingsplan, niet voor vergoeding in aanmerking. Een verzoek om planschadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat de schadeoorzaak, in dit geval dus het inpassingsplan, onherroepelijk is. Aan het indienen van een verzoek om planschadevergoeding zijn legeskosten verbonden.

In het kader van het verplichte kostenverhaal heeft de Provincie Limburg een zogenaamde anterieure overeenkomst gesloten met de initiatiefnemer. Hierin is onder een verdeelsleutel geregeld tussen beide initiatiefnemers (VDL Nedcar voor de fabrieksuitbreiding en de provinciale Limburg voor de provinciale wegaanpassingen) over wie welk deel van de planschade voor rekening neemt - mocht onherroepelijk vast komen te staan dat er planschade optreedt ten gevolge van het plan. De Wro biedt uitsluitend grondslag voor vergoeding van schade geleden ten gevolge van een planologische maatregel nadat die maatregel rechtskracht heeft gekregen. Mocht inkomensderving of waardedaling van een onroerende zaak als gevolg van de planologische procedure(s) voor de uitbreiding van VDL Nedcar aan de orde zijn, dan kunnen indieners op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen voor een tegemoetkoming in de schade. Krachtens artikel 6.1, vierde lid Wro moet een verzoek om tegemoetkoming in planschade worden ingediend binnen vijf jaar na het moment waarop de schadeoorzaak onherroepelijk is geworden. Dit verzoek in tegemoetkoming van de geleden schade (planschade) betreft overigens een aparte procedure, die losstaat van de inpassingsplanprocedure. De procedure voor de behandeling van een planschadeverzoek voorziet in de mogelijkheid van een onafhankelijke taxatie van de woning. Ten overvloede wordt er nog op gewezen dat het wettelijk systeem dus niet voorziet in een volledige schadeloosstelling, maar in een tegemoetkoming in de schade voor zover deze buiten het normaal maatschappelijk risico valt.

Nadeelcompensatie

Bedrijven en burgers kunnen door rechtmatig optreden van de overheid schade ondervinden. Hierbij kan gedacht worden aan het tijdelijk afsluiten van een weg tijdens en ten behoeve van werkzaamheden. Het op zichzelf rechtmatige optreden van de overheid kan in zulke gevallen leiden tot nadeel, zoals omrijschade of omzetverlies als gevolg van de tijdelijk verminderde bereikbaarheid. Nadeelcompensatie is gebaseerd op het zogenaamde égalité-beginsel. Dit houdt in dat de overheid onder voorwaarden de onevenredige nadelen die zij in de uitoefening van haar publiekrechtelijke taak veroorzaakt moet compenseren. Zo worden de publieke lasten evenredig over de burgers en bedrijven verdeeld. Voor deze vorm van schade bestaat nog geen algemene wettelijke grondslag. Om in aanmerking te komen voor nadeelcompensatie moet sprake zijn van schade en deze schade moet het gevolg zijn van het overheidsoptreden. Daarnaast moet de schade het maatschappelijke risico of ondernemersrisico te boven gaan en mag de schade of de schadeoorzaak niet voorzienbaar

zijn geweest. Een verzoek om nadeelcompensatie kan worden ingediend vanaf het moment dat de schade geleden wordt. Aan het indienen van een verzoek om nadeelcompensatie zijn geen kosten verbonden.

Verlies gronden

Voor zover schade bestaat uit het verlies van gronden die nog niet in bezit zijn van initiatiefnemers (en de daarmee samenhangende schade) geldt dat deze wordt gedekt door aankoop, minnelijke schadeloosstelling of onteigening. Voor zover mogelijke schade niet of niet voldoende door aankoop, onteigening of anderszins wordt vergoed en in alle andere gevallen geldt, dat een ieder die meent als gevolg van het inpassingsplan c.q. de gebiedsontwikkeling VDL Nedcar schade te lijden, hiervoor te zijner tijd een verzoek om schadevergoeding kan indienen bij een nog in te richten schadeloket. Dit schadeloket wordt ingesteld voor de behandeling van verzoeken om verschillende soorten schadevergoeding die samenhangen met de uitbreiding van VDL Nedcar.

Schaderegeling en schadeloket

Als een burger of bedrijf van mening is dat hij/zij als gevolg van de uitbreiding van VDL Nedcar schade heeft geleden, kan hij/zij een verzoek om vergoeding van deze schade indienen. Uit het voorgaande blijkt dat het lastig is om te beoordelen welk schaderegime van toepassing is; dit is immers afhankelijk van de aard en de oorzaak van de schade. Mede hierom wordt een schadeloket ingericht waar iedereen terecht kan met alle vragen met betrekking tot schade en waar verzoeken om schadevergoeding kunnen worden ingediend, vanaf het moment dat het inpassingsplan onherroepelijk is. Voor het schadeloket maakt het niet uit wie de schade veroorzaakt heeft, hoe de schade ontstaan is, hoe hoog de schade is en of de schade voor vergoeding in aanmerking komt. Het schadeloket zorgt ervoor dat alle verzoeken om schadevergoeding op de juiste wijze en door de juiste instantie in behandeling genomen worden.

De Provincie Limburg heeft de 'Planschadeverordening provincie Limburg' d.d. 20 juli 2010 (Pb 2010, 43), die ook hier van toepassing is. Deze beschrijft hoe de afhandeling van planschadeverzoeken is geregeld.

De voorwaarden om in aanmerking te komen voor nadeelcompensatie en de bijbehorende procedure voor het indienen van een nadeelcompensatieverzoek, zijn terug te vinden in de 'Regeling nadeelcompensatie Provincie Limburg' d.d. 27 mei 2010 (Pb 2010, 26) . U kunt beide regelingen terugvinden via www.gebiedsontwikkelingvdlnedcar.nl.

Een schadeverzoek is mogelijk binnen vijf jaar na het moment waarop de planologische wijziging onherroepelijk is geworden. De behandeling van planschadeverzoeken die zijn ingediend vóórdat het inpassingsplan onherroepelijk is geworden, zal tot dat moment (d.w.z. tot het moment van onherroepelijkheid) worden aangehouden.

4.13.3. Conclusie

Met betrekking tot eventuele inkomensderving of waardevermindering van woningen voorziet de Wet ruimtelijke ordening in de mogelijkheid tot het doen van een planschadeverzoek. Het initiatief tot indiening van een dergelijk verzoek ligt bij indieners waarbij de planschadeverordening van de Provincie Limburg geldt. Voor nadeelcompensatie geldt de nadeelcompensatieregeling. Ook ligt hier het initiatief tot indiening van een verzoek bij de indiener. Vanaf het moment dat het inpassingsplan onherroepelijk is zal de Provincie Limburg een schadeloket ingericht hebben waar indieners met vragen en verzoeken terecht kunnen.

5. REACTIE PER ZIENSWIJZE

5.1. Inleiding

In dit hoofdstuk vinden de indieners van zienswijzen de reactie op hun zienswijze.

Gelet op de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) zijn de zienswijzen daar waar het gaat om persoonsgegevens geanonimiseerd. De zienswijzen ingediend door overheden, semi-overheden en eigenaren/beheerders van leidingen vallen niet onder de werkingssfeer van de AVG en zijn derhalve niet geanonimiseerd. Per zienswijze zijn de argumenten samengevat en voorzien van een provinciale reactie. Daar waar nodig of relevant wordt verwezen naar een nadere toelichting op veel voorkomende onderwerpen in hoofdstuk 4. Voor zover bij de samenvatting van zienswijzen onderdelen van de betreffende reacties niet of niet geheel worden benoemd, betekent dit niet dat deze buiten beschouwing zijn gebleven. De zienswijzen zijn als geheel beoordeeld. Indieners krijgen na vaststelling van het inpassingsplan de Nota van Zienswijzen en Advies samen met het nummer van hun betreffende zienswijze.

5.2. Zienswijzen tegen het ontwerp inpassingsplan en de ontwerp omgevingsvergunning

Zienswijze 1.

Argument 1.1.

Het laten vervallen van de 'als dan voorwaarde' voor de aanleg van de randweg.

Samenvatting argument

Indiener geeft aan dat burgers recht hebben op een betrouwbare overheid. De Provincie Limburg houdt zich niet aan eerdere gedane beloftes omdat ze de randweg aanlegt voordat VDL Nedcar een contract heeft afgesloten met een nieuwe opdrachtgever.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze verwijzen we naar paragraaf 4.3.2.

Zienswijze 2. Gemeente Echt-Susteren

Argument 2.1

Het proces van het inpassingsplan en Platteland in Ontwikkeling hebben niet parallel opgelopen tijdens de ter inzagelegging in de zomervakantie.

Samenvatting argument

Het is voor de gemeenteraad onaanvaardbaar dat de eerder gedane belofte dat het inpassingsplan proces en het platteland in ontwikkeling proces parallel zouden lopen niet wordt nagekomen. Het in procedure brengen van het ontwerp-inpassingsplan in het zomerreces is geen goede ontwikkeling en schaadt eerder opgebouwd vertrouwen.

Reactie Provincie Limburg

De Provincie Limburg en de gemeenten Sittard-Geleen en Echt-Susteren waren in deze periode nog in overleg over de locaties voor de natuurcompensatie. Intussen is er overeenstemming tussen de gemeenten en de Provincie Limburg over deze locaties. Het proces van Platteland in Ontwikkeling liep iets achter de procedure van het inpassingsplan aan omdat de gewenste locatie natuurcompensatie nog onderwerp van gesprek waren met de gemeenten. Intussen is dit opgelost. Voor wat betreft de reactie op het ter inzage leggen van omvangrijke planstukken in de zomervakantie wordt verwezen naar paragraaf 4.6.2 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 2.2

Het laten vervallen van de 'als - dan' voorwaarde voor de kap van het Sterrebos en de 'als dan' voorwaarde voor de aanleg van de randweg

Samenvatting argument

Vroegtijdige aanleg van de infrastructuur en vroegtijdige kap van het Sterrebos zijn te voorbarig en in strijd met eerder gemaakte afspraken. Indiener verzoekt zodanige voorschriften in het inpassingsplan dan wel voorwaarden in de omgevingsvergunning op te nemen dat aanleg van de randweg en kap van het Sterrebos alleen uitgevoerd mogen worden als uitbreiding van de fabriek zeker is.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze verwijzen we naar paragraaf 4.2.2 en paragraaf 4.3.2.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 2.3

Wens voor realisatie van een dubbelzijdig fietspad

Samenvatting argument

Indiener pleit voor de aanleg van een eenzijdig dubbel fietspad tussen de dr. Nolenslaan te Sittard en de Oude Rijksweg Zuid te Susteren en wil dat dit gelijktijdig met de aanleg van de randweg gerealiseerd wordt.

Reactie Provincie Limburg

Het inpassingsplan geeft geen aanleiding om te kiezen voor een andere fietsstructuur binnen het plangebied dan voorzien. De verkeerssituatie aangrenzend aan het plangebied, op het kruispunt N276/Oude Rijksweg Zuid, daarentegen wel. De verkeersveiligheid ter plaatse kan worden verbeterd door het tweerichtings fietspad vanaf de nieuwe randweg door te trekken tot aan Susteren (Rijksweg Zuid). Om dit mogelijk te maken wordt in overleg met de Gemeente Echt-Susteren gezocht naar financiële middelen voor de aanleg van een tweerichtings fietspad buiten het plangebied. De uitkomst van het overleg wordt medio november verwacht.

De realisatie van het gevraagde tweerichtings fietspad vanaf kruispunt N276/Aan de Linde richting Sittard is complex en het is op voorhand niet zeker of de verkeersveiligheid voor de fietser daarmee wordt verbeterd. Dit heeft te maken met de aanleg van een fietsbrug over de N297 en de verkeersafwikkeling rondom Op de Vos waar een tankstation, een restaurant-en een vrachtwagenparkeerplaats veel verkeersbewegingen creëren met potentiële conflictsituaties voor de fietsers ter plaatse. Ook is het nodig om het effect van het gevraagde tweerichtings fietspad op de aansluitende fietsroutes in Sittard te onderzoeken om uit te sluiten dat daar geen nieuwe knelpunten ontstaan. Het onderzoek hiernaar maakt daarom deel uit van de reeds gestarte studie in breder verband genaamd Gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek waarvan de uitkomst in het voorjaar van 2021 wordt verwacht.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 2.4

Afwijken van beleidsregels hogere waarde

Samenvatting argument

Het toepassen van geluidreducerend asfalt op de gemeentelijke wegen is een van de argumenten die door de Provincie Limburg wordt gebruikt om te motiveren dat afgeweken kan worden van de beleidsregel hogere waarden bij 13 van de 65 woningen. Indiener verzoekt om een nadere motivatie van het afwijken van de beleidsregel hogere waarden.

Reactie Provincie Limburg

Een nadere motivatie voor het afwijken van de provinciale beleidsregels is gegeven in hoofdstuk 5 van het ontwerp besluit tot vaststelling van de hogere waarden onder de kop Afwijking provinciale beleidsregels.

Bij deze motivatie is behalve het effect van geluidreducerend asfalt op de gemeentelijke wegen óók meegewogen dat voor de betreffende woningen strengere eisen worden gesteld aan de gevelwering en dat voor alle woningen een aanvaardbaar akoestisch klimaat is gewaarborgd. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat het aantal woningen waarvoor wordt afgeweken van de beleidsregel op grond van het aangepaste akoestisch onderzoek 11 en niet 13 bedraagt.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 2.5

Nemen van aanvullende geluidmaatregelen

Samenvatting argument

Indiener verzoekt om aanvullende maatregelen om de toename van geluid op de kern Nieuwstadt en omgeving zoveel mogelijk te beperken. Met name wegverkeerslawaai leidt tot een volgens indiener aanzienlijke toename van geluid. Indiener pleit in dit kader voor het aanbrengen van geluidreducerend asfalt op de volledige randweg.

Reactie Provincie Limburg

Naar aanleiding van verschillende zienswijzen en het advies van Cie. is onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van extra bovenwettelijke maatregelen die de geluidbelasting in Nieuwstadt verlagen. Zie daarvoor ook paragraaf 3.1.2. Uitkomst van dit onderzoek is dat de randweg alsnog zal worden uitgevoerd in geluidreducerend asfalt. Daarnaast zal het geluidreducerend asfalt op de Limbrichterstraat in noordelijke richting worden verlengd tot aan de spoorwegovergang.

Aanpassing inpassingsplan en/of omgevingsvergunning/ontwerp besluit hogere waarde/ontwerp besluit Wet Natuurbescherming

Op bovenstaande punten is het akoestisch rapport behorende bij het inpassingsplan en hogere waarde besluit industrielawaai aangepast. Ook het hogere waarde besluit is hierop aangepast.

Argument 2.6

Onvoldoende bovenwettelijke compensatie en bijdrage leefbaarheidsfonds

Samenvatting argument

Een leefbaarheidsfonds van € 300.000 voor Nieuwstadt is naar mening indiener onvoldoende voor projecten t.b.v. leefbaarheid en borging woonkwaliteit. Ook de bovenwettelijke PIO-compensatie is onvoldoende. Indiener is van mening dat de Provincie Limburg ófwel het budget van de Leefbaarheidsfondsen voor Nieuwstadt en Holtum met elk € 600.000 moet verhogen ófwel een bijdrage van € 600.000 moet doen aan de uitvoering van de projectenkaart Landschaps Park Susteren voor wat betreft de gemeente Echt-Susteren.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze verwijzen wij naar paragraaf 4.7.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 2.7

Realiseren van het ambitiebosje uit het beeldregieplan

Samenvatting argument

Indiener vindt het belang van groenontwikkeling en goede landschappelijke inpassing van de randweg bij Nieuwstadt groter dan de locaties van voorgestelde wettelijke natuurcompensatie zoals die nu zijn ingepland. Indiener verzoekt om de driehoek ten zuiden van de grondwal aan te planten met bos en deze aanplant definitief op te nemen in het compensatieplan en in het beeldregieplan.

Reactie Provincie Limburg

Naar aanleiding van de binnengekomen zienswijzen zal de driehoek ten zuiden van de grondwal opgenomen worden in het beeldregieplan ter realisatie en niet meer als ambitie. De betreffende driehoek wordt aangeplant met bomen.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

In het beeldregieplan is het ambitiebosje niet meer opgenomen als ambitie maar als te realiseren. Verder is er in de verbeelding een bestemming natuur opgenomen om het ambitiebosje te realiseren in plaats van een bestemming agrarische met waarden zoals dat in het ontwerp inpassingsplan opgenomen was.

Argument 2.8

Borgen van de laanbeplanting langs "Op de Baan"

Samenvatting argument

Indiener verzoekt de Provincie Limburg om zowel op de verbeelding als in de rapportages de laanbeplanting van "Op de Baan" op te nemen als te behouden beplanting tot het moment dat de laanbeplanting van de randweg gerealiseerd is.

Reactie Provincie Limburg

De tekst in het beeldregieplan is aangepast conform het verzoek van de gemeente. De beplanting langs "Op de Baan" is niet opgenomen middels een aparte bestemming natuur of bijvoorbeeld groen omdat de beoogde bestemming in het inpassingsplan hier bedrijventerrein is. Door het realiseren van de randweg N276 vervalt het deel van de provinciale weg wat dwars door het bedrijventerrein loopt waardoor er een aaneengesloten bedrijventerrein ontstaat. Ten behoeve van een aaneengesloten bedrijventerrein zal de betreffende laanbeplanting verwijderd worden. Dit zal overigens pas gebeuren op het moment dat de nieuwe vervangende laanbeplanting langs de randweg is gerealiseerd ter borging van de functie die deze beplanting heeft als migratieroute voor vleermuizen. Volledigheidshalve wordt nog opgemerkt dat het pas verwijderen van de laanbeplanting op het moment dat de randweg is gerealiseerd onderdeel zal uitmaken van de voorwaarden bij de daarvoor

benodigde ontheffing Wet Natuurbescherming.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

Teksten in het beeldregieplan zijn aangepast.

Argument 2.9

Ecologische verbinding kruising Geleenbeek/Op de Baan.

Samenvatting argument

Indiener verzoekt om voor de doelsoort ree in de plannen de toegezegde ecologische verbinding ter hoogte van de kruising Geleenbeek met op de Baan op te nemen.

Reactie Provincie Limburg

In de plannen is rekening gehouden met routes zoals die door wild worden afgelegd. Onder het nieuw te realiseren viaduct van de N276 over de Geleenbeek wordt een faunapassage gerealiseerd met een hoogte van 1.60m. Deze passage is voldoende voor grote grazers (Galloway runderen) in het gebied en daarmee ook voor groter wild als de ree. Voor de kruising van de huidige N276 (nieuwe ingang naar Yard-E) met de Geleenbeek, die in het plan dient ter bereikbaarheid van het parkeerterrein op Yard-e, zal geen faunapassage worden aangelegd. Deze weg zal immers aanzienlijk minder intensief gebruikt worden dan nu het geval is. Momenteel is hier ook geen faunapassage. De noodzaak voor een faunapassage ontbreekt daardoor. Tot slot wordt opgemerkt dat door de provincie Limburg geen toezeggingen gedaan zijn om voorzieningen voor de doelsoort ree op te nemen.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 2.10

Uitbreiden natuurtoets

Samenvatting argument

Indiener verzoekt om uitbreiding van de natuurtoets met het Geleenbeekdal bij Nieuwstadt (grenzend aan de yard) en een aanvulling op te nemen ten aanzien van de akkerpercelen van de Yard en het Geleenbeekdal. Eventuele consequenties moeten worden opgenomen in de inpassings- en compensatieplannen.

Reactie Provincie Limburg

Hierin is voorzien in het natuuronderzoek, zie ook de natuurtoets welke onderdeel uitmaakt van de planstukken.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 2.11

Inpassing Warehouse on Wheels

Samenvatting argument

Indiener voert aan dat de inpassing van het zuidelijk geplande Warehouse on Wheels onvoldoende is. Het gedeelte "Op de Baan" tussen Limbrichterweg en Aan de Linde dient voorzien te worden van een omvangrijke en robuuste groene inpassing/groene buffer. Een groenstrook van 5m breed is volgens indiener onvoldoende om de versturende effecten van het Warehouse on Wheels voor Nieuwstadt op te heffen. Hiervoor zien aanvullende inrichtingen/voorzieningen noodzakelijk. Verzocht wordt dit op te nemen in het beeldregieplan.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.12.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

Het beeldregieplan is op dit onderdeel aangepast.

Argument 2.12

Inpassing Gelders Eind.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat de landschappelijke inpassing aan de zuidzijde (Gelders Eind, richting Limbrichterbos) ontbreekt. Volgens indiener dient een goede landschappelijke en ruimtelijke inpassing te worden gerealiseerd op basis van de aanvulling op de natuurtoets. Indiener verzoekt een robuuste inpassing voor de zuidzijde in het beeldregieplan op te nemen, waarbij de wens voor het realiseren van de directe recreatieve verbinding Nieuwstadt-Limbrichterbos wordt meegenomen.

Reactie Provincie Limburg

In de Nota vooroverleg is door GS reeds het volgende aangegeven ten aanzien van dit punt dat in het kader van het vooroverleg ook reeds door de gemeente Sittard-Geleen is ingebracht:

"Bevoegd Gezag wijst erop dat bij de gemeente Sittard-Geleen twee vergunning aanvragen lopen voor de uitbreiding van Mitsubishi Europe B.V. op gronden van Katoen Natie. Deze uitbreidingen zijn mogelijk op grond van het vigerende bestemmingsplan uit het jaar 2000. Deze vigerende bestemmingsplan rechten worden meegenomen in het inpassingsplan om een inpassingsplan voor het gehele bedrijventerrein op te stellen (waar VDL Nedcar en Mitsubishi de gebruikers van zijn). Deze uitbreiding wordt als autonome ontwikkeling in het inpassingsplan meegenomen. De gemeente heeft daarop als reactie aangegeven dat het om het totaalplaatje van de ontwikkelingen gaat. Zeker bezien vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit, inpassing in het landschap en verplichte natuurcompensaties. Gezien het feit dat niet alle verplichte natuurcompensaties binnen de plannen worden uitgevoerd kan aan deze kant van de ontwikkelingen volgens de gemeente worden voorzien in aanvullende natuurcompensatie en landschappelijke inpassing. De vraag van de gemeente Sittard-Geleen gaat daarmee niet zo zeer over de inpassing van de uitbreiding van VDL Nedcar maar over de inpassing van Mitsubishi/Katoen Natie welke plaats vindt en mogelijk is op reeds daartoe bestemde gronden. Daartoe heeft de gemeente met de lopende omgevingsvergunning procedure zelf de sleutel in handen om in het kader van die procedures randvoorwaarden te stellen wat betreft de inpassing van deze zuidzijde ter hoogte van Mitsubishi/Katoen Natie. Temeer omdat het provinciale beleid uit gaat van inpassing van uitbreiding van bedrijventerreinen en het hier reeds bestemd

bedrijventerrein betreft. Voor zover het grond betreft waar wel bedrijventerrein van VDL Nedcar is voorzien aan de zuidzijde, is voorzien in de uitbreiding van een bestaande bomenrij”.

Daarbij is van belang dat er geen trailer yard voorzien is direct ten noordoosten van de N276 maar de uitbreiding van Katoen Natie. Deze uitbreiding is reeds mogelijk op grond van het vigerende bestemmingsplan Industriepark Swentibold N297. In het kader van dat bestemmingsplan had de betreffende inpassing geregeld kunnen worden door de buurgemeente Sittard-Geleen voor de betreffende bouwmogelijkheden. Overigens is het zo dat de gebouwen van Katoen Natie voor de beoogde trailer yard van VDL Nedcar te komen te staan waarmee wij de vraag van landschappelijke inpassing bezien vanuit de N276 niet kunnen plaatsen. De gemeente Echt-Susteren vraagt daarmee in feite de zuidzijde van het bedrijventerrein in te passen terwijl de procedure en mogelijkheden daartoe juist bij de buurgemeente Sittard-Geleen ligt (Het beeldregieplan is derhalve op dit punt niet bijgesteld. Ten aanzien van onze reactie op het idee om een recreatieve verbinding te realiseren tussen Nieuwstadt en het Limbrichterbos wordt verwezen naar paragraaf 4.7.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 2.13

Aanvullen artikel 30 lid 1.2 van de planregels.

Samenvatting argument

Indiener verzoekt om het d.d. 4 juni 2020 vastgestelde bestemmingsplan 'Susterderweg-Schoolstraat' aan artikel 30 lid 1.2 toe te voegen.

Reactie Provincie Limburg

Het bestemmingsplan 'Susterderweg-Schoolstraat' is recent vastgesteld en ligt inderdaad binnen de geluidzone van Industriepark Swentibold. Het plan wordt daarom toegevoegd aan artikel 30 van de planregels.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

Artikel 30 van de regels is aangepast.

Zienswijze 3. Gemeente Sittard-Geleen

Op 8 oktober 2020 is buiten de zienswijze termijn een aanvullende zienswijze binnengekomen van de gemeente Sittard-Geleen waarbij de gemeente nuanceringen aanbrengt ten aanzien van de hieronder opgenomen argumenten 3.1, 3.2 en 3.11. Deze nuanceringen zijn betrokken in onderstaande reactie.

Argument 3.1

Het voorkomen van het onnodig kappen van het Sterrebos en de Kleine Allee door het opnemen van een voorwaarde.

Samenvatting argument

Indiener verzoekt het College van Gedeputeerde Staten om een voorschrift en/of voorwaarde op te nemen dat het risico op onnodige kap van het Sterrebos en de bomenrij van de Kleine Allee voorkomen wordt. Tevens vraagt indiener om dit belang als zodanig ook in de toelichting van het inpassingsplan op te nemen.

In een aanvullende zienswijze nuanceert indiener deze zienswijze als volgt:

“De zienswijze omtrent het Sterrebos was er op gericht te voorkomen dat de kap wel doorgang zou vinden zonder dat er garantie is op het daadwerkelijk realiseren van de plannen. De economische uitvoerbaarheid zal immers in de toekomst moeten blijken. Van de zijde van VDL Nedcar hebben wij een duidelijke uitleg gekregen waarom de kap zo snel mogelijk uitgevoerd moet worden en dat dit plaats moet vinden voordat er enig zicht is op een opdracht van een nieuwe opdrachtgever. Ons is duidelijk geworden dat er op basis van ecologische regelgevingen slechts een beperkt aantal weken in een jaar bomenkap toegestaan is. Indien deze kapmogelijkheid passeert levert dit 1 jaar vertraging op. Het al dan niet kunnen kappen van deze bomen kan daarmee breekpunt zijn bij onderhandelingen met potentiële opdrachtgevers en zo de verankering van de automotive in de regio tegengaan. In weerwil van het feit dat ook VOL Nedcar dat graag liever anders zag, is duidelijk geworden dat bestaande wetgeving hiertoe geen mogelijkheden biedt. Mochten er toch andere mogelijkheden zijn dan vernemen wij dat uiteraard graag.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze verwijzen we naar paragraaf 4.2.2.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 3.2

Een ander alternatief voor de randweg zodanig dat die het Geleenbeekdal en het bosgebied aan de noordkant van de Yard niet doorsnijdt.

Samenvatting argument

Indiener verzoekt nader te onderzoeken of een variant van de randweg die het Geleenbeekdal en het bosgebied aan de noordkant intact laat, toch als een reëel en aanvaardbaar alternatief kan worden beschouwd. Bij dit onderzoek kan tevens het advies van de Cie. worden meegenomen om meer te sturen op intensief ruimtegebruik voor de functies personeelsparkeren en geproduceerde auto's. Dit betreft het opnieuw overwegen van een eerder afgevalen variant van de randweg. Voornaamste reden voor dit verzoek is gelegen in de constatering dat hiermee een geringer beslag op beschermdde natuur zou plaatsvinden.

Reactie Provincie Limburg

Een alternatief voor de randweg is niet aan de orde, omdat in het geval van het ontzien van de houtaanplant ten noordoosten van de N276 en het grondwaterwingebied ter plekke een zodanige boogstraal van de randweg nodig, waardoor een substantieel deel ruimte van de Yard-E opgeofferd moet worden. Verder is er overleg gepleegd met Water Leiding Maatschappij Limburg over de wijze waarop de weg gerealiseerd kan worden zonder het belang/waarde van het grondwaterwingebied alsmede aansluitend waterwingebied niet aangetast wordt. Er is daarbij onder meer afgesproken dat het afvloeiend water van de randweg weggeleid en geïnfilterd wordt buiten het waterwingebied en er overleg plaats hierover bij de voorbereiding van de wegwerkzaamheden. Tot slot zou een andere wegligging betekenen dat de onderzoeken en de huidig lopende planvormingsprocedure grotendeels over moet worden gedaan. Dat is uiteraard zeer onwenselijk vanwege de beoogde planning. Daarnaast is het tracé van de randweg al eerder door Gedeputeerde Staten vastgesteld als voorkeursalternatief in het kader van het MER (GS besluit op 18 februari 2020). De gemeente is

ambtelijk en bestuurlijk hierover geïnformeerd. Naar aanleiding van dit bestuurlijke informeren heeft de gemeente een aanvulling en nuancering op deze zienswijze ingediend waarin zij het volgende aangeeft:

“Uit de toelichting van VDL Nedcar is gebleken dat er bij deze randwegvariant een zodanige boogstraal van de randweg ontstaat dat er een substantieel deel van de ruimte van de Yard opgeofferd moet worden waardoor deze variant zijn doel voorbij schiet en niet past binnen de hierboven genoemde verankering van de automotive in de regio. Verder zou het uitwerken van deze variant leiden tot het grotendeels opnieuw moeten doorlopen van de planvormingsprocedure”.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 3.3.

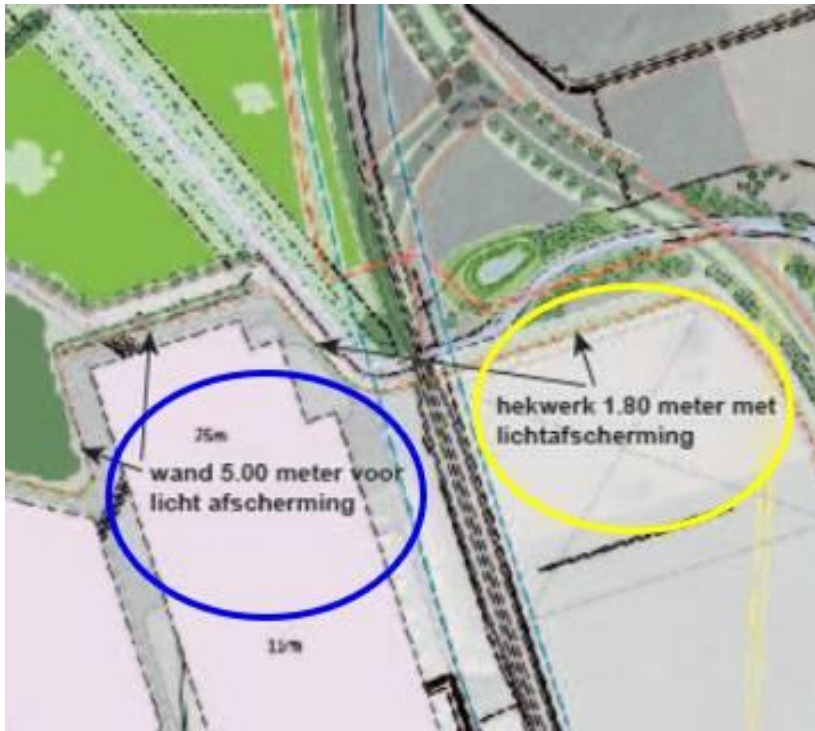
Kwaliteitsslag beeldregieplan

Samenvatting argument

Indiener verzoekt Gedeputeerde Staten van Limburg om in overleg met de gemeente en de commissie ARK een kwaliteitsslag te maken ten behoeve van het definitief af te ronden beeldregieplan zoals dat is opgenomen in de Nota Ruimtelijke Kwaliteit Sittard-Geleen. In het vooroverleg is aangegeven dat in verband met het zicht vanuit de N276 een vergroening van een bocht nodig is. Indiener verzoekt om deze vergroening op te nemen in het landschapsplan en beeldregieplan. Verbetering van de kwaliteit van de representatieve westzijde is nodig en indiener wil dit verder uitgewerkt zien in het beeldregieplan. Het beeldregieplan moet nog afgestemd worden met de formulering in het eindadvies van de commissie ARK d.d. 16 juni 2020. Indiener verzoekt tevens in het beeldregieplan een koppeling te leggen met het reclamebeleid van de gemeente Sittard-Geleen zoals opgenomen in de Nota Ruimtelijke Kwaliteit Sittard-Geleen.

Reactie Provincie Limburg

Zie ook de beantwoording van de argumenten 3.7 en 3.8. Zoals te zien op de plankaart van het beeldregieplan wordt het zicht vanuit de bocht van de N276 bepaald door de compensatie zoals die aangelegd is bij de inrichting van het Geleenbeekdal. Deze reeds aanwezige volwassen beplanting zal behouden blijven en is goed in staat om het zicht vanuit de nieuwe N276 op het fabrieksterrein weg te nemen. Daarnaast wordt om ecologische redenen ook een hekwerk van 1.8m. gerealiseerd aan de Noordelijke kop van Yard-E. Boven de Geleenbeek wordt namelijk gevoerageerd door enkele dieren. Deze foerageergebieden blijven weliswaar deels behouden, maar worden beïnvloed door het voornemen. Op de locatie waar de nieuwe Randweg het Geleenbeek doorsnijdt blijft het gebied tussen de bestaande N276 en de randweg met de Geleenbeek erdoor behouden, maar komt onder invloed te staan van verkeer en verlichting. Om deze reden dienen maatregelen te worden genomen om de functie van dit gebied te behouden waaronder een hekwerk. Dit hekwerk krijgt een groene bekleding om lichtuitstraling van de Yard-E naar het Geleenbeekdal en de bosgebieden ten noorden daarvan te voorkomen.



Afbeelding 4; Uitsnede uit het beeldregieplan met locatie hekwerk en lichtafscherming

Daarmee is de landschappelijke inpassing in deze bocht voldoende robuust. Voor de westzijde van het gebouwencomplex van VDL Nedcar is in het Beeldregieplan een architectonische denkrichting aangegeven. Deze westzijde is géén onderdeel van de omgevingsvergunning, en zal dus niet als onderdeel van de uitbreiding van de fabriek worden aangepakt. Op het moment dat VDL Nedcar besluit om de westzijde aan te pakken, zal een specifiek Beeldregieplan voor die ontwikkeling aan de ARK worden voorgelegd. Het beeldregieplan is overeenkomstig het besprokene met de commissie ARK tekstueel aangepast. Niet voor alle onderdelen uit het beeldregieplan kan via de omgevingsvergunning worden afgedwongen dat er nog afstemming plaatsvindt met de ARK. Alleen voor die bouwwerken die thans onderdeel uitmaken van de aanvraag en het besluit. De activiteit voeren van handelsreclame maakt geen onderdeel uit van de aanvraag om omgevingsvergunning. Aan reclamebeleid van de gemeente Sittard-Geleen zal getoetst worden zodra ook daadwerkelijk een aanvraag om omgevingsvergunning voor het voeren van handelsreclame wordt ingediend.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

Diverse aanpassingen beeldregieplan.

Argument 3.4

Toevoeging landschappelijke maatregelen.

Samenvatting argument

Indiener verzoekt om aan het 'Overzicht landschappelijke maatregelen' de volgende maatregelen toe te voegen:

1. In bijlage 1 ontbreekt bij het in ere herstellen van het 'grand canal' van Rijksmonument Kasteel Wolfrath het aanbrengen van een pleisterplaats/vlonder. Dit was een van de expliciete

aandachtspunten van de ARK en werd in het vooroverleg als een goede toevoeging aan de te realiseren recreatieve verbinding aangemerkt.

2. Het aanbrengen van een laanbeplanting langs de N297 aan de noordoost kant van deze weg. In dit gebied is - in afwijking van het huidige bestemmingsplan - op grond van het ontwerp-inpassingsplan een trailer Yard-E voor VDL Nedcar ingepland. Deze wijziging is vanuit een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar indien tegelijkertijd een landschappelijke inpassing wordt gerealiseerd. Indien er is het niet eens met de provinciale reacties in de Nota vooroverleg dat beplanting langs deze zijde van de N297 geregeld kan worden in het kader van de procedure omgevingsvergunning uitbreiding Mitsubishi/Katoen Natie. Zekerheidsstelling hiervan moet in het inpassingsplan geregeld worden.

Reactie Provincie Limburg

De pleisterplaats/vlonder is inderdaad tijdens vooroverleg overeengekomen. Deze is ook gevisualiseerd in de 3d-visualisaties en de plankaart van het Beeldregieplan. In de tekst van het beeldregieplan en de bijbehorende bijlage 1 zal hier nogmaals nadrukkelijk naar worden verwezen. In de tekst van het beeldregieplan is ook het herstellen van het 'grand canal' beschreven. Deze maatregel ontbreekt derhalve niet. In de Nota vooroverleg is door Gedeputeerde Staten reeds ten aanzien van de inpassing van het Gelders Eind het volgende aangegeven:

“Bevoegd Gezag wijst erop dat bij de gemeente Sittard-Geleen twee vergunning aanvragen lopen voor de uitbreiding van gebouwen van Katoen Natie. Deze uitbreidingen zijn mogelijk op grond van het vigerende bestemmingsplan uit het jaar 2000. Deze vigerende bestemmingsplan rechten worden meegenomen in het inpassingsplan om een inpassingsplan voor het gehele bedrijventerrein op te stellen (waar VDL Nedcar en Mitsubishi de gebruikers van zijn). Deze uitbreiding wordt als autonome ontwikkeling in het inpassingsplan meegenomen. De gemeente heeft daarop als reactie aangegeven dat het om het totaalplaatje van de ontwikkelingen gaat. Zeker bezien vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit, inpassing in het landschap en verplichte natuurcompensaties. Gezien het feit dat niet alle verplichte natuurcompensaties binnen de plannen worden uitgevoerd kan aan deze kant van de ontwikkelingen volgens de gemeente worden voorzien in aanvullende natuurcompensatie en landschappelijke inpassing. De vraag van de gemeente Sittard-Geleen gaat daarmee niet zo zeer over de inpassing van de uitbreiding van VDL Nedcar maar over de inpassing van Mitsubishi/Katoen Natie welke plaats vindt en mogelijk is op reeds daartoe bestemde gronden. Daartoe heeft de gemeente met de lopende omgevingsvergunning procedure zelf de sleutel in handen om in het kader van die procedures randvoorwaarden te stellen wat betreft de inpassing van deze zuidzijde ter hoogte van Mitsubishi/Katoen Natie. Temeer omdat het provinciale beleid uit gaat van inpassing van uitbreiding van bedrijventerreinen en het hier reeds bestemd bedrijventerrein betreft. Voor zover het grond betreft waar wel bedrijventerrein van VDL Nedcar is voorzien aan de zuidzijde, is voorzien in de uitbreiding van een bestaande bomenrij”. Overigens merken wij op dat er geen trailer yard voorzien is direct ten noordoosten van de N276 maar de uitbreiding van Katoen Natie welke al mogelijk is op grond van het vigerende bestemmingsplan. Dan had op dat moment de betreffende inpassing geregeld kunnen worden door de gemeente voor de betreffende bouwmogelijkheden. Overigens is het zo dat de gebouwen van Katoen Natie voor de beoogde trailer yard van VDL Nedcar te komen te staan en vanuit de zuidzijde de trailer yard daarmee niet zichtbaar is. Gemeente vraagt daarmee in feite deze in te passen terwijl de procedure en mogelijkheden daartoe juist bij de gemeente liggen. Het beeldregieplan is derhalve op dit onderdeel niet aangepast.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 3.5

Tegengaan van sluijverkeer.

Samenvatting argument

Indiener verzoekt Gedeputeerde Staten om als aanvullende akoestische maatregel het aanbrengen van geluidreducerend wegdekverharding in de Gouverneur Ruijs de Beerenbroucklaan in het plan op te nemen. Ook verzoekt indiener om een onderzoek waaruit kan worden geconcludeerd of een mogelijke overdracht van de Dr. Hub van Doorneweg aan VDL Nedcar (die dan onderdeel wordt van het aaneengesloten bedrijventerrein) een positief effect kan hebben op het terugdringen van het sluijverkeer in de Gouverneur Ruijs de Beerenbroucklaan.

Reactie Provincie Limburg

Het geluid van een voorbijrijdende auto bestaat uit het motorgeluid en uit het contactgeluid tussen banden en het wegdek. Voor personenauto's geldt dat bij rijsnelheden tot circa 30 km/h en bij het optrekken het motorgeluid dominant boven het contactgeluid. Voor vrachtauto's is het motorgeluid ook bij hogere rijsnelheden nog bepalend. Geluidreducerend asfalt vermindert alleen het contactgeluid tussen de band en het wegdek en is daarom alleen een effectieve maatregel op wegen waar de rijsnelheid zo hoog ligt dat het contactgeluid tussen band en wegdek bepalend wordt voor de geluidproductie. Omdat bij snelheden tot circa 30 km/h is het motorgeluid bepalend is voor de geluidproductie, is geluidreducerend asfalt op de Gouverneur Ruijs de Beerenbroucklaan geen effectieve geluidmaatregel.³

Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn dat het wegdek in goede staat verkeerd en dat de wettelijke maximumsnelheid wordt nageleefd. Hierin ondersteunt een deugdelijke weginrichting. In het verleden zijn maatregelen waaronder overdracht van de Dr. Hub van Doorneweg ambtelijk onderwerp van gesprek geweest tussen de gemeente Sittard-Geleen en VDL Nedcar. Hier is toen geen akkoord over bereikt. De huidige situatie is als uitgangspunt genomen voor het ontwerp inpassingsplan.

De Dr. Hub van Doorneweg betreft een gemeentelijke weg en het is aan de gemeente Sittard - Geleen en VDL Nedcar om gezamenlijk te kijken of er nog aanvullende maatregelen getroffen kunnen worden die recht doen aan alle wensen. Gelet op bovenstaande zal nu geen nader onderzoek uitgevoerd worden naar een mogelijke overdracht van de Dr. Hub van Doorneweg.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 3.6

Verkeersveiligheid fietsers.

Samenvatting argument

Op grond van de grote infrastructurele aanpassingen vervalt voor fietsers de oversteek bij het hotel Amrath en de directe verbinding tussen Nieuwstadt via de Mitsubishi Avenue in de richting van Katoen Natie en VDL Nedcar. Op grond hiervan en rekening houdende met de veiligheid van schoolgaande kinderen uit Nieuwstadt via de route van de N276, moet opnieuw een controle

³ Dat geluidreducerend asfalt geen effectieve geluidmaatregel bij rijsnelheden tot 30 km/h volgt óók uit het overzicht van geaccrediteerde asfalttypen die op dit moment op de markt zijn. Voor geen van deze asfalttypen is een geluidreductie vastgesteld bij rijsnelheden lager dan 40 km/h. Alleen voor stille-elementenverharding is een beperkte geluidreductie van circa 1 dB vastgesteld voor personenauto's. (bron: <https://www.infomil.nl/onderwerpen/geluid/regelgeving/wet-geluidhinder/wegverkeerslawaaia/akoestisch-rapport/cwegdek/>)

plaatsvinden op verkeersveiligheid, sociale veiligheid (verlichting, groen, vrachtwagen parkeren), comfort voor het fietsverkeer en moeten - indien nodig- verbeteringsmaatregelen in de plannen worden opgenomen.

Reactie Provincie Limburg

In de zienswijze maakt indiener het onderscheid tussen de fietsstromen van en naar VDL Nedcar en de fietsstromen langs de N276. De stromen van en naar VDL Nedcar kunnen inderdaad niet meer lopen via de huidige structuren, maar er zijn geringe omrijafstanden op basis van de nieuwe routes. Met name ook omdat VDL Nedcar intern zijn routing en locaties van fietsenstallingen ook aanpast. Bij het behoud van bestaande structuren zouden er juist onveilige situaties ontstaan door het ongewenst kruisen van het logistieke verkeer van VDL Nedcar/Katoen Natie en het fietsverkeer. Het fietspad naast de N276 zoals nu ontworpen binnen het plangebied van het inpassingsplan wordt door ons als voldoende veilig geacht. Behoudens de fietsoversteek Limbrichterstraat (welke wel door middel van een middengeleider verbeterd wordt ten opzichte van de huidige situatie) zijn alle fietsoversteeken in het projectgebied geregeld met een verkeerslicht. De verkeerssituatie aangrenzend aan het plangebied, op het kruispunt N276/Oude Rijksweg Zuid, geeft wellicht aanleiding tot aanpassing van de fietsstructuur. De verkeersveiligheid ter plaatse kan worden verbeterd door het tweerichtings fietspad vanaf de nieuwe randweg door te trekken tot aan Susteren (Rijksweg Zuid). Om dit mogelijk te maken wordt in overleg met de Gemeente Echt-Susteren gezocht naar financiële middelen voor de aanleg van een tweerichtings fietspad buiten het plangebied. De uitkomst van het overleg wordt medio november verwacht.

De realisatie van het gevraagde tweerichtings fietspad vanaf kruispunt N276/Aan de Linde richting Sittard is complex en het is op voorhand niet zeker of de verkeersveiligheid voor de fietser daarmee wordt verbeterd. Dit heeft te maken met de aanleg van een fietsbrug over de N297 en de verkeersafwikkeling rondom Op de Vos waar een tankstation en een restaurant-/vrachtwagen-parkerplaats veel verkeersbewegingen creëren met potentiële conflictsituaties voor de fietsers ter plaatse. Ook is het nodig om het effect van het gevraagde tweerichtings fietspad op de aansluitende fietsroutes in Sittard te onderzoeken om uit te sluiten dat daar geen nieuwe knelpunten ontstaan. Het onderzoek hiernaar maakt daarom deel uit van de reeds gestarte studie in breder verband genaamd Gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek waarvan de uitkomst in het voorjaar van 2021 wordt verwacht.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 3.7

Voorwaarden adviescommissie Ark opnemen in omgevingsvergunning.

Samenvatting argument

Indiener vraagt om onderstaande punten mee te nemen bij de vaststelling van de omgevingsvergunning.

1. De sprinklertanks uitvoeren in een minder opvallende kleur, donkergrijs Eboniet RAL 6014, overeenkomstig de kleur van de stalen gevelplaten onder de luifelrand.
2. De sprinklertank bij de pershal beter uit het zicht plaatsen door deze te verplaatsen naar het interne terrein.
3. Nog eens kritisch kijken naar de plaatsing van klimijzers, die in sommige gevels nu prominent in het zicht zijn.

4. Informatie over de uitvoering van veiligheidsvoorzieningen ten behoeve van dakwerkers op zodanige wijze dat deze het zorgvuldig ontworpen architectuur beeld niet aantasten.
5. Ter nadere verifiëring van alle toe te passen materialen en de keuzes van het kleuren pallet, tijdig een verzoek finaal advies aan de commissie ARK voor te leggen.
6. Het zorgvuldig plaatsen van bovendakse techniek en gevelapparatuur, in zoverre deze in het zicht komen en het beeld kunnen verstoren, te beoordelen door de commissie ARK.
7. Het opstellen van een terughoudend verlichtingsplan, dat rekening houdt met het voorkomen van nadelige invloed op de omgeving.
8. Het opstellen van een kwaliteitsplan met betrekking tot terrein-begrenzende hekwerken.
9. Bewerkstelligen van een zorgvuldige integratie van de kleinere technische voorzieningen in het ontwerp zoals hemelwaterafvoeren.

Reactie Provincie Limburg

In paragraaf 2.6 'adviezen' inclusief bijlage 2 en 3 van de ontwerp-omgevingsvergunning staan de uitgebrachte adviezen van de gemeente Sittard-Geleen vermeld. Het eerste advies van de gemeente is gedateerd op 13 mei 2020, het tweede advies dateert van 16 juni 2020. De welstandsadviezen, uitgebracht door de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) zijn geïncorporeerd in voornoemde adviezen. Lezende de ingediende zienswijzen lijkt het erop dat enkel is gekeken naar het eerste welstandsadvies van Sittard-Geleen. Naar aanleiding van het 1e uitgebrachte is op 16 juni 2020 een 2e welstandsvergadering geweest waarin het merendeel van de vermelde voorschriften en aanbevelingen zijn verwerkt. Hieronder een puntsgewijze beschouwing.

Ad. 1. onder verwijzing naar de tekening van BenW Architecten met kenmerk: 1914-0-B16a - sprinklertank (algemeen) t.b.v. alle nieuwe gebouwen – plattegrond/aanzicht, revisie A, de dato 29 mei 2020 staat de kleur: donkergrijs Ebonit RAL6014 vermeld. Dit betekent dat initiatiefnemer reeds invulling heeft gegeven aan dit voorschrift.

Ad. 2. bij de aanvraag van 15 maart 2020 zat een tekening van BenW Architecten met kenmerk: 1914-0-B02, versie -, nieuwe situatie, variant 2, de dato 15 maart 2020. Deze tekening is besproken tijdens de 1e welstandsvergadering van 13 mei 2020, waarop de ARK-commissie notulen heeft gemaakt en heeft aangegeven dat de sprinklertank nabij de pershal beter uit het zicht moest worden geplaatst. VDL Nedcar heeft vervolgens de tekening aangepast, de sprinklertank nabij de pershal meer uit het zicht gepositioneerd door deze in noordoostelijke richting in de 'oksel' van de pershal en het tussengebouw te plaatsen. Vervolgens is de aangepaste tekening opnieuw ingediend. De tekening van BenW Architecten met kenmerk: 1914-0-B02, de dato 18 juni 2020 geeft blijk van deze positiewijziging. De notulen van de ARK-vergadering van 16 juni 2020 geven blijk dat aan de redelijke eisen van welstand wordt voldaan met inachtneming van de genoemde voorschriften in paragraaf 6.1, rubriek 2 'welstand' als vermeld in de (ontwerp)beschikking.

Ad. 3. Op 27 mei 2020 heeft een overleg plaatsgehad met als doel om verduidelijking te krijgen op genoemde aandachtspunten en opmerkingen die staan vermeld in de notulen van de ARK-vergadering van 13 mei 2020. Van dit gesprek is een gespreksverslag gemaakt en vastgesteld. Tijdens het gesprek van 27 mei 2020 werd duidelijk dat het niet gaat om klimijzers, maar om kooiladders tegen diverse gevels. De geplaatste opmerking van de ARK-commissie is door de architect BenW Architecten ter harte genomen en verwerkt op de tekeningen. Het verslag van de ARK-vergadering van 16 juni 2020 geeft enkel blijk van de openstaande punten waar in de uitgestelde indieningsvereisten vanuit welstandsoogpunt aandacht aan moet worden besteed. Dit betreft een eindadvies, waarin de eerder geplaatste op- en aanmerkingen (verslag ARK-vergadering van 13 mei 2020) die nog niet genoegzaam zijn verwerkt terugkomen.

Ad. 4. identieke reactie als bij ad. 3.

Ad. 5. in de ontwerpbesikking is in paragraaf 6.1, onderdeel 2, rubriek 'welstand', artikel 2.1 aangegeven dat de nadere verifiëring van alle toe te passen materialen en keuzes van het kleurenpalet uiterlijk 6 weken voor de start van de werkzaamheden de toe te passen materialen en kleurenkeuzes aan de ARK-commissie ter finaal advies worden voorgelegd. Daarmee is in voldoende mate tegemoetgekomen aan de wens van de ARK-commissie en middels dit voorschrift geborgd.

Ad. 6. in de ontwerpbesikking is in paragraaf 6.1, onderdeel 2, rubriek 'welstand', artikel 2.2 aangegeven dat bij plaatsing van bovendakse techniek en gevelapparatuur rekening moet worden gehouden dat deze zoveel als mogelijk uit het zicht worden geplaatst. Daarmee is in voldoende mate tegemoetgekomen aan de wens van de ARK-commissie en middels dit voorschrift geborgd.

Ad. 7. in de ontwerpbesikking is in paragraaf 6.1, onderdeel 2, rubriek 'welstand', artikel 2.3 aangegeven dat het verlichtingsplan zo terughoudend mogelijk moet worden opgesteld, waarbij rekening wordt gehouden met de invloed op de omgeving. Daarmee is in voldoende mate tegemoetgekomen aan de wens van de ARK-commissie en middels dit voorschrift geborgd.

Ad. 8. Vooropgesteld moet worden dat de terrein-begrenzende hekwerken geen deel uitmaken van de onderhavige aanvraag om een omgevingsvergunning. Voornoemde hekwerken zullen, indien vergunning plichtig, te zijner tijd middels een separate aanvraag om een (omgevings-)vergunning bij bevoegd gezag worden ingediend en vervolgens middels een verzoek om welstandsadvies aan de ARK-commissie worden voorgelegd ter beoordeling aan redelijke eisen van welstand. Op 27 mei 2020 heeft een overleg plaatsgehad met als doel om verduidelijking te krijgen op genoemde aandachtspunten en opmerkingen die staan vermeld in de notulen van de ARK-vergadering van 13 mei 2020. Van dit gesprek is een gespreksverslag gemaakt en vastgesteld, waaruit blijkt bij 'advies welstand', punt 10 een kwaliteitsplan voor hekwerken geen onderdeel uitmaakt van de aanvraag, tevens staat vermeld dat een aantal aspecten later worden aangevraagd.

Ad. 9. Per abuis is dit beoogde voorschrift (uitgestelde indieningsvereiste) niet verbonden aan de ontwerpbesikking. In de definitieve besikking zullen wij alsnog een voorschrift opnemen dat voor wat betreft het bewerkstelligen van een zorgvuldige integratie van kleinere technische voorzieningen in het ontwerp (zoals hemelwaterafvoeren) de ARK-commissie uiterlijk 6 weken voor de start van de werkzaamheden de integraliteit van deze technische voorzieningen in de gebouwwontwerpen voor advies worden voorgelegd aan de ARK-commissie. Resumerend kan worden opgemerkt dat de ingediende zienswijzen 1 t/m 4 en 8 met betrekking tot het verbinden van voorschriften niet noodzakelijk zijn omdat de ARK-commissie blijkens haar laatste vergadering van 16 juni 2020 akkoord is, daarenboven geeft het gespreksverslag van het overleg van 27 mei 2020 blijk dat het merendeel van de gemaakte opmerkingen reeds door de architect op tekening zijn verwerkt dan wel als uitgestelde indieningsvereiste (voorschrift) zijn verbonden aan de besikking.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

Voor wat betreft zienswijze 3.7, onderdeel 9 nemen wij alsnog een voorschrift op in de definitieve omgevingsvergunning.

Argument 3.8

Juridische borging beeldregieplan en mitigatie- en compensatieplan in omgevingsvergunning.

Samenvatting argument

Indiener verzoekt om in de omgevingsvergunning de voorwaarde op te nemen dat - ten behoeve van de nadere detaillering voor de uitvoering van de concrete maatregelen zoals genoemd in het landschapsplan (onderdeel beeldregieplan) en het mitigatie- en compensatiepakket - nog het finaal advies van de commissie ARK benodigd is. Ook geeft indiener aan dat bijlage 1 en 2 (natuurmaatregelen c.q. mitigatie- en compensatiepakket) geen deel uitmaken van de voorschriften

van de omgevingsvergunning. Dit lijkt indiener juridisch niet correct. Inpassingsplan en vergunning zijn, hoewel gecombineerd in de tijd, toch twee aparte besluiten met ieder zijn eigen juridisch regime. Juridische werking van de bijlagen in de vergunning kan dus volgens indiener niet via een verwijzing naar het inpassingsplan.

Reactie Provincie Limburg

Het beeldregieplan ziet toe op de ontwikkelingen in het gehele plangebied voor de uitbreiding van VDL Nedcar. De omgevingsvergunning ziet alleen toe op die ontwikkelingen die zich afspelen binnen de inrichtingsgrenzen van VDL Nedcar én waartoe een aanvraag is ingediend. Het beeldregieplan ziet daarmee op een groot aantal aspecten toe die niet ter beoordeling staan in de aanvraag om omgevingsvergunning. Als voorbeeld is daarbij te noemen de bepaling in het beeldregieplan dat hekwerken een groene uitstraling dienen te krijgen. Hekwerken maken geen onderdeel uit van de aanvraag om omgevingsvergunning en daarmee is dat onderdeel van het beeldregieplan voor de beoordeling van de aanvraag niet relevant. Het betreffende hekwerk zal door VDL Nedcar separaat worden aangevraagd en naar aanleiding van die aanvraag zal o.a. getoetst worden aan redelijke eisen van welstand. Datzelfde geldt voor bijvoorbeeld keerwanden en reclame-uitingen die in het beeldregieplan zijn vermeld. Hiervoor zal nog een aanvraag om omgevingsvergunning moeten worden ingediend en tijdens die procedure zal het plan aan de ARK ter advies worden voorgelegd. Finaal advies van de ARK kan dan ook alleen geëist worden voor die onderdelen van het beeldregieplan die ter beoordeling voorliggen in de aanvraag om omgevingsvergunning. Voor wat betreft die onderdelen is aan de omgevingsvergunning het voorschrift verbonden dat deze voor finaal advies aan de ARK moeten worden voorgelegd (zie ook beantwoording zienswijze 3.7).

De bijlagen 1 en 2 (natuurmaatregelen c.q. mitigatie- en compensatiepakket) zijn geen onderdeel uitgemaakt van het besluit omgevingsvergunning. In de considerans in paragraaf 4.4 van het besluit is verwezen naar het mitigatie- en compensatieplan waar vergunninghouder in het kader van de aanvraag om omgevingsvergunning voor het vellen van een houtopstand aan is gehouden. Het mitigatie- en compensatieplan is geen onderdeel gemaakt van de omgevingsvergunning mede omdat nog overleg gevoerd werd met de gemeente en er nog mogelijke aanpassingen konden worden doorgevoerd aan het definitieve plan. Ter borging van de compensatie van de te vellen houtopstand zal in het kader van deze activiteit een voorschrift worden toegevoegd aan het besluit omgevingsvergunning, waaruit volgt dat vergunninghouder moet handelen in overeenstemming met het mitigatie- en compensatieplan.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 3.9

Aanpassing regels inpassingsplan.

Samenvatting argument

Indiener verzoekt om aanpassing van een paar planregels:

- in de planregel van artikel 6.1 opnemen dat in het noordelijk uitbreidingsgebied uitsluitend gebouwen zijn toegestaan voor de genoemde kernactiviteit van de autoproductie.
- In artikel 6.4.1 wordt verwezen naar de in Bijlage 1 opgenomen Wet Natuurbescherming. In de bijlage is vergeten de vergunning op te nemen.
- In artikel 6.4.2a wordt verwezen naar bijlage 2. Dit moet zijn: bijlage 1 (overzicht landschappelijke maatregelen).

- In artikel 6.4.2b wordt verwezen naar bijlage 3. Dit moet bijlage 2 zijn (overzicht mitigerende en compenserende maatregelen).

Reactie Provincie Limburg

Indiener geeft geen inhoudelijke argumenten om voor dit gebied in de planregels op te nemen dat er uitsluitend gebouwen zijn toegestaan voor de kernactiviteit van de autoproductie. Vanuit een goede ruimtelijke ordening zijn er ook geen bezwaren om er logistieke activiteiten of productie-ondersteunende activiteiten te realiseren. In paragraaf 7.2.4 van de plantoelichting hadden we reeds aangegeven dat bij de hoofdfunctie van automotieve industrie ook dergelijke activiteiten behoren. De planregels worden derhalve op dit punt niet aangepast.

Ten aanzien van de verwijzingen in artikel 6.4 naar de 3 bijlagen het volgende. In het imro bestand op www.ruimtelijkeplannen.nl kloppen deze verwijzingen. In bijlage 1 is wel de Wnb-vergunning opgenomen. Verder zijn de verwijzingen in art 6.4.2 a en b wel juist in tegenstelling tot hetgeen indiener aangeeft. Echter in de analoge stukken zoals die ter visie gelegd zijn en waarvan de pdf's op de website www.gebiedsontwikkelingvdlneocar.nl geplaatst zijn kloppen de verwijzingen niet. Dit is niet helemaal goed gegaan door een vertaalfout van het omzetten van het IMRO bestand naar pdf-bestanden zoals die gedrukt zijn en op de website over de gebiedsontwikkeling zijn gezet. Wij zullen dit herstellen in de versie van het vast te stellen inpassingsplan.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

De analoge planstukken zijn gecorrigeerd door de bijlagen goed op te nemen.

Argument 3.10

Opnemen van het openstellen van het Landgoed Wolfrath voor publiek in de Anterieure Overeenkomst.

Samenvatting argument

Indiener verzoekt om in de anterieure overeenkomst tussen Provincie Limburg en VDL Nedcar nadere afspraken op te nemen over het incidenteel openstellen van het Rijksmonument Kasteel Wolfrath voor publiek.

Reactie Provincie Limburg

De Provincie Limburg kan geen afspraken maken met VDL Nedcar over het openstellen van het kasteel omdat Rijksmonument Kasteel Wolfrath een andere rechtspersoon is dan VDL Nedcar. Wel heeft de Provincie Limburg het verzoek aan VDL Nedcar gedaan om met hun zusterbedrijf 'VDL Kasteel Wolfrath' in overleg te gaan over de openstelling van het Kasteel. VDL Nedcar Kasteel Wolfrath organiseert nu reeds met enige regelmaat openbaar toegankelijke evenementen. Op 4 oktober 2020 is er een open dag geweest die helaas door COVID-19 maar door een beperkt aantal deelnemers te bezoeken was. Tevens bestaat de mogelijkheid om het kasteel en de tuin te bezichtigen voor groepen na reservering (info@vdlkasteelwolfrath.nl).

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 3.11 Verhogen bedrag leefbaarheidsfonds met euro 3.750.000

Samenvatting argument

Indiener wil in het kader van voldoende evenwicht tussen economie en leefbaarheid dat het in te stellen leefbaarheidsfonds voor de kernen Nieuwstadt en Holtum (thans 300.000 euro per kern) opgehoogd wordt met elke euro 1.750.000. te verhalen op initiatiefnemer tot een fonds per kern van ieder 2,2 miljoen euro. Zij baseert zich daarbij op het bedrag dat zij als gemeente zelf zou hebben verhaald in het geval zij zelf een bestemmingsplan voor de uitbreiding van VDL Nedcar zou hebben opgesteld. Indiener heeft in een aanvulling op haar zienswijze (ingediend ruim na afloop van de zienswijze termijn) aangegeven dat bovenstaande deel van haar zienswijze onterecht is opgenomen in haar zienswijze. Verder adviseert indiener om de mogelijkheden te bezien van een Europese subsidie voor de randweg.

Reactie Provincie Limburg

De provincie blijft bij een fonds van 300.000 euro per kern. Zie voor een meer uitgebreide beschrijving paragraaf 4.7. In de gesprekken met het Rijk over de Rijksbijdrage aan het project worden de mogelijkheden van Europese subsidie bezien.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Zienswijze 4. Rijkswaterstaat Zuid-Nederland

Argument 4.1

Terugslag verkeer op de A2 als gevolg van de uitbreiding van VDL-Nedcar.

Samenvatting argument

Uitgangspunt voor Rijkswaterstaat is dat er geen knelpunten ontstaan op het onderliggend wegennet en de aansluiting Born (nr. 47), met een terugslag op de A2 als gevolg van de uitbreiding van VDL Nedcar. Rijkswaterstaat is er thans nog niet van overtuigd dat er geen terugslag is op de A2. Omdat het overleg hierover tussen Provincie Limburg en Rijkswaterstaat momenteel nog lopende is heeft Rijkswaterstaat een zienswijze ingediend op het ontwerp-inpassingsplan en het ontwerpbesluit omgevingsvergunning voor wat betreft de uitbreiding en het daardoor te genereren verkeer. Indien voor de afloop van de inzagetermijn het lopende overleg is afgerond en daaruit blijkt dat aan het uitgangspunt van Rijkswaterstaat is voldaan, dan beschouwt indiener deze zienswijze als niet geschreven en zal indiener desgewenst haar zienswijze intrekken.

Reactie Provincie Limburg

Op grond van modelberekeningen is gebleken dat er naar verwachting geen afwikkelingsproblemen optreden op de aansluiting A2-N297 in de reguliere ochtend- en avondspits en de VDL Nedcar dienstwissels. Verder is een aandachtspunt benoemd dat bij realisatie van de verkeersregelinstallatie op voornoemd kruispunt de programma's zodanig moet worden ontworpen dat te lange wachtrijen op de afritten en een te grote toestroom op de toeritten wordt voorkomen. Daarmee heeft Rijkswaterstaat per 17-9-2020 haar zienswijze ingetrokken.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Zienswijze 5

Argument 5.1

Fietspadenstructuur/veiligheid.

Samenvatting argument

Indiener geeft aan dat er door de gedeeltelijke aanleg van een twee richtingen fietspad voor het fietsverkeer 2 gevaarlijke oversteekpunten bijkomen. Indien dit verholpen wordt door verkeerslichten dan moet het autoverkeer voor iedere fietser stoppen. Dit beperkt een vlotte doorstroming van het gemotoriseerde verkeer. Indiener stelt als oplossing voor het aanleggen van een dubbel fietspad over de gehele lengte langs de N276 tussen Susteren en Nieuwstadt.

Reactie Provincie Limburg

De voornaamste knelpunten bevinden zich buiten de projectscope van het project GOW VDL Nedcar. Behoudens de fietsoversteek Limbrichterstraat (welke wel doormiddel van een middengeleider verbeterd wordt ten opzichte van de huidige situatie) zijn alle fietsoversteken in het projectgebied geregeld met een verkeerslicht.

De verkeerssituatie aangrenzend aan het plangebied, op het kruispunt N276/Oude Rijksweg Zuid, kan wel gezien worden als knelpunt. De verkeersveiligheid ter plaatse kan worden verbeterd door het tweerichtings fietspad vanaf de nieuwe randweg door te trekken tot aan Susteren (Rijksweg Zuid). Om dit mogelijk te maken wordt in overleg met de Gemeente Echt-Susteren gezocht naar financiële middelen voor de aanleg van een tweerichtings fietspad buiten het plangebied. De uitkomst van het overleg wordt medio november verwacht. Dit fietspad zal dan aansluiten aan de Rijksweg zuid aan de Noordzijde en op het fietspad naast de randweg N276 aan de zuidzijde.

De realisatie van het gevraagde tweerichtings fietspad vanaf kruispunt N276/Aan de Linde richting Sittard is complex en het is op voorhand niet zeker of de verkeersveiligheid voor de fietser daarmee wordt verbeterd. Dit heeft te maken met de aanleg van een fietsbrug over de N297 en de verkeersafwikkeling rondom Op de Vos waar een tankstation en een restaurant-vrachtwagenparkeerplaats veel verkeersbewegingen creëren met potentiële conflictsituaties voor de aansluitende fietsroutes in Sittard fietsers ter plaatse. Ook is het nodig om het effect van het gevraagde tweerichtings fietspad op de te onderzoeken om uit te sluiten dat daar geen nieuwe knelpunten ontstaan. Het onderzoek hiernaar maakt daarom deel uit van de reeds gestarte studie in breder verband genaamd Gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek waarvan de uitkomst in het voorjaar van 2021 wordt verwacht.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 5.2

Landschappelijke inpassing Industriepark Swentibold-terrein.

Samenvatting argument

De inpassing van het Industriepark Swentibold-terrein moet volgens indiener veel robuuster zijn, met name ter hoogte van het Industriepark Swentibold-terrein. Indiener is van mening dat de voorziene groenstrook te smal is en wil in plaats van een groenstrook met struiken een beplante wal.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze verwijzen wij naar paragraaf 4.12 van deze nota.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 5.3

Realiseren van een wandelverbinding tussen Op de Baan en Millenerweg.

Samenvatting argument

Indiener wil graag een wandelverbinding gerealiseerd zien tussen Op de Baan en de Millenerweg. Door het ingeklemd raken van Nieuwstadt door VDL NEDCAR, de N297 en de Duitse B56 zijn er weinig "ommetjes" mogelijk.

Reactie Provincie Limburg

Deze zienswijze heeft niet zozeer sec. betrekking op het ontwerpplan voor de uitbreiding van VDL Nedcar zoals het ter visie heeft gelegen. De N297 en B56 zijn reeds gerealiseerd en ook VDL Nedcar is reeds aanwezig en heeft reeds de mogelijkheid om op Yard-E en het Industriepark Swentibold-terrein te bebouwen op grond van het reeds vigerende bestemmingsplan Industriepark Swentibold/N297. Het betreft een wens om recreatieve verbindingen te versterken gelet op de ruimtelijke ontwikkelingen door de jaren heen rondom Nieuwstadt. Deze zienswijze leidt derhalve niet tot aanpassing van het ontwerp inpassingsplan met onderliggende onderzoeken. Deze wens voor een wandelverbinding tussen Op de Baan en de Millenerweg is onder de aandacht gebracht van het project Platteland in Ontwikkeling. Voor een overzicht wat wel en niet opgepakt wordt in het kader van Platteland in Ontwikkeling wordt verwezen naar paragraaf 4.7 van deze Nota van Zienswijzen en Advies

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 5.4

Waardedaling woning.

Samenvatting argument

Indiener geeft met een drietal redenen aan dat zijn woning in waarde zal dalen. Te weten het verdwijnen van uitzicht op groen weiland, grotere bedrijvigheid op de traileryard en de toename van personenverkeer.

Reactie Provincie Limburg

Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar paragraaf 4.13 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 5.5

Bovenwettelijke compensatie.

Samenvatting argument

Indiener is van mening dat er ten tijde van de ter inzagelegging van het ontwerp inpassingsplan onvoldoende zicht is op (bovenwettelijke) compensatie.

Reactie Provincie Limburg

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het ontwerp inpassingsplan omdat deze gaat over niet wettelijk verplichte compensatie. In paragraaf 4.7 van deze Nota van Zienswijzen en Advies hebben wij beschreven wat er in samenhang met de uitbreiding van VDL Nedcar aan bovenwettelijke compensatie is voorzien.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 5.6

Ter inzagelegging van de planstukken in de zomerperiode.

Samenvatting argument

Indiener denkt dat het een bewuste keuze van de overheid is om de zienswijze periode tijdens de vakantieperiode te plannen om zodoende het aantal zienswijzen te beperken.

Reactie Provincie Limburg-

Voor wat betreft de reactie op het ter inzage leggen in de zomervakantie wordt verwezen naar paragraaf 4.6 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Zienswijze 6.

Argument 6.1

Ontbrekende gebiedsaanduiding.

Samenvatting argument

Indiener geeft aan dat in het ontwerp inpassingsplan een "8" leiding voor transport van vloeibare koolwaterstoffen (PRB) leiding is gelegen, die in haar eigendom en beheer is. Indiener geeft aan dat in de regels en op de verbeelding de belemmeringenstrook als (dubbel)bestemming 'Leiding - Brandstof' reeds is opgenomen en voorzien van een geclausuleerd bouwverbod. Indiener geeft aan dat een gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - leiding' ontbreekt in zowel in de regels als op de verbeelding. Indiener verzoekt de verbeelding en regels aan te vullen met een dergelijke aanduiding en doet daarbij een voorstel voor een regeling.

Reactie Provincie Limburg

De Pijplijn Rotterdam Beek (PRB-leiding) heeft volgens de externe veiligheidsrapportage een plaatsgebonden risico contour waarbij er een zwaar ongeval kan plaatsvinden met een kans 1 op de

miljoen (ook wel PR 10⁶ contour). Deze contour is in dit geval 6,3 meter. Een dergelijke risicocontour geeft aan hoe groot in de omgeving de overlijdenskans is door een ongeval met een risicobron: binnen de contour is het risico groter, buiten de contour is het risico klein. Het plaatsgebonden risico is de berekende kans per jaar, dat een persoon overlijdt als rechte reeks gevolg van een ongeval bij een risicobron, aangenomen dat hij op die plaats permanent en onbeschermd verblijft. Deze 10⁶ contour ligt over de bestemming bedrijventerrein 1 (BT-1) en verkeer. In het inpassingsplan ligt binnen deze contour in de bestemming bedrijventerrein 1 geen bouwvlak. Het inpassingsplan maakt binnen de PR 10-6-contour in de bestemming BT-1 geen gebouwen mogelijk en daarmee ook geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten (in de zin van artikel 1.52 en 1.20 van de planregels). Ook de bestemming verkeer staat geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten toe. Omdat regel 6.2 echter wel kleine gebouwen mogelijk maakt middels een afwijkingsbepaling buiten het bouwvlak hebben wij een aanduiding 'veiligheidszone – leiding' van 2 x 6,3 meter en daarbinnen een beperking opgenomen voor de oprichting en het gebruik van (beperkt) kwetsbare objecten.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

Regel 6.2.1 is aangevuld.

Zienswijze 7.

Argument 7.1

Ter inzagelegging tijdens zomervakantie.

Samenvatting argument

Indiener vindt tervisielegging gedurende de zomervakantie niet gepast.

Reactie Provincie Limburg

Voor wat betreft de reactie op het ter inzage leggen in de zomervakantie wordt verwezen naar paragraaf 4.6 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 7.2

Laten vervallen van de "als dan" voorwaarde voor de randweg.

Samenvatting argument

Indiener vindt het niet gepast dat de "als dan" voorwaarde voor de randweg tijdens de procedure wordt losgelaten.

Reactie Provincie Limburg

Voor wat betreft de reactie op het laten vervallen van de "als dan" voor de randweg wordt verwezen naar paragraaf 4.3 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 7.3

Een maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) ontbreekt.

Samenvatting argument

Een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse ontbreekt. Deze is weliswaar niet verplicht maar wordt wel gewaardeerd ter onderbouwing van de hoge overheidsinvesteringen.

Reactie Provincie Limburg

Er vindt geen MKBA plaats. Er is geen verplichting om een MKBA op te stellen ter onderbouwing van een inpassingsplan. Uiteraard is voor de vaststelling van een inpassingsplan door Provinciale Staten een zorgvuldige belangenafweging aan de orde. Voor de Provincie Limburg is de aanleiding om een inpassingsplan-procedure te starten, het versterken van de strategische positie van VDL Nedcar en de automotieve sector in de regio met het oog op het behoud en versterking van werkgelegenheid. Hierin ligt voor de Provincie Limburg een belangrijk en evident maatschappelijk belang om planologisch mee te werken aan een mogelijke fabrieksuitbreiding en de daarvoor benodigde infrastructurele maatregelen. Voor het inpassingsplan is een MER opgesteld. Voor de belangenafweging is via het m.e.r.-traject een breed scala aan omgevingseffecten in beeld gebracht en tegen elkaar afgewogen. Gezien het gegeven dat een m.e.r.-procedure is gevolgd en vooral het evidente maatschappelijke belang (zie daarvoor ook paragraaf 4.2 tot en met 4.5 van deze Nota van Zienswijzen en Advies) is niet gekozen voor een MKBA.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 7.4

Een lijst met uitleg van afkortingen ontbreekt.

Samenvatting argument

Een uitleg van de gebruikte afkortingen ontbreekt.

Reactie Provincie Limburg

In het MER is een overzicht van gebruikte afkortingen en begrippen opgenomen. Deze zal nog verder aangevuld worden.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 7.5

Uitvoeringsschema Platteland in Ontwikkeling (PIO).

Samenvatting argument

Een uitvoeringsschema van de gegroepeerde Platteland in Ontwikkeling wensen van de omwonenden ontbreekt. Ook is er geen bijbehorende planning wanneer welke wens wordt uitgevoerd.

Reactie Provincie Limburg

Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar paragraaf 4.7 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 7.6

Een toekomstvisie op de Automotive industrie en mobiliteit ontbreekt.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat bij de financierende overheden een toekomstvisie op mobiliteit en automotive ontbreekt. De overheden ondersteunen puur de ambitie van VDL Nedcar, zonder zich te verdiepen in de toekomstige ontwikkelingen omtrent mobiliteit en automotive en geven daarvoor meer dan 50 miljoen euro gemeenschapsgeld uit.

Reactie Provincie Limburg

Voor wat betreft de reactie op het ontbreken van een toekomstvisie op de automotive en het inzetten van aanzienlijke publieke middelen in relatie tot een ongewisse automotive sector wordt verwezen naar paragraaf 4.4 en 4.5 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 7.7

Onvoldoende aandacht voor duurzaamheid en de realisatie van zonnepanelen.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat er onvoldoende aandacht is voor duurzaamheid. Indiener pleit voor het leggen van zonnepanelen op de nieuwe fabriekshallen.

Reactie Provincie Limburg

De Provincie Limburg hanteert de Limburgse zonneladder waarin een ruimtelijke voorkeursvolgorde voor zonne-energie staat opgenomen. Deze Limburgse zonneladder staat beschreven in de ontwerp-Provinciale Omgevingsvisie Limburg (Ontwerp-POVI.) Gedeputeerde Staten van Limburg spreekt met deze Limburgse zonneladder een voorkeur uit voor het ontwikkelen van zonnepanelen op daken en wil mogelijkheden daartoe zoveel mogelijk benutten.

Op dit moment gelden echter beperkte mogelijkheden om de toepassing van zonnepanelen op daken af te dwingen. Daartoe zal een wijziging van het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl – opvolger van het Bouwbesluit 2012 onder de Omgevingswet) benodigd zijn. Hiermee krijgen gemeenten meer mogelijkheden om het duurzaam gebruik van daken na de lokale afweging ook richting burgers en bedrijven af te dwingen. Deze wijziging van het Bbl is in voorbereiding door het Ministerie van EZK, welke naar verwachting uiterlijk 1 januari 2021 in werking zal treden. De Provincie Limburg onderzoekt in hoeverre de provinciale verordening ingezet kan worden om te zorgen dat gemeenten hier actief gebruik van maken (bijvoorbeeld via het opnemen van een 'instructie' in de verordening). Op dit moment kunnen zonnepanelen op gebouwen dus wettelijk gezien nog niet verplicht worden gesteld, ook niet als voorwaarde in het kader van een provinciale subsidieverlening. Dit is overigens

wel een uitgesproken wens vanuit het College van Gedeputeerde Staten, maar dit kan dus wettelijk nog niet. Mocht wel een verplichting opgelegd kunnen worden dan willen Gedeputeerde Staten van Limburg hier graag uitvoering aan geven.

Met VDL Nedcar is plaatsing van zonnepanelen op de bestaande daken en parkeerplaatsen onderzocht en besproken. De bestaande daken van VDL Nedcar blijken veelal niet geschikt voor het plaatsen van zonnepanelen door de hoge belastingen welke al op deze daken rusten. De nieuwe gebouwen zoals die vergund worden, zijn constructief wel geschikt voor zonnepanelen. Wij gaan in overleg met VDL Nedcar om de mogelijkheden voor zonnepanelen op deze gebouwen te benutten. Voor de bestaande daken van VDL Nedcar is VDL Nedcar in gesprek met een partij welke gebruik wil maken van de geschikte daken. Voor de bestaande parkeerterreinen is een overkapping met zonnepanelen niet wenselijk in verband met benodigde flexibiliteit van deze terreinen.

Verder streeft VDL Nedcar:

- bij alle nieuwbouw- en renovatieprojecten naar duurzaam materiaalgebruik, minder energieverbruik en minder belasting voor het milieu. Daarbij worden technieken gehanteerd als maximalisering van daglicht in de fabrieken, de inzet van ledverlichting, het plaatsen van zonnepanelen, het toepassen van warmte-koude-opslag in de bodem en het hergebruik van restwarmte. Uiteraard speelt energie-efficiëntie een belangrijke rol bij het ontwerp van de productiemethodes.
- Ook draagt VDL Nedcar zorg voor de waterhuishouding op het bedrijfsterrein en een verantwoorde grondwaterstand. Daarnaast heeft de onderneming oog voor de belangen van de natuur en plaatst zij bijvoorbeeld bijenkorven om het belang van de bij voor de natuur te dienen.

Ondanks dat de inbreng van VDL Nedcar aan de geproduceerde auto's minder zichtbaar is levert VDL Nedcar een wezenlijke bijdrage aan een betere leefomgeving, onder andere op het gebied van elektrisch rijden, batterijtechnologie, materiaalgebruik en het reduceren van afval. VDL Nedcar bedenkt of past huidige ontwerpen aan om de maakbaarheid van producten te vergroten en te verbeteren.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 7.8

Het laten vervallen van de "als dan" voorwaarde voor het Sterrebos en de omliggende laanstructuren pas kappen bij een 2^e klant.

Samenvatting argument

Indiener verzoekt de Provincie Limburg om uitstel van de kap van alle bomen die buiten de infrastructurele ingrepen vallen tot het moment dat het contract met een tweede opdrachtgever is getekend.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze verwijzen wij naar paragraaf 4.2.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 7.9

Het opnemen van een milieuzone voor het bedrijventerrein vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit.

Samenvatting argument

Indiener pleit voor het instellen van een milieuzone, vergelijkbaar met die bij de Maasvlakte bij Rotterdam.

Reactie Provincie Limburg

Het instellen van een milieuzone achten wij vanuit luchtkwaliteit bezien niet nodig daar er voldaan wordt aan wettelijke luchtkwaliteitsnormen. Bovendien is de op de Maasvlakte genoemde milieuzone sinds 2014 in werking. Sindsdien zijn de ontwikkelingen in motoren snel gegaan. Binnen deze genoemde milieuzone mogen alleen Euro 6 vrachtauto's rijden omdat dergelijke auto's veel schonere motoren dan de meer traditionele vrachtauto's hebben. Inmiddels heeft meer dan de helft van het Nederlandse vrachtwagenpark Euro 6 vrachtauto's. Ook het aandeel buitenlandse vrachtauto's die Euro 6 hebben is aanzienlijk daar deze vrachtauto's door het intensief gebruik vrij snel vervangen worden (en dan veelal) door vrachtauto's die steeds schoner zijn. Volledigheidshalve merken wij in dit verband ook op dat het instellen van een dergelijke milieuzone een bevoegdheid is van de gemeente daar dit gekoppeld is aan de wegbeheerder.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 7.10

Het realiseren van een RIVM-meetpunt.

Samenvatting argument

Indiener verzoekt de Provincie Limburg om een officieel RIVM-meetpunt te realiseren en dit op te laten nemen in het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit.

Reactie Provincie Limburg

De concentraties luchtverontreinigende stoffen in de omgeving van VDL Nedcar liggen nu (ruim) onder de wettelijke grenswaarden. Uit het uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek volgt dat de concentraties fijnstof en stikstofdioxide ook als VDL Nedcar uitbreidt ruimschoots onder de grenswaarden blijven. Gezien deze zeer ruime onderschrijding van grenswaarden wordt de realisatie van een officieel RIVM-meetpunt voor luchtkwaliteit niet zinvol geacht.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 7.11

Indiener wil graag de wens gerealiseerd hebben van een 2 richtingen fietspad aan de oostzijde van de N276. Hetzelfde geldt voor het realiseren van een wandel- en fietsbrug over de N297 tussen Nieuwstadt en Sittard en het realiseren van een vierpuntsaansluiting op de N297.

Samenvatting argument

De kern Nieuwstadt wordt aan diverse kanten ingesloten door spoor, wegen en industrieterrein en de uitbreiding van VDL Nedcar komt daar nog bij. Indiener verzoekt om het realiseren van een tweerichtingsfietspad aan de oostzijde van de N276 tussen Susteren en Sittard en realisatie van een vierpuntsaansluiting bij de N297 (ter hoogte Nusterweg) en in te zetten op het verbeteren van recreatieve verbindingen.

Reactie Provincie Limburg

Het inpassingsplan geeft geen aanleiding om te kiezen voor een andere fietsstructuur binnen het plangebied dan voorzien. De verkeerssituatie aangrenzend aan het plangebied, op het kruispunt N276/Oude Rijksweg Zuid, daarentegen wel. De verkeersveiligheid ter plaatse kan worden verbeterd door het tweerichtings fietspad vanaf de nieuwe randweg door te trekken tot aan Susteren (Rijksweg Zuid). Om dit mogelijk te maken wordt in overleg met de Gemeente Echt-Susteren gezocht naar financiële middelen voor de aanleg van een tweerichtings fietspad buiten het plangebied. De uitkomst van het overleg wordt medio november verwacht.

De realisatie van het gevraagde tweerichtings fietspad vanaf kruispunt N276/Aan de Linde richting Sittard is complex en het is op voorhand niet zeker of de verkeersveiligheid voor de fietser daarmee wordt verbeterd. Dit heeft te maken met de aanleg van een fietsbrug over de N297 en de verkeersafwikkeling rondom Op de Vos waar een tankstation en een restaurant-vrachtwagenparkeerplaats veel verkeersbewegingen creëren met potentiële conflictsituaties voor de fietsers ter plaatse. Ook is het nodig om het effect van het gevraagde tweerichtings fietspad op de aansluitende fietsroutes in Sittard te onderzoeken om uit te sluiten dat daar geen nieuwe knelpunten ontstaan. Het onderzoek hiernaar maakt daarom deel uit van de reeds gestarte studie in breder verband genaamd Gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek waarvan de uitkomst in het voorjaar van 2021 wordt verwacht.

Ten aanzien van het realiseren van een wandel/fietsbrug van Nieuwstadt richting het Limbrichterbos kunnen wij aangeven dat dit in overleg met de gemeente Echt-Susteren op haalbaarheid onderzocht gaat worden in het kader van het Platteland in Ontwikkeling-project Swentibold (zie ook paragraaf 4.7). Het realiseren van een vierpuntsaansluiting N297 ter hoogte van de Nusterweg zit niet in de scope van het project gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 7.12

Financiering regelen voor de wensen in het kader van het project Platteland in Ontwikkeling.

Samenvatting argument

Indiener verzoekt om het inpassingsplan pas vast te stellen op het moment dat voldoende financiering is gelabeld voor een substantieel deel van de PIO wensen.

Reactie Provincie Limburg

Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar paragraaf 4.6 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Zienswijze 8

Argument 8.1

Niet, dan wel onvoldoende onderzoek gedaan naar de verkeers- en milieueffecten vanaf kruispunt Op de Vos naar het zuiden.

Samenvatting argument

De milieu- en verkeerskundige effecten vanaf het kruispunt N297-N276 in zuidwaartse richting zijn niet onderzocht en/of beoordeeld. Indiener constateert op basis van beschikbare documenten dat er een causaal verband aanwezig is tussen het extra verkeersaanbod als gevolg van de uitbreiding van VDL Nedcar en het dichtslippen van de N276 ter hoogte van zijn bedrijf. Indiener verzoekt de Provincie Limburg dit alsnog te onderzoeken en de negatieve verkeerseffecten en milieueffecten op te lossen.

Reactie Provincie Limburg

De toezegging in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau had betrekking op de in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voorliggende infraontwerpen. Deze 3 varianten hadden alle 3 ook aanpassingen tot gevolg van het wegvak op de N276 ten zuiden van het kruispunt N297-N276. In de nu voorliggende voorkeurs infravariant zijn geen infra-aanpassingen voorzien van het betreffende wegvak en zijn daarom ook geen nadere onderzoeken uitgevoerd voor dit wegvak. De door u aangehaalde punten uit het verkeersplan van Arcadis (Verkeersplan VDL Nedcar en omgeving (2016) zijn door bouw van de ongelijkvloerse kruising aan de Nolenslaan zoals ook reeds benoemd in het rapport van Arcadis en het verplaatsen van de logistieke ingang van VDL Nedcar naar de Mitsubishi Avenue grotendeels vervallen. Voor de door u genoemde aandachtspunten voor de afwikkeling van het verkeer op de N276 is de gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek opgezet waarbij de verkeersdoorstroming van de N276 van Sint Joost tot aan Brunssum wordt beoordeeld en waar noodzakelijk zullen hier maatregelen op genomen worden.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 8.2

Niet doorschuiven knelpunt Op de Vos naar gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek.

Samenvatting argument

Indiener heeft bezwaar tegen het doorschuiven van bovengenoemd knelpunt naar de onlangs opgestarte gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek. De eerste bevindingen van deze gebiedsverkenning worden Q1 2021 met indiener gedeeld. Op dat moment is de inspraak voor het inpassingsplan dan reeds een voldongen feit. Indiener verzoekt met klem om de milieu- en verkeerseffecten van beide wegvakken binnen de scope van het inpassingsplan-uitbreiding VDL Nedcar te onderzoeken en uit te voeren.

Reactie Provincie Limburg

In de zienswijze vraagt indiener aandacht voor de verkeerssituatie op de N276 ten zuiden van de aansluiting N297-N276 en ter plaatse van zijn onderneming. Indiener refereert daarbij onder andere aan de toename van verkeer als gevolg van de beoogde uitbreiding van VDL Nedcar. Wij hebben begrip voor de zienswijze en wij onderschrijven dat het deels drukker wordt op de N276. Ook onderkennen wij dat de N276 een belangrijke verkeersontsluiting is voor de regio en dat een deel van de werknemers van en naar VDL Nedcar van deze weg gebruik maken. De uitwerking van de verkeersmodelberekeningen tonen evenwel aan dat de doorstroming op de N276 ook na de uitbreiding van VDL Nedcar geborgd blijft. Dit komt onder meer doordat de dienstwissels buiten de spitsperiodes voorzien blijven. Dat is een harde afspraak die wij met VDL Nedcar hebben gemaakt en vastgelegd in de Anterieure overeenkomst. De kruispunten binnen het projectgebied zijn ontworpen op het verkeersaanbod tijdens de dienstwissel van VDL Nedcar wat als maatgevende verkeersdruk gehanteerd wordt.

Het hoge aantal weggebruikers op de N276 is wel een aspect dat wij nader willen beschouwen in de gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek. In het kader van die gebiedsverkenning willen wij de verkeerskundig suboptimale gedeelten van het volledige wegvak integraal beschouwen. De betreffende gedeelten worden nader onderzocht en daarvoor worden in regionaal verband verbeteringen uitgewerkt. Bij de gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek zal ook de ontsluiting van Op de Vos worden beschouwd tijdens zowel de avondspits en de VDL Nedcar-dienstwissels.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 8.3

Het gehanteerde 40% percentage carpoolen is onrealistisch en daardoor onjuiste input voor milieuonderzoeken.

Samenvatting argument

Het gehanteerde percentage van 40% 'Slim Reizen' is volledig onrealistisch en leidt alleen maar tot voor de Provincie Limburg gewenste milieukundige en verkeerskundige resultaten. Indiener verzoekt de Provincie Limburg om aanpassing van de simulaties/rekenmodellen met realistische percentages c.q. feiten. Verder geeft indiener aan dat de 40% slechts een inspanningsverplichting is en geen resultaatsverplichting.

Reactie Provincie Limburg

Het gehanteerde percentage van 40% 'Slim reizen' is gehanteerd in afstemming met VDL Nedcar. VDL Nedcar zet reeds maximaal in op vervoersmanagement en zal zich in samenwerking met Zuid-Limburg bereikbaar inzetten om het gebruik van de auto verder terug te dringen. In de verkeersmodellen is dan ook al rekening gehouden met een carpoolpercentage van 40%. In het verleden hebben ze dergelijke percentages reeds behaald. Hiermee is de maximale verkeersdruk op het wegennet bepaald en VDL Nedcar heeft zich hier aan geconformeerd. Ook de Cie. beveelt aan om op basis van de analyse van 'Zuid-Limburg Bereikbaar' een uitwerking te geven aan maatregelen van mobiliteitsmanagement, deze periodiek te monitoren en maatregelen achter de hand te houden voor geval de doelstelling niet wordt bereikt. VDL Nedcar zal daarom ook blijven zoeken naar gedragsbeïnvloedingsmaatregelen gericht op de optimalisatie van personeelsmobiliteit en duurzame en innovatieve logistiek. Deze maatregelen beogen samen met de infrastructurele aanpassingen te voorkomen dat er

verkeersafwikkelingsproblemen op het omliggende wegennet ontstaan. Dit voor het goed bereikbaar houden van de omgeving en van VDL Nedcar zelf.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 8.4

Onvoldoende onderzoek naar verkeer-, milieu- en bereikbaarheidsaspecten ter plaatse van het bedrijf van indiener..

Samenvatting argument

Uit rapporten blijkt nergens de gevolgen voor het verkeer dat, komende uit de N276 Zuid, de N297 richting A2 wil bereiken. Congestie van verkeer ter plaatse van het bedrijf van indiener is niet uitgesloten en leidt tot een slechtere bereikbaarheid van zijn bedrijf.

Verzocht wordt gelet op het genoemde aparte verkeersregelinstallatie programma in het rapport 'Uitbreiding VDL Nedcar Mobiliteit, bereikbaarheid en vervoer (maximaal groen waardoor ander verkeer langer moet wachten) de effecten hiervan op milieu, bereikbaarheid en veiligheid te onderzoeken en op te nemen in het inpassingsplan.

Reactie Provincie Limburg

Milieuonderzoeken zijn gebaseerd op aantallen welke voornamelijk etmaalwaardes betreffen. Hiervan zijn alle effecten reeds meegenomen in de onderzoeken. De inregeling van de verkeerslichten zal actief gebeuren op basis van het aanwezige aanbod. Hierop zal actieve monitoring plaatsvinden. Dit is afhankelijk van het aanbod van alle richtingen ter plaatse van een verkeersregelinstallatie. Hiermee wordt gestuurd op bereikbaarheid en veiligheid van het verkeer. De huidige aantallen VDL Nedcar gerelateerd verkeer zijn maximum aantallen en de aanpassingen zullen afgestemd worden op het werkelijke aanbod. Indien aanbod minder is, zal overlast en mate van noodzakelijke extra sturing ook minder zijn. Doel voor sturing is de doorstroming op de provinciale wegen te behouden. Ten aanzien van de onderzoeken is meer toegelicht in hoofdstuk 5 van de rapportage Uitbreiding VDL Nedcar Mobiliteit, bereikbaarheid en verkeer d.d.12 juni 2020 zoals dat bij de planstukken is gevoegd.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 8.5

Veiligheid fietsers.

Samenvatting argument

Indiener verzoekt om de fietsveiligheid alsook het capaciteitseffect van fietsers van de parallelwegen N276 en N297 te onderzoeken en beide parallelwegen aan te passen conform de huidige richtlijnen.

Reactie Provincie Limburg

Conform de CROW-richtlijnen dient een parallelvoorziening langs een gebiedsontsluitingsweg tussen de 3,5 en 6m breed te zijn. Binnen de gebiedsontwikkeling is gekeken naar de beschikbare ruimte en de reeds aanwezige voorzieningen. Op basis hiervan is het voorliggende ontwerp opgesteld. De bestaande aanwezige voorzieningen hebben breedtes tussen de 4,5 en 5m en voldoen aan de gehanteerde CROW ontwerprichtlijnen (Handboek Wegontwerp).

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 8.6

Aantal verkeersbewegingen.

Samenvatting argument

Indiener constateert inconsistentie tussen twee verkeersrapporten wat betreft het aantal verkeersbewegingen. Dit betreft verschillen tussen de rapporten 'Mobiliteit, bereikbaarheid en Verkeer' (Antea Group, 2020) en het rapport 'Verkeerssituatie omgeving VDL Nedcar, Concretiseringsfase ten behoeve van verkenningnota 2017 en nadere planvorming' (Provincie Limburg 2019). Indiener verzoekt om een verklaring van deze inconsistentie, dan wel om het niet goedkeuren van het rapport "Mobiliteit, bereikbaarheid en verkeer".

Reactie Provincie Limburg

Het is inderdaad correct dat er in de verschillende rapportages verschillende verkeerscijfers vermeld staan. Dit komt omdat door voortschrijdend inzicht tijdens de uitwerking van de plannen er aanpassingen aan de ontsluitingen van VDL Nedcar zijn doorgevoerd en tevens zijn er ook veranderingen opgetreden in het schema van aankomst en verstrek van met name productiepersoneel. Dit alles heeft ertoe geleid dat op basis van de laatste uitgangspunten de benodigde verkeersberekeningen zijn uitgevoerd. Deze cijfers staan vermeld in de rapportage Uitbreiding VDL Nedcar Mobiliteit, bereikbaarheid en verkeer d.d. 12 juni 2020.

De verschillen kunnen als volgt onderbouwd worden:

Vergelijking 2016 – 2021:

N297: Er worden verschillende jaren met elkaar vergeleken. Daardoor ontstaan er altijd verschillen omdat er autonome en ruimtelijke ontwikkelingen van invloed zijn op de situatie. Zo was bijvoorbeeld in 2016 de N300 Buitenring nog niet geopend wat in 2021 wel volledig is. Dit verklaart mede de toename van het getal van de N297.

N276: Ten aanzien van de N276 Noord zit er een verschil in het gehanteerde meetpunt. Aangezien er geen directe koppeling zit tussen de rapporten is er geen noodzaak om de exacte meetpunten over te nemen. De cijfers van 2016 zijn op basis van het indertijd beschikbare verkeersmodel bepaald tussen de ingang Oost en kruispunt aan de Linde en de getallen van 2021 zijn genomen ten noorden van de ingang oost. Het verschil is hoofdzakelijk het vrachtverkeer wat voornamelijk vanuit ingang oost zuidelijk naar de N297 rijdt, alsmede een deel van de geparkeerde voertuigen van werknemers aan de oostzijde.

Vergelijking 2030 – 2034:

De verschillen voor de wegen zijn te verklaren omdat de uitgangspunten gewijzigd zijn na het opstellen van de rapportage concretiseringsfase. Ten tijde van de concretiseringsfase was er nog geen sprake van een versoberde variant die nu wel als VKA geldt. Bij het versoberen is niet alleen gekeken naar fysieke maatregelen, maar is ook geschoven met de verkeersstructuren.

Bij het scenario uit de concretiseringsfase was:

- nog geen sprake van een randweg;
- had de parkeerplaats op de Yard-E een capaciteit van 2900 parkeerplaatsen;
- was er een logistieke toegang ter hoogte van ingang oost;
- was een deel van de parkeerplaats zuid ontsloten via de Mitsubishi Avenue.

In de cijfers van de VKA-variant (rapportage Antea Mobiliteit, bereikbaarheid en verkeer 2020) is meegenomen:

- de aanleg van de randweg;
- er zijn minder parkeerplaatsen op Yard-E (2300 stuks) voorzien dan in eerdere studies;
- al het logistieke verkeer van en naar VDL Nedcar gaat via de ongelijkvloerse kruising op de N297;
- de parkeerplaats zuid is volledig ontsloten via de nieuwe ongelijkvloerse kruising op de N297.

Bovenstaande verschillen verklaren het lagere aantal verkeer op de N276. Tevens is er nog het onderscheid in opbouw van de cijfers. De cijfers uit de rapportage Concretiseringsfase zijn werkdaggemiddelden. De cijfers uit de rapportage Mobiliteit, bereikbaarheid en verkeer zijn de cijfers voor de milieuonderzoeken en betreffen weekdaggemiddelden.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 8.7

Parkeeroverlast vrachtauto's.

Samenvatting argument

Het parkeren van vrachtwagens is nu al een knelpunt. Dit veroorzaakt overlast en vervuiling. Indiener verzoekt om voldoende parkeergelegenheid voor vrachtverkeer voor VDL Nedcar te realiseren en handhaven op te treden tegen wild parkeren.

Reactie Provincie Limburg

De overlast door het parkeren van vrachtwagens is een landelijk probleem wat voornamelijk in de grensregio's optreedt. De Provincie Limburg is samen met Rijkswaterstaat en gemeenten de haalbaarheid van een aantal locaties aan het onderzoeken om centrale voorzieningen te treffen waar chauffeurs kunnen parkeren en overnachten op een beveiligde en afgesloten parkeerplaats direct gelegen aan een snelweg. Op dit moment worden drie locaties in Limburg nader beoordeeld, waarbij een locatie die in beeld is bij het "Vonderen" in de gemeente Echt-Susteren een bijdrage zou kunnen leveren aan het tegengaan van de overlast. Deze plannen worden los van de ontwikkeling van VDL Nedcar opgepakt omdat dit een breder probleem is. Ten aanzien van de handhaving wordt veelvuldig met de gemeentes overlegd om waar mogelijk chauffeurs te weren van ongewenste locaties.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Zienswijze 9.

Argument 9.1

Het realiseren van een dubbel fietspad Susteren-Nieuwstadt.

Samenvatting argument

Indieners zijn van mening dat er een onacceptabel gevaarlijke situatie voor fietsers ontstaat in de vorm van 3 gevaarlijke oversteekpunten en verzoeken de Provincie Limburg om over de volledige lengte van de N 276 eenzijdig een dubbel fietspad aan te leggen van Susteren tot Sittard.

Reactie Provincie Limburg

Het inpassingsplan geeft geen aanleiding om te kiezen voor een andere fietsstructuur binnen het plangebied dan voorzien. De verkeerssituatie aangrenzend aan het plangebied, op het kruispunt N276/Oude Rijksweg Zuid, daarentegen wel. De verkeersveiligheid ter plaatse kan worden verbeterd door het tweerichtings fietspad vanaf de nieuwe randweg door te trekken tot aan Susteren (Rijksweg Zuid). Om dit mogelijk te maken wordt in overleg met de gemeente Echt-Susteren gezocht naar financiële middelen voor de aanleg van een tweerichtings fietspad buiten het plangebied. De uitkomst van het overleg wordt medio november verwacht.

De realisatie van het gevraagde tweerichtings fietspad vanaf kruispunt N276/Aan de Linde richting Sittard is complex en het is op voorhand niet zeker of de verkeersveiligheid voor de fietser daarmee wordt verbeterd. Dit heeft te maken met de aanleg van een fietsbrug over de N297 en de verkeersafwikkeling rondom Op de Vos waar een tankstation en een restaurant-vrachtwagenparkeerplaats veel verkeersbewegingen creëren met potentiële conflictsituaties voor de fietsers ter plaatse. Ook is het nodig om het effect van het gevraagde tweerichtings fietspad op de aansluitende fietsroutes in Sittard te onderzoeken om uit te sluiten dat daar geen nieuwe knelpunten ontstaan. Het onderzoek hiernaar maakt daarom deel uit van de reeds gestarte studie in breder verband genaamd Gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek waarvan de uitkomst in het voorjaar van 2021 wordt verwacht.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 9.2

Inpassing van het industriepark Swentibold en het zuidelijk deel van de randweg.

Samenvatting argument

De inpassing van het Industriepark Swentibold-terrein en de afbuiging naar de Randweg is te mager. Indiërs pleiten voor een robuustere aanplant bij het Industriepark Swentibold en een uitgebreider bosperceel bij de zuidelijke afbuiging van de Randweg achter de geplande grondwal om het zicht op het VDL Nedcar terrein te onttrekken en barrières te vormen voor geluids- en lichtoverlast.

Reactie Provincie Limburg

Voor wat betreft de inpassing van het Industriepark Swentibold terrein verwijzen wij naar paragraaf 4.12. De door indiener gevraagde beplanting in de vorm van het zogenaamde 'ambitiebos', wordt gerealiseerd als onderdeel van het inpassingsplan.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

In het beeldregieplan is het ambitiebos opgenomen als een bos dat gerealiseerd gaat worden. Ook de verbeelding is aangepast door ter plekke een bestemming natuur op te nemen in plaats van een bestemming agrarisch met waarden.

Argument 9.3

Financiële dekking PIO.

Samenvatting argument

Indieners vinden wettelijke natuurcompensatie in nabijheid van de kern Nieuwstadt onvoldoende. Indieners verzoeken om uitvoering van de plannen die bij de schetsschuiten zijn ontwikkeld en verzoeken de Provincie Limburg om daaraan financieel bij te dragen.

Reactie Provincie Limburg

Wij verwijzen wat betreft de reactie op deze zienswijze naar paragraaf 4.7 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 9.4

Het nemen van extra maatregelen naar aanleiding van het besluit hogere waarde industrielawaai.

Samenvatting argument

Indieners verzoeken de Provincie Limburg om kosten noch moeite te besparen om overlast voor de bewoners van de 65 woningen die een hogere grenswaarde krijgen te minimaliseren. Ze verzoeken om aanvullende maatregelen, zowel op het VDL Nedcar terrein als bij de aan te leggen wegen.

Reactie Provincie Limburg

Naar aanleiding van zienswijzen en het advies van de Cie. is nogmaals nagegaan of extra (bovenwettelijke) maatregelen haalbaar zijn die de geluidbelasting in Nieuwstadt kunnen verlagen. Geconcludeerd is dat de randweg alsnog kan worden uitgevoerd in geluidreducerend asfalt. Daarnaast kan ook het geluidreducerend asfalt op de Limbrichterstraat in noordelijke richting worden verlengd tot aan de spoorwegovergang. Deze (extra) bovenwettelijke maatregelen zullen worden uitgevoerd en daarmee zal de geluidbelasting door verkeer in Nieuwstadt verder worden beperkt.

Daarnaast is onderzocht of het redelijkerwijs mogelijk is om de piekgeluiden afkomstig van het VDL Nedcar terrein verder te beperken. Daarbij is onder meer gekeken naar de mogelijkheid geluidschermen te plaatsen op het terrein van VDL Nedcar en naar het verhogen van de grondwal ten zuiden van de randweg. Dit onderzoek bevestigt dat dergelijke maatregelen niet effectief zijn. Voor een toelichting op alle beschouwde maatregelen wordt verwezen naar de reactie op het advies van de Cie. zoals opgenomen in paragraaf 3.1 in deze Nota van Zienswijzen en Advies en paragraaf 4.3 van het akoestisch onderzoek.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het besluit de grenswaarde voor industrielawaai te verruimen, ook al is onderzocht welke geluidreducerend maatregelen de een toename van industrielawaai kunnen voorkomen of beperken. Daarbij is gekeken naar verschillende maatregelen aan de bron én in de overdracht. In hoofdstuk 5 van het ontwerp besluit hogere waarden onder de kop geluidreducerend maatregelen is beschreven welke maatregelen daadwerkelijk genomen worden en welke maatregelen zijn afgefallen omdat zij ofwel niet effectief ofwel of tot dusdanig hoge investeringen leiden dat zij redelijkerwijs niet kunnen worden opgelegd.

Omdat uit het onderzoek gebleken is dat het redelijkerwijs niet mogelijk is de geluidbelasting afkomstig van VDL Nedcar te verlagen tót de norm zijn maatregelen gericht op het verlagen van de geluidbelasting VDL Nedcar onder de norm ook niet haalbaar.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Zienswijze 10.

Argument 10.1

Onduidelijkheid waarom sommige woningen wel en andere niet in aanmerking komen voor geluidisolatie, te verwachten geluidsoverlast en het uitvoeren van geluidsmetingen.

Samenvatting argument

Voor indiener is onduidelijk waarom aan de oostzijde van de overweg slechts 2 woningen gelegen aan de Limbrichterstraat in aanmerking komen voor geluidisolatie. Indiener vreest daarnaast geluidsoverlast aangezien zijn woning uitsteekt boven woningen aan de Limbrichterstraat en geluid van VDL Nedcar in de bestaande situatie ook al hoorbaar is. Verder vraagt indiener of er geluidsmetingen worden gedaan na realisatie van de uitbreiding en of woningen alsnog in aanmerking komen voor maatregelen als sprake is van overlast.

Reactie Provincie Limburg

In paragraaf 4.9 van deze Nota Zienswijzen en Advies is toegelicht hoe bepaald wordt welke woningen in aanmerking komen voor maatregelen en welke voorwaarden daaraan zijn verbonden. Kort en goed betreft dit alleen de woningen waar de geluidbelasting vanwege het industrieterrein in de toekomstige situatie de zogenaamde 'voorkeursgrenswaarde' kan overschrijden. Voor deze woningen is ook een hogere grenswaarde vastgesteld. Anders dan indiener stelt, geldt dit voor drie woningen (niet twee) gelegen aan de Limbrichterstraat ten oosten van de overweg. Ter plaatse van de overige woningen aan de Limbrichterstraat is de geluidbelasting van VDL Nedcar in de toekomst dus lager of gelijk aan de voorkeurswaarde. Dit geldt ook voor de woning van indiener. De reden dat de geluidbelasting bij de woning van indiener wél voldoet aan de voorkeurswaarde en bij de drie eerder genoemde woningen aan de Limbrichterstraat niet is dat deze woningen 50 tot 150 meter dichterbij het industrieterrein zijn gelegen dan de woning van indiener. Daarnaast zijn tussen de betreffende woningen en het industrieterrein geen andere woningen gelegen die het geluid afschermen.

Voor zover indiener vreest dat het geluid ter plaatse van de woning van indiener in de toekomst alsnog toeneemt tot een niveau boven de voorkeurswaarde geldt dat dit niet is toegestaan. De vastgestelde hogere waarden vormen samen met de gewijzigde geluidzone namelijk het plafond voor de geluidbelasting waaraan alle activiteiten op het industrieterrein tezamen aan moeten voldoen. Er kunnen met andere woorden geen activiteiten worden vergund die leiden tot een toename van de geluidbelasting bij woningen boven het niveau van de vastgestelde hogere waarden. Voor woningen waarvoor geen hogere waarde is vastgesteld, zoals de woning van indiener, mag het geluid niet toenemen tot boven de voorkeurswaarde. Bij elke wijziging van de vergunning zal daaraan worden getoetst. Via reguliere handhavingscontroles wordt ook periodiek gecontroleerd, door de afdeling Milieutoezicht en Veiligheid van de Regionale Uitvoeringsdienst Zuid-Limburg (RUDZL), op de naleving van de geluidvoorschriften uit de omgevingsvergunning. Ook bij klachten worden controles uitgevoerd. Indien daar aanleiding voor is zullen ook geluidmetingen worden uitgevoerd.

Volledigheidshalve wordt nog opgemerkt dat in situaties dat aan de voorkeurswaarde voor een geluidbelasting wordt voldaan dat niet wil zeggen dat het geluid afkomstig van het industrieterrein niet

kan worden waargenomen of dat hinder volledig is uitgesloten. Wel geldt dat bij een geluidbelasting gelijk of lager dan de voorkeurswaarde sprake is van een algemeen geaccepteerd geluidniveau.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 10.2

Lichtvervuiling.

Samenvatting argument

Indiener vreest voor lichtvervuiling, aangezien de yardverlichting in de nieuwe situatie dichterbij zijn woning komt te liggen dan in de huidige situatie. Indiener vraagt zich af in hoeverre er sprake zal zijn van (een toename van) lichtvervuiling.

Reactie Provincie Limburg

In het MER is aangegeven dat vanwege het toepassen van moderne armaturen en energiezuinige lampen voor de nieuwe lichtbronnen op het terrein van VDL Nedcar per saldo de emissie van licht ten opzichte van de huidige situatie niet toeneemt. Door het gebruik van moderne materialen kan de uitstraling naar de omgeving sterk worden beperkt. De verwachting is dat de ontwikkeling van de fabriek en de aanpassing van de openbare infrastructuur niet zal leiden tot een merkbare toename van de verlichtingssterkte op gevels van woningen en ook niet zal leiden tot een merkbare toename van de lichtinval in woningen. De dichtstbijzijnde buitengrens van Yard-E is op ca 460 meter gelegen van de woning van indiener. Tussen woning en industrieterrein zal er een randweg komen direct grenzend aan de Yard-E waarbij de randweg aan de buitenkant afgeschermd wordt door aan te planten bomen. Deze zullen tevens naar verwachting de beleving van de lichthinder enigszins kunnen mitigeren. Verder gaat VDL Nedcar de bestaande halogeenverlichting vervangen door LED verlichting. De toepassing van strooilichtarme LED verlichting zal het strooilicht aanzienlijk reduceren en VDL Nedcar komt hier tegenmoet tegen de wensen van de omgeving.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Zienswijze 11.

Argument 11.1

Beoordelen van effecten buiten het plangebied, inclusief Nieuwstadt.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat ook buiten de begrenzing van het plangebied, zoals aangegeven in figuur 4.1 uit het MER, Nieuwstadt in alle toetsen op de omgeving onderzocht en beoordeeld dient te worden. Onder de te onderzoeken effecten valt volgens indieners ook de verkeersveiligheid in Nieuwstadt.

Reactie Provincie Limburg

In het MER is, zoals gebruikelijk, een onderscheid gemaakt in het plangebied en het studiegebied. Het studiegebied is gedefinieerd als het gebied waar effecten kunnen optreden als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. De omvang van het studiegebied is afhankelijk van het beschouwde effect. Voor veel milieuaspecten is het studiegebied (veel) groter dan het plangebied. Dit geldt

bijvoorbeeld voor de effecten door verkeer, geluid en luchtkwaliteit. Op basis van dit principe zijn in het MER de milieugevolgen van het project systematisch, volledig, transparant en objectief in beeld gebracht en beoordeeld. Het gaat hierbij om de effecten voor de gehele omgeving, waaronder Nieuwstadt. Zo is er voor geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit ook voor Nieuwstadt in beeld gebracht wat de effecten zijn. De verkeerseffecten zijn beoordeeld op basis van modelberekeningen. Hiervoor is eerst de referentiesituatie doorgerekend zonder uitbreiding VDL Nedcar en zonder infra aanpassingen. Vervolgens is de plansituatie in beeld gebracht met de uitbreiding van VDL Nedcar en bijbehorende infra aanpassingen. Daarna zijn de verschillen in beeld gebracht en blijkt dat er een lichte verkeerstoename ten gevolge van het plan te verwachten is in Nieuwstadt. Deze toename zit hoofdzakelijk op de hoofdstructuur Aan de Linde - Limbrichterstraat - Grachtstraat en Susterderweg. Een deel van de toename hangt samen met de uitbreiding van VDL Nedcar en een deel hangt samen met een veranderde routekeuze van lokaal verkeer (niet VDL Nedcar gerelateerd) door de beoogde randweg N276. Ten opzichte van het bestaande verkeer in de referentiesituatie is de toename ons inziens beperkt. De hoeveelheid verkeer in de plansituatie past nog steeds bij de functie van erftoegangsweg. Om deze reden hebben we geen voornemen om in relatie tot het plan bij VDL Nedcar de ontsluitingsstructuur in Nieuwstadt te wijzigen.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 11.2

Bestemming Yard-E.

Samenvatting argument

Indieners stellen dat niet te achterhalen is dat op Yard-E al de bestemming industrie rust. Ervanuit gaande dat op Yard-E nog steeds de bestemming landbouw rust is volgens indieners uitgegaan van een verkeerde definitie van de referentiesituatie in het MER. Om die reden klopt de definitie van de referentiesituatie niet in de paragraaf 3.6 van het MER.

Reactie Provincie Limburg

Voor Yard-E geldt sinds 2000 een bestemming 'Yard' op grond artikel 7 met bijbehorende verbeelding van het thans nog geldende bestemmingsplan ter plekke "Industriepark Swentibold/N297n" (vastgesteld door de gemeenteraad op 26-06-2000, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Limburg op 17-10-2000). De betreffende gronden zijn o.a. bestemd voor "*stalling en transport voor motorvoertuigen gereed voor de verkoop en bijbehorende weg- en spoorontsluitingsmogelijkheden*". Daarbij mogen voor 60% van het bebouwingsoppervlak gebouwen worden gerealiseerd met een hoogte van maximaal 15 meter. In de beleving van veel inwoners van Nieuwstadt wordt dit gebied echter nog als agrarisch gebied gezien daar het gebied nog in agrarisch gebruik is. Bestemmingsplan technisch betreft dit echter al lang geen agrarische bestemming meer. Kortom er rust reeds 20 jaar geen agrarische bestemming meer op de Yard-E. Derhalve is de definitie van de referentiesituatie juist.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 11.3

Maatregelen geluidoverlast.

Samenvatting argument

Indieners vinden het ontoelaatbaar dat de grenswaarde voor industrielawaai wordt verruimd als niet al het mogelijke is gedaan om een toename van de geluidbelasting te voorkomen. Daarbij moet ook gekeken worden naar maatregelen gericht op het verlagen van de geluidbelasting tot onder de norm.

Reactie Provincie Limburg

Naar aanleiding van zienswijzen en het advies van de Cie. is onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van extra (bovenwettelijke) maatregelen die de geluidbelasting in Nieuwstadt kunnen verlagen. Uitkomst van dit onderzoek is dat de randweg alsnog zal worden uitgevoerd in geluidreducerend asfalt. Daarnaast zal het geluidreducerend asfalt op de Limbrichterstraat in noordelijke richting worden verlengd tot aan de spoorwegovergang. Met deze extra bovenwettelijke maatregelen zal de geluidbelasting door verkeer in Nieuwstadt verder worden beperkt.

Verder is onderzocht of het redelijkerwijs mogelijk is om de piekgeluiden afkomstig van het VDL Nedcar terrein verder te beperken. Hiervoor is onder andere gekeken naar de mogelijkheid geluidschermen op het terrein van VDL Nedcar te plaatsen en naar het verhogen van de grondwal ten zuiden van de randweg. Voor een toelichting op alle beschouwde maatregelen wordt verwezen naar de reactie op het advies van de Cie. zoals opgenomen in paragraaf 3.1 in deze Nota van Zienswijzen en Advies en paragraaf 4.3 van het akoestisch onderzoek.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het besluit de grenswaarde voor industrielawaai te verruimen, ook al is onderzocht welke geluidreducerende maatregelen de een toename van industrielawaai kunnen voorkomen of beperken. Daarbij is gekeken naar verschillende maatregelen aan de bron én in de overdracht. In hoofdstuk 5 van het ontwerp besluit hogere waarden onder de kop geluidreducerende maatregelen is beschreven welke maatregelen daadwerkelijk genomen worden en welke maatregelen zijn afgefallen omdat zij, ofwel niet effectief zijn, ofwel of tot dusdanig hoge investeringen leiden dat zij redelijkerwijs niet kunnen worden opgelegd.

Omdat uit het onderzoek gebleken is dat het redelijkerwijs niet mogelijk is de geluidbelasting afkomstig van VDL Nedcar te verlagen tót de norm zijn maatregelen gericht op het verlagen van de geluidbelasting VDL Nedcar ónder de norm ook niet haalbaar.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 11.4

Effecten geluidmaatregelen zoals genoemd in de raadsinformatiebrief.

Samenvatting argument

Indieners vragen zich af wat het effect is van de geluidsmaatregelen zoals beschreven in de Raadsinformatiebrief van de gemeente Echt-Susteren (kenmerk Z19/002978/D - 57608) en van de maatregelen die aan VDL Nedcar worden opgelegd in de vergunning.

Reactie Provincie Limburg

De maatregelen die betrekking hebben op activiteiten op het terrein van VDL Nedcar zijn erop gericht de geluidbelasting van VDL Nedcar zoveel mogelijk te beperken. Het gaat concreet om de volgende maatregelen die ook in de omgevingsvergunning van VDL Nedcar worden vastgelegd:

- het instellen van een maximumsnelheid op het terrein van de inrichting;
- het uitschakelen van een akoestische achteruitrijsignalering;
- het uitsluiten van laad- en losactiviteiten op bepaalde terreindelen in de nachtperiode.

Daarnaast heeft VDL Nedcar de locatie waar goederen inkomen en uitgaan aangepast ten opzichte van oorspronkelijke plannen en verschoven naar het westen (van de kern van Nieuwstadt af).

Door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt op de gemeentelijke wegen Aan de Linde en Limbrichterstraat wordt de geluidbelasting van het verkeer op deze wegen beperkt met 2 tot 3 dB ten opzichte van de situatie met regulier asfalt.

Verder geldt dat naar aanleiding van zienswijzen en het advies van de Cie. nog extra (bovenwettelijke) maatregelen worden getroffen die de geluidbelasting in Nieuwstadt verlagen. Het gaat concreet op het aanbrengen van geluidreducerend asfalt op de randweg en het doortrekken van het geluidreducerend asfalt op de Limbrichterstraat in noordelijke richting tot aan de spoorwegovergang. Met deze extra maatregelen zal de geluidbelasting door verkeer in Nieuwstadt verder worden beperkt. De effecten van deze én eerdergenoemde maatregelen zijn meegenomen in het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd ten behoeve van het inpassingsplan en het besluit hogere waarden. In bijlage 2 en hoofdstuk 6 van het akoestisch onderzoek is per woning weergegeven wat de geluidbelasting bedraagt van VDL Nedcar, van het verkeer en van alle geluidbronnen tezamen na het treffen van alle genoemde maatregelen.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 11.5

Eerder verleende hogere waarden ontbreken als bijlage.

Samenvatting argument

Indieners merken op dat het besluit uit 2000, waarin hogere waarden zijn vastgesteld voor enkele woningen in Nieuwstadt, ontbreekt bij de stukken.

Reactie Provincie Limburg

De desbetreffende besluiten van Gedeputeerde Staten van d.d. 6 juni 2000 worden ter informatie als bijlage 4 bij het akoestisch onderzoek gevoegd. Daarnaast is in bijlage 2 van het akoestisch onderzoek reeds een overzicht gegeven van alle vigerende (hogere) grenswaarden zoals die gelden bij woningen binnen de vast te stellen geluidzone.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 11.6

Prognose geluidssituatie eindsituatie.

Samenvatting argument

Indieners verzoeken eveneens een prognose te maken van de geluidbelasting in de eindsituatie waarbij naar de samenloop wordt gekeken van geluid afkomstig van verkeer op de kruising N276-Aan de Linde, op de N276 en op de Yard-E.

Reactie Provincie Limburg

De door indiener gevraagde prognose van de geluidbelasting in de eindsituatie is gemaakt. In de Milieueffectrapportage (paragraaf 8.3.1) is de cumulatieve geluidbelasting in de eindsituatie inzichtelijk gemaakt voor alle woningen binnen de invloedssfeer van het Industrierrein en de aan te passen wegen. In deze berekeningen is zowel het geluid afkomstig van het VDL Nedcar terrein (inclusief Yard-E) bij maximale benutting van de geluidruimte als het geluid afkomstig van verkeer op nieuwe en bestaande infrastructuur (wegen en spoor) betrokken. De cumulatieve geluidbelasting in de eindsituatie, $L_{cum}(totaal)$, per woning is ook weergegeven in bijlage 2 van het akoestisch onderzoek bij het inpassingsplan en de omgevingsvergunning.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 11.7

Aanvullende maatregelen bij verbreding A2 en ontwikkeling VDL Nedcar.

Samenvatting argument

Indieners merken op dat er aanvullende geluidmaatregelen nodig zijn als de A2 wordt verbreed én de productie binnen VDL Nedcar oploopt tot 400.000 auto's per jaar,

Reactie Provincie Limburg

De geluidmaatregelen die in het kader van het inpassingsplan en omgevingsvergunning worden getroffen zijn gebaseerd op de toekomstige situatie. Daarbij is zowel rekening gehouden met de geluidbelasting van wegverkeer na geplande verbreding van de A2 als met de het geluid afkomstig van het VDL Nedcar na uitbreiding en een productie van 400.000 auto's per jaar. Zie paragraaf 1.3 van het akoestisch onderzoek.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 11.8

Risico's optreden van gehoorschade.

Samenvatting argument

Indiener merkt op dat het verruimen van de grenzen voor toelaatbaar industrielawaai vermeden moet worden, met name omdat dit risico's oplevert voor gehoorschade en kwaliteit van leven.

Reactie Provincie Limburg

De kans op gehoorschade is reëel bij langdurige blootstelling (8 uur of langer) aan geluidniveaus van 80 dB(A) of bij kortdurende blootstelling (piekgeluiden) aan geluidniveaus van meer dan 100 dB(A).⁴ De geluidbelasting vanwege industrielawaai ligt, ook na het verruimen van de grenswaarden ruimschoots beneden deze niveaus. Het is daardoor redelijkerwijs uitgesloten dat gehoorschade buiten het industrieterrein optreedt als gevolg van activiteiten op het industrieterrein.

Ter illustratie: de gemiddelde geluidbelasting vanwege activiteiten op het VDL Nedcar terrein mag - ná verruiming van de grenswaarden – bij geen enkele woning in Nieuwstadt meer bedragen dan 55 dB(A) in de dagperiode, 50 dB(A) in de avondperiode en 45 dB(A) in de nachtperiode. De piekgeluiden van VDL Nedcar zijn in de omgevingsvergunning begrenst op maximaal 70 dB(A) overdag 65 dB(A) 's avonds en 60 dB(A) 's nachts.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 11.9

Waardedaling van onroerend goed en grond.

Samenvatting argument

Indiener merkt op dat het verruimen van de grenzen voor toelaatbaar leidt tot waardedaling van onroerend goed en grond.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.13 van deze Nota van Zienswijzen en Advies

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 11.10

Verkeersveiligheid

Samenvatting argument

Verkeersveiligheid is het belangrijkste punt van zorg. In de MER wordt beschreven dat de Provincie Limburg ernaar streeft dat alle wegen behorend tot het regionaal verbindend wegennet in 2045 voldoen aan de landelijke basiskennmerken duurzaam en veilig. Volgens informatie uit het MER betekent de uitbreiding van de fabriek een toename van de hoeveelheid verkeer, voor zowel de logistiek als mogelijk ook van het personeelsverkeer. De toename van verkeer heeft effect op de omliggende infrastructuur, met name de aansluitingen op de N297 en N276. Indiener verwijst naar de bijlage bij de zienswijze (raadsinformatiebrief gemeente Echt-Susteren), waarin melding wordt

⁴ Ter vergelijking wordt hierbij verwezen naar de norm voor gehoorschade die in de arbowetgeving wordt gehanteerd. Deze is gebaseerd op algemeen geaccepteerde wetenschappelijke modellen die feitelijk worden samengevat in ISO-1999 (opgesteld in 1990): "Er is een kans van 50% op een gehoorverlies van 5 dB in beide oren gemeten over de frequenties 2, 3 en 4 kHz wanneer een werknemer 40 jaar lang 8 uur per dag wordt blootgesteld aan een gemiddeld geluidniveau van 85 dB(A)". Vanaf dit geluidniveau zijn werknemers verplicht om zichzelf te beschermen met geschikte gehoorbescherming. Deze arbonorm gaat uit van zeer regelmatige blootstelling: elke werkdag tijdens een arbeidsleven van 40 jaar. Hiervan is in de situatie van indiener geen sprake.

gemaakt van oplossingen voor verkeersknelpunten. Indiener eist dat de voorstellen als beschreven in de bijgevoegde notulen van de recente raadsvergadering voorwaardelijk worden gesteld voor de goedkeuring van de voorstellen.

Aangaande het sluipverkeer in Nieuwstadt wordt gesteld dat de verkeerseffecten meegenomen zijn en anderzijds wordt beschreven dat de bestaande verkeersknelpunten niet in het onderzoek zijn betrokken en dat er geen nieuwe knelpunten mogen ontstaan. Naar mening van indiener is ook een beoordeling van uitwijkroutes relevant. Wat zijn de verkeerseffecten voor het dorp Nieuwstadt? Verder maakt indiener zich zorgen over het feit dat het landbouwverkeer gecombineerd met gemotoriseerd verkeer op de hoofdrijbaan moet rijden. Indiener betwijfelt of het door VDL Nedcar uitgevoerde mobiliteitsonderzoek onder de huidige werknemers wel een goede basis is voor het doen van voorspellingen over het toekomstige reisgedrag.

Reactie Provincie Limburg

In het kader van verkeersveiligheid eisen indieners dat de voorstellen zoals benoemd in de raadsinformatiebrief van de gemeente Echt-Susteren (RIB juli 2020 met kenmerk Z19/002978/D-57608) voorwaardelijk gesteld worden voor goedkeuring. De betreffende onderwerpen zijn onderdeel van gesprekken tussen de gemeente Echt-Susteren en de provincie Limburg. De hoofdpunten uit de raadsinformatiebrief zijn:

- Robuustere inpassing randweg (met ambitiebosje en strook langs Industriepark Swentibold-terrein);
- Realisatie van een dubbelzijdig fietspad 4.10 oostzijde N276;
- Financiële bijdrage projectenkaart Landschapspark Susteren in het kader van Platteland in Ontwikkeling.

Voor wat betreft de inpassing van de randweg verwijzen wij naar het beeldregieplan waarin aangegeven is dat de randweg o.a. ingepast wordt met beide kanten met een rij bomen, waarbij dit robuuster wordt ingevuld aan de zijde van de Geleenbeek. Voorst hebben wij besloten het ambitiebosje te realiseren en is ook de inpassing bij het Industriepark Swentibold terrein geoptimaliseerd (zie daarvoor paragraaf 4.12. Voor onze reactie op de realisatie wens voor een dubbelzijdig fietspad verwijzen wij naar paragraaf 4.10. Tot slot verwijzen wij wat betreft de bijdragen aan projecten naar paragraaf 4.7 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Volledigheidshalve merken wij op dat enkele onderdelen zoals het geluidreducerende asfalt reeds opgenomen zijn in het inpassingsplan maar dat niet alle onderdelen uit de raadsinformatiebrief mogelijk toegekend worden. Reden daarvoor is dat deze enerzijds buiten de projectscope zitten en anderzijds onderwerp van gesprek zijn in het kader van Platteland in Ontwikkeling project.

Ten aanzien van verkeersveiligheid is onze reactie als volgt. Gebruik van wegen in de lokale kernen door verkeer wat uit naastgelegen dorpen komt is niet te vermijden. Scheiden van VDL Nedcar verkeer van het overige verkeer is niet fysiek uit te voeren. Wat we wel met deze plannen beogen is het verbeteren van de doorstroming op de provinciale wegen. Daarvoor is met name gekeken naar de kruispunten en de daar benodigde afwikkelcapaciteit en is de ongelijkvloerse kruising opgenomen in het plan. Daarmee zal het sluisen minder noodzakelijk zijn omdat de aanleiding er minder is. Dit geldt met name voor verkeer komende vanaf bijvoorbeeld de N297 - B56 Duitsland. Indien zij door Nieuwstadt rijden zullen ze een langere rijafstand en rijtijd hebben dan dat ze de provinciale wegen N276 en N297 volgen. Tevens zal VDL Nedcar intern aan het personeel aandragen welke routes te rijden om het verkeer door te kernen te verminderen. De ontsluiting van Nieuwstadt verandert niet. Er worden voor Nieuwstadt geen wegen toegevoegd of afgesloten voor het gemotoriseerd verkeer. De verkeerseffecten zijn beoordeeld op basis van modelberekeningen. Hiervoor is eerst de

referentiesituatie doorgerekend zonder uitbreiding VDL Nedcar en zonder infra aanpassingen. Vervolgens is de plansituatie in beeld gebracht met VDL Nedcar -uitbreiding en bijbehorende infrastructurale aanpassingen. Vervolgens zijn de verschillen in beeld gebracht en blijkt dat er een lichte verkeerstoename ten gevolge van het plan te verwachten is in Nieuwstadt. Deze toename zit hoofdzakelijk op de hoofdstructuur Aan de Linde - Limbrichterstraat - Grachtstraat en Susterderweg. Een deel van de toename hangt samen met de uitbreiding van VDL Nedcar en een deel hangt samen met een veranderde routekeuze van lokaal verkeer door de beoogde randweg N276. Ten opzichte van het bestaande verkeer in de referentiesituatie is de toename ons inziens beperkt. De hoeveelheid verkeer in de plansituatie past nog steeds bij de functie van erftoegangsweg. Om deze reden hebben we geen voornemen om in relatie tot het plan bij VDL Nedcar de ontsluitingsstructuur in Nieuwstadt te wijzigen.

Ten aanzien van het landbouwverkeer is voorzien in voldoende passeermogelijkheden. Door de dubbele rijstroken nabij de verkeerslichten en het hebben van passeerhavens zullen naar verwachting lange rijen achter landbouwvoertuigen en de daar uit volgende inhaalacties beperkt zijn. De personeelsmobiliteit van VDL Nedcar kent zijn eigen dynamiek. In het verleden zijn door VDL Nedcar al goede resultaten behaald tot ca 40% gebruik van 'slimme' mobiliteitsvormen (bron VDL Nedcar). Om de toekomstige situatie het beste te benaderen is er voor gekozen om de huidige situatie van het personeelsbestand als uitgangspunt te nemen. Deze zijn ook gebruikt als basis voor de uitgevoerde modelberekeningen. Daarmee wordt de werkelijkheid zoveel als mogelijk benadert.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

Het ambitiebosje is opgenomen als te realiseren bos in het beeldregieplan en in de verbeelding is daarvoor een bestemming natuur opgenomen.

Argument 11.11

Onjuiste stikstofberekening.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat de berekening van stikstof gebaseerd is op de bestaande vergunning, die meer dan 15 jaar oud is en de productie van 350.000 auto's per jaar vergunt en is opgerekt door de veronderstelling dat de uitstoot van productieprocessen en auto's nu zo gunstig is dat er ook wel een productie van 400.000 auto's per jaar onder de oude vergunning te accepteren is.

Deze methode klopt niet naar mening van indiener omdat stikstof een cumulatief probleem heeft (o.a. verbreding van A2 en de uitstoot als gevolg van de jarenlange werkzaamheden moet worden meegenomen). De stelling dat de uitstoot van productieprocessen en auto's gunstiger is dan ten tijde van de afgifte van de vergunning in 2000 is niet onderbouwd. De referentie moet objectiveerbaar zijn op basis van vastgesteld beleid Natura 2000 gebied. De Grensmaas ligt vlakbij het plangebied, het bestuursorgaan onderscheidenlijk de aanvrager van de vergunning moet een passende beoordeling van de gevolgen van de toename van stikstofdepositie voor het Natura 2000 gebied maken, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen voor dat gebied.

Reactie Provincie Limburg

De bestaande inrichting van VDL Nedcar beschikt over een Wnb-vergunning d.d. 31 augustus 2017. Deze vergunning is gebaseerd op de emissierechten voor NH₃ en NO_x die aanwezig waren ten tijde van de aanwijsdata van de relevante Natura 2000-gebieden. Met toepassing van moderne technieken (BBT) zoals ook wordt voorgeschreven in de omgevingsvergunning is voldoende ruimte om door middel van intern salderen de totale toekomstige activiteiten van VDL Nedcar (inclusief de bouwfase)

onder het vergunde emissieplafond te laten plaatsvinden. Dat maakt dat de genoemde cumulatie van jarenlange voorziene werkzaamheden op een juiste manier is meegenomen in de berekening, met de emissie als gevolg van de verbreding van de A2 hoeft op dit moment geen rekening te worden gehouden daar deze nog niet gestart is noch de vergunningen daarvoor verleend zijn. De parameters voor de emissiebronnen volgen uit de verschilberekeningen (huidige situatie minus uitbreiding) alsmede uit de omgevingsvergunning, deze zijn gebaseerd op de huidige stand der techniek (BBT) waartoe objectieve getallen voor beschikbaar zijn. Voor het Natura 2000-gebied 'Grensmaas' zijn geen instandhoudingsdoelstellingen voor stikstofgevoelige habitattypen of soorten met stikstofgevoelig leefgebied vastgesteld, daarmee zijn stikstof gerelateerde significante gevolgen uit te sluiten en zou geen specifieke passende beoordeling nodig zijn. Deze is echter wel voor het integrale plan opgesteld en maakt als zodanig onderdeel uit van de aanvraag.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 11.12

Niet meenemen Yard-E en verkeerstoename bij luchtkwaliteitsonderzoek.

Samenvatting argument

Indiener geeft aan dat voor het bepalen van de luchtkwaliteit (o.a. fijnstof) de Yard-E en de toename van de algemene verkeersdruk niet zijn meegenomen. Ook is er over het wegverkeer geen prognose met betrekking tot fijnstof gemaakt.

Reactie Provincie Limburg

In het luchtkwaliteitsonderzoek zijn alle bij de inrichting behorende bedrijfsactiviteiten meegenomen in de berekeningen. In de gebruikte verkeerscijfers is ook de toename van de algemene verkeersdruk meegenomen, op deze manier is hier in het onderzoek dus ook rekening mee gehouden. Voor het wegverkeer is ook fijnstof meegenomen. In het model worden de vastgestelde emissiecijfers voor verkeer (voor o.a. fijnstof) gebruikt om de om de concentraties te berekenen. Deze worden jaarlijks door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vastgesteld en gepubliceerd. In bijlage 1 (plansituatie) bij de rapportage luchtkwaliteit is te zien dat er op de locatie van de Yard-E rijlijnen met aantallen zware motorvoertuigen zijn meegenomen in de berekeningen.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 11.13

Onvolledig onderzoek waterkwaliteit.

Samenvatting argument

Het terrein van Yard-E en de toename van verkeersdruk zijn niet meegenomen in onderzoek naar de gevolgen van waterkwaliteit.

Reactie Provincie Limburg

Voor de beoordeling van de mogelijke gevolgen voor waterkwaliteit is gebruik gemaakt van het Kader Afstromend Wegwater (Rijkswaterstaat, 2014). Uit dit Kader blijkt dat de verkeersintensiteit weinig

invloed heeft op de mate van verontreiniging, het gaat om de juiste verwerking van het wegwater waarmee verontreiniging wordt voorkomen.

In dit Kader is uitgebreid onderzoek gedaan naar verontreinigingen die via hemelwater vanaf wegen stromen. Gebleken is dat een efficiënte manier om verspreiding van verontreiniging tegen te gaan, de zogenaamde bermfiltratie is. Hierbij stroomt het water over de berm van een weg, infiltreert daar gedeeltelijk in en bereikt dan pas de sloot. Verontreinigingen blijven achter in het bovenste laagje grond. Om deze verontreinigingen geheel uit het milieu te houden, wordt dit laagje grond periodiek vervangen. Voor de verwerking van de neerslag via berging en infiltratie, wordt dit laagje grond periodiek vervangen. Voor de verwerking van de neerslag via berging en infiltratie, wordt dit laagje grond periodiek vervangen. Voor de verwerking van de neerslag via berging en infiltratie, wordt dit laagje grond periodiek vervangen. Voor de verwerking van de neerslag via berging en infiltratie, wordt dit laagje grond periodiek vervangen. Bij de wegen wordt een overeenkomstige bermfiltratie toegepast, waarbij afstromende neerslag eerst over een berm stroomt. De wadi's, waar een deel van de neerslag naar toe wordt gebracht, hebben een soortgelijk laagje grond dat verontreinigingen vasthoudt. Dit laagje wordt ook periodiek vervangen. Het type infiltratievoorzieningen dat is voorzien, heeft een overeenkomstige zuiverende werking. Hiermee wordt voorkomen dat verontreinigingen het grondwater of het oppervlaktewater bereiken.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 11.14

Onvoldoende uitwerking alternatieven in het MER.

Samenvatting argument

Indiener verwijst naar het advies van de Commissie m.e.r. ten aanzien van het NRD en is van mening dat het niet correct is dat voor de besluitvorming nog niet alle alternatieven naar behoren zijn uitgewerkt.

Reactie Provincie Limburg

De Commissie m.e.r. heeft naar aanleiding van de NRD geadviseerd mogelijkheden te onderzoeken om de impact op het Sterrebos en het landgoed te beperken. Deze mogelijkheden zijn in paragraaf 3.3 van het MER onderzocht. Daarin is geconcludeerd dat de ruimtelijke configuraties voor de fabriek waarbij het Rijksmonument en als onderdeel daarvan het Sterrebos worden ontzien als gevolg hebben dat een deel van de benodigde ruimte voor de uitbreiding met een tweede productielijn op een andere locatie (elders) moet worden gevonden. Het op afstand plaatsen van onderdelen leidt tot fors hogere investeringen en hogere operationele kosten en heeft risico's voor de kwaliteit en leveringszekerheid. De onderzoeken van BCI (2015, 2017, 2019) laten zien dat de meerkosten dermate hoog zijn dat geen haalbare businesscase mogelijk is.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 11.15

Borging maatregelen landschappelijke inpassing.

Samenvatting argument

Volgens het MER-rapport kan de buffer tussen Nieuwstadt en de industriële bebouwing middels opgaande begroeiing versterkt worden. De uitvoering en de architectuur van de gebouwen kan een

mitigerend effect hebben op het aanzicht van de industriële bebouwing. Bij middenwegalternatieven en randwegalternatieven is mitigatie volgens het rapport goed mogelijk.

Indiener is van mening dat het noodzakelijk is dat bovengenoemde mitigerende maatregelen getroffen worden en dat deze als voorwaarde in de besluitvorming worden opgenomen.

Reactie Provincie Limburg

In het inpassingsplan is voorzien in de borging van de landschappelijke inpassing en natuurcompensatie in specifieke gebruiksregels 6.4 en 11.3. Voorts zijn er diverse eisen ten aanzien van het architectuur opgenomen in de omgevingsvergunning naar aanleiding van adviezen van de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) van de gemeente Sittard-Geleen en het advies van de RCE (Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed).

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 11.16

Realiseren van het ambitiebosje.

Samenvatting argument

De 'ambitie' om het perceel tussen de randweg en Nieuwstadt met bomen te beplanten moet ingewilligd worden. Indiener vraagt zich af hoe haalbaar dit is, gelet op een onteigeningsprocedure die nog gestart moet worden. Indiener vraagt zich af hoe die onteigening gerealiseerd moet worden nu het plangebied in Sittard-Geleen ligt en het te onteigenen deel in Echt-Susteren.

Reactie Provincie Limburg

Naar aanleiding van meerder zienswijzen hebben wij besloten het ambitiebosje te realiseren. Het beeldregieplan is hierop aangepast. Wat betreft de grondverwerving ten behoeve van het ambitiebosje geldt dat dit ambitiebosje gelegen is binnen het plangebied en er hier in eerste instantie ingezet wordt op minnelijke verwerving samen met de benodigde grond voor de randweg.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 11.17

Laten landen van 10 ha. natuurcompensatie bij Nieuwstadt.

Samenvatting argument

Indiener is het met de gemeente Echt-Susteren eens dat de wettelijke natuurcompensatie van circa 10 ha. in de directe nabijheid van de kern Nieuwstadt gerealiseerd moet worden. Voordat besluitvorming plaatsvindt moet helder zijn waar deze natuurcompensatie exact plaatsvindt.

Reactie Provincie Limburg

Naast de 10 ha. natuurcompensatie bij Nieuwstadt (zie daarvoor paragraaf 4.7) gaat de Provincie Limburg 5 ha natuur inrichten bij de Rode beek (op gronden die hier reeds eigendom zijn van de Provincie Limburg Limburg). Daarnaast wordt het ambitiebosje gerealiseerd van 1,35 ha. aan de zuidoostzijde van de aan te leggen randweg. Verder gaan ook de gemeente Echt-Susteren en de stichting Landschapspark Susteren nog eens 8 ha. nieuw groen realiseren

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 11.18

Onjuiste referentiesituatie gehanteerd bij Yard-E?

Samenvatting argument

Boven figuur 8.9 in het MER rapport staat dat in de referentiesituatie een gebouw van 15 meter hoog mogelijk is. Dit punt verdient nader onderzoek, want mogelijk heeft Yard-E nog steeds een landbouwbestemming.

Reactie Provincie Limburg

Voor Yard-E geldt dat hier reeds sinds 2000 een bestemming 'Yard' geldt op grond artikel 7 met bijbehorende verbeelding van het thans nog geldende bestemmingsplan ter plekke "Industriepark Swentibold/N297n" (vastgesteld door de gemeenteraad op 26-06-2000, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Limburg op 17-10-2000). Daarbij mogen voor 60% van het bebouwingsoppervlak gebouwen worden gerealiseerd met een hoogte van maximaal 15 meter. In de beleving van veel inwoners van Nieuwstadt wordt dit nog als agrarisch gebied gezien daar het gebied nog in agrarisch gebruik is. Bestemmingsplan technisch betreft dit echter geen agrarische bestemming meer. Kortom er rust reeds 20 jaar geen agrarische bestemming meer op de Yard-E. Derhalve is de definitie van de referentiesituatie juist.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 11.19

Herstel routestructuur Limbrichterbos en aanleg routestructuren zoals opgenomen in raadsinformatiebrief.

Samenvatting argument

Indiener vraagt om herstel van de routestructuur naar het Limbrichterbos en de aanleg van de routestructuren zoals beschreven in de bijgevoegde raadsinformatiebrief van Echt-Susteren.

Reactie Provincie Limburg

In de bestuurlijke overleggen is de wens voor herstel van de routestructuur naar het Limbrichterbos besproken. Afgesproken is dat de technische en financiële haalbaarheid onderzocht wordt. In het beeldregieplan kan niet worden gepreludeerd op punten die nog niet definitief onderzocht en besloten zijn. Zoals in de raadsinformatiebrief aangegeven is wordt de technische en financiële haalbaarheid op dit moment bekeken. Voor het overige wordt verwezen naar paragraaf 4.7 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Zienswijze 12.

Argument 12.1

Planschade.

Samenvatting argument

Indiener verzoekt om planschade omdat het woongenot achteruit gaat door ruimtelijke beperkingen, geluidhinder, lichthinder, uitzichtvermindering, geluidoverlast, luchtvervuiling en horizonvervuiling.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.13 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 12.2

Landschappelijke inpassing trailer yard/N276.

Samenvatting argument

Indiener verzoekt om de aanleg van een groenstrook van 5 meter breed met struweel die het fijnstof kan opvangen, het zicht op de locatie kan ontnemen en lichtoverlast van de locatie kan beperken. Zoals voorzien in het beeldregieplan en dit voldoende robuust te maken en zo snel mogelijk aan te leggen zodat deze begroeid is bij ingebruikname van de trailer yard.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze verwijzen wij naar paragraaf 4.12 van deze nota. Verder wordt de N276 ingepast door nieuwe boomaanplant en de realisatie van een ambitiebosje van 1,3 ha aan de zuidkant van de beoogde randweg. Aanvullend geldt wat betreft snelheid van realiseren dat in artikel 6.4.2 van de planregels een voorwaardelijke verplichting is opgenomen dat de landschappelijke maatregelen gerealiseerd zijn 1 jaar na gereedkomen van de bouw en/of in gebruik nemen van gronden.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

Het beeldregieplan is aangepast wat betreft inpassing ter hoogte van het industriepark Swentibold.

Argument 12.3

Lichtoverlast.

Samenvatting argument

Indiener vreest lichtoverlast van rijdende vrachtauto's en van de verlichting van de yard. Onduidelijk is of de verlichting permanent aan is of alleen bij beweging en of deze verlichting lichtgloed veroorzaakt.

Reactie Provincie Limburg

In paragraaf 8.3.5. van het MER is in beeld gebracht wat de verwachte effecten van het voorkeursalternatief voor het aspect lichthinder zijn. De Yard-E zal ook in de nacht operationeel zijn. Dat betekent dat de Yard-E in de nacht verlicht wordt. In het MER is aangegeven dat vanwege het

toepassen van moderne armaturen en energiezuinige lampen voor de nieuwe lichtbronnen op het terrein van VDL Nedcar per saldo de emissie van licht ten opzichte van de huidige situatie afneemt. Daarnaast zorgt de landschappelijke inpassing ook voor afscherming van het terrein, onder meer voor lichten van vrachtwagens. VDL Nedcar gaat verder de bestaande halogeenverlichting vervangen door LED verlichting. De toepassing van strooilichtarme LED verlichting zal het strooilicht aanzienlijk reduceren en VDL Nedcar komt hier tegenmoet tegen de wensen van de omgeving.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 12.4

Handhaafbaarheid 15 km zone.

Samenvatting argument

Indiener ervaart overlast van het geluid van vrachtwagens en betwijfelt of een 15 km zone handhaafbaar is.

Reactie Provincie Limburg

In voorschrift 5.4 van de omgevingsvergunning is expliciet aangegeven op welke terreindelen 15 km/uur geldt en op welke terreindelen 30 km/uur. Tevens is aangegeven dat VDL Nedcar de toegestane snelheid duidelijk moet aangeven en toezicht moet houden op de naleving van de snelheid. Periodiek wordt dit via reguliere handhavingscontroles gecontroleerd door de afdeling Milieutoezicht en Veiligheid van de Regionale Uitvoeringsdienst Zuid-Limburg (RUDZL), die namens het bevoegd gezag Provincie Limburg verantwoordelijk is voor controle op de naleving van de voorschriften uit de omgevingsvergunning. Daarnaast worden ook bij klachten controles uitgevoerd.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 12.5

Geluidwerende maatregelen woning.

Samenvatting argument

Indiener wil op korte termijn vernemen welke geluidwerende maatregelen aan zijn woning mogelijk zijn en getroffen gaan worden.

Reactie Provincie Limburg

Voor de woningen waarvoor een hogere waarde voor industrielawaai is vastgesteld geldt op grond van de Wet geluidhinder een eis met betrekking tot het geluidniveau in de woning van 35 dB(A). Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg stellen zich garant voor het treffen van (extra) gevel isolerende maatregelen aan deze woningen zodanig dat bij gesloten ramen aan deze binnenwaarde wordt voldaan. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat wanneer een hogere waarde is vastgesteld voor een woning, dat niet automatisch betekent dat de desbetreffende woning ook in aanmerking komt voor gevel isolerende maatregelen. Dit hangt in de eerste plaats af de reeds aanwezige gevelisolatie en de hoogte van de vastgestelde hogere waarde.

In paragraaf 4.9 van deze Nota van Zienswijzen en Advies is toegelicht hoe bepaald wordt welke woningen in aanmerking komen voor maatregelen en welke voorwaarden daaraan zijn verbonden. Onderzoek naar welke maatregelen nodig zijn, is maatwerk. Vooruitlopend op dit onderzoek kan niet worden aangegeven of en zo ja voor welke isolerende maatregelen de woning van indiener in aanmerking komt. Het onderzoek wordt opgestart nadat de hogere waarden zijn vastgesteld en een eventuele beroepsprocedure is afgerond. Eigenaren van de betreffende woningen worden hier tijdig van op de hoogte gebracht. Het onderzoek moet zijn afgerond en de maatregelen moeten zijn uitgevoerd vóórdat het industrieterrein is uitgebreid.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 12.6

Elektrificatie van het vervoerpark.

Samenvatting argument

Indiener is van mening dat elektrificatie van het vervoerpark 1 keer in de 2 jaar moet worden onderzocht in plaats van 1 keer in de 5 jaar. Eens per 5 jaar is een te lange periode om als voorwaarde in de omgevingsvergunning op te nemen.

Reactie Provincie Limburg

In voorschrift 5.11 van de omgevingsvergunning is een 5-jarlijks reductieonderzoek naar de geluidbelasting voorgeschreven. Dit voorschrift is geen standaard voorschrift maar bovenwettelijk opgelegd juist vanwege technische ontwikkelingen in de best beschikbare technieken. Het voorschrift gaat verder dan alleen bekijken of elektrificatie van het vervoerspark mogelijk is. Het voorschrift vraagt om een breed onderzoek naar allerlei mogelijke maatregelen ter verdere vermindering en reductie van de geluidbelasting vanuit de activiteiten van VDL Nedcar. Het zorgvuldig uitvoeren van zo'n onderzoek vergt een behoorlijke inspanning van het bedrijf. Het zou onredelijk zijn om dit iedere twee jaar te vragen. Voor andere milieuaspecten gelden op grond van vigerende wet- en regelgeving ook langere termijnen. Zo moeten energiebesparingsonderzoeken en audits elke 4 jaar worden uitgevoerd en minimalisatieonderzoeken Zeer Zorgwekkende-stoffen elke 5 jaar. Een 5-jarlijks onderzoek achten wij alleszins redelijk.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Zienswijze 13.

Argument 13.1

Gezondheidsonderzoek inwoners Nieuwstadt..

Samenvatting argument

Indiener wil onderzocht zien in hoeverre inwoners van Nieuwstadt vaker ziek worden (kanker, hart- en vaatziekten, longaandoeningen, last van ogen, overmatige stress en voortijdig sterven) dan inwoners van andere gebieden in Echt-Susteren. Of ten opzichte van gebieden met minder of geen (vlieg)verkeer, industrie, landbouw, nabijheid van Chemelot / Ruhrgebied / VDL Nedcar / autowegen, vuilverbrander, kerosine van AWACS/ MAA.

Reactie Provincie Limburg

Voor de beschrijving en beoordeling van de aspecten voor de gezondheid is gebruik gemaakt van de Gezondheidseffectscreening-methodiek (zie paragrafen 5.3.3 en 8.3.7 in het MER), ook wel bekend als GES-methodiek.. Bij deze methodiek wordt gebruik gemaakt van GES-scores die zijn gekoppeld aan geluidniveaus en concentraties van luchtverontreinigende stoffen. Zowel bij geluid als bij lucht wordt hierbij gekeken naar de totale belasting, dat wil zeggen van de achtergrondwaarden plus de bijdrage van de voorgenomen ontwikkeling. De achtergrondwaarden voor luchtkwaliteit zijn dus meegenomen.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 13.2

Luchtkwaliteit als gevolg van Maastricht Aachen Airport (MAA) betrekken in de onderzoeken.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat bij de metingen de uitstoot van de uit te breiden luchthaven MAA niet voldoende is meegenomen.

Reactie Provincie Limburg

Bij het luchtkwaliteit onderzoek zijn geen metingen gedaan maar berekeningen, hierbij is de achtergrondconcentratie meegenomen. De luchthaven MAA is een ander project en is apart beschouwd.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 13.3

Referentiejaar 2020.

Samenvatting argument

Indiener heeft bezwaar tegen het gebruik van 2020 als referentiejaar, omdat de uitstoot van schadelijke stoffen als gevolg van de COVID-19 crisis in 2020 uitzonderlijk laag is.

Reactie Provincie Limburg

Voor de verkeersintensiteiten is het zichtjaar 2034 gehanteerd. Door te rekenen met het rekenjaar 2020 wordt er gebruik gemaakt van de emissiefactoren van het verkeer die voor dit jaar zijn vastgesteld. COVID-19 heeft geen invloed op deze emissiefactoren en ook niet op de gehanteerde verkeersintensiteiten. Duidelijk is ook dat de achtergrondconcentratie naar de toekomst toe juist afneemt.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 13.4

Geur- en fijnstofoverlast.

Samenvatting argument

Indiener maakt zich zorgen over een toename van geur- en fijnstofoverlast door de toename van verkeer en productie van auto's. Indiener stelt dat de huidige situatie op het gebied van geur en fijnstof (als gevolg van verkeer op de N276, Chemelot, mestverspreiding op agrarische gronden en barbecues en houtkachels) meegenomen moet worden in het MER en inpassingsplan.

Reactie Provincie Limburg

Voor luchtkwaliteit is getoetst aan de regelgeving (Titel 5.2 van de Wet milieubeheer) en is aangetoond dat er wordt voldaan aan de grenswaarden. Hierbij is rekening gehouden met de huidige situatie doordat gerekend is met de achtergrondconcentraties die jaarlijks door het RIVM worden vastgesteld. Hierin zijn ook lokale bestaande bronnen opgenomen. Doordat de huidige luchtkwaliteit goed is (concentraties ruim onder de grenswaarden) is het effect (maximaal 1,2 µg/m³) ook in de zin van een goede ruimtelijke ordening niet ontoelaatbaar.

Voor wat betreft geur er voor de inrichting van VDL Nedcar geen geuroverlast te verwachten. Om deze reden heeft er geen geuronderzoek voor de fabriek plaatsgevonden. Voor de overige activiteiten in het plan zoals verkeer is er geen kader waaraan getoetst kan worden.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 13.5

Periodieke onafhankelijke metingen luchtverontreiniging.

Samenvatting argument

Indiener is van mening dat onafhankelijke metingen van luchtverontreiniging (fijnstof, CO₂, stikstof, stank, smog etc.) verricht moeten worden aan de oostzijde van Nieuwstadt nabij de N297 en N276. Deze metingen moeten structureel (dagelijks en op ieder tijdstip van de dag) plaatsvinden om gemiddelden en pieken in beeld te brengen.

Reactie Provincie Limburg

Metingen aan luchtverontreiniging zijn niet voorgeschreven in regelgeving. Wij zijn voor het luchtkwaliteit onderzoek verplicht om berekeningen te maken en deze tonen aan dat er wordt voldaan aan de te toetsen grenswaarden. In ABRvS 200808838/1 is uitgesproken dat het beoordelen van gevolgen voor de luchtkwaliteit via berekeningen gebruikelijk is. Er is dan geen noodzaak tot het meten van de luchtkwaliteit.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 13.6

Toename COVID-19 patiënten als gevolg van luchtverontreiniging.

Samenvatting argument

Indiener vreest voor een mogelijke toename van COVID-19 patiënten als gevolg van toenemende luchtverontreiniging door de voorgenomen ontwikkeling.

Reactie Provincie Limburg

Er is nog veel onbekend over wat de (oorzakelijke) relatie is tussen luchtkwaliteit en het vaker voorkomen en/of een ernstiger verloop van COVID-19. Duidelijk is wel dat in gebieden met hoge concentraties luchtverontreiniging meer aan luchtkwaliteit gerelateerde gezondheidseffecten optreden. Dat inzicht is niet nieuw en staat helemaal los van COVID-19. Vanwege dit inzicht zijn er wettelijke normen voor de concentraties luchtverontreinigende stoffen vastgelegd in de Wet Luchtkwaliteit (titel 5.2 Wet Milieubeheer). Door inzichtelijk te maken hoe de concentraties luchtverontreinigende stoffen zich verhouden tot de wettelijke normen kan bij de besluitvorming rekening gehouden worden met de mogelijke negatieve gezondheidseffecten van luchtverontreiniging. Dit is ook gedaan voor de uitbreiding van VDL Nedcar.

Vastgesteld is dat de concentraties luchtverontreinigende stoffen na uitbreiding van VDL Nedcar (ruim) voldoen aan de wettelijke normen. Ook is vastgesteld dat de bijdrage aan de concentraties fijn stof en NO₂ die samenhangen met de uitbreiding van VDL Nedcar zeer beperkt is en ondergeschikt aan de reeds aanwezige concentraties luchtverontreinigende stoffen. Tot slot is vastgesteld dat de totale concentraties luchtverontreinigende stoffen in de toekomst, ondanks de uitbreiding van VDL Nedcar, nog verder zullen afnemen als gevolg van nationaal en internationaal bronbeleid. De beperkte effecten die de uitbreiding van VDL Nedcar heeft op de luchtkwaliteit en daarmee samenhangende gezondheidseffecten worden op grond van deze bevindingen acceptabel geacht.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 13.7

Onvolledig uitgevoerd bodemonderzoek.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat het onderzoek naar bodemkwaliteit onvolledig is, omdat de bodemkwaliteit ook aangetast wordt buiten het onderzochte gebied en het onderzoeksgebied daarom uitgebreid zou moeten worden. De uitgereden mest en het gespoten gif van boeren moeten meegenomen worden in het onderzoek, evenals stikstof als gevolg van het verkeer.

Reactie Provincie Limburg

Er is nog geen fysiek bodemonderzoek uitgevoerd alleen een vooronderzoek en hierin is een voorstel voor een onderzoeksinspanning voor het fysieke bodemonderzoek opgenomen. Wel zijn er eerder, vanuit andere kaders, bodemonderzoeken verricht en deze informatie is opgenomen in het vooronderzoek. Het plangebied en het onderzoeksgebied is "hard" geformuleerd en afgebakend. Er is vanuit de norm (NEN5725 vooronderzoek) ook gekeken of voormalige en huidige activiteiten van buiten het plangebied invloed hebben op de bodemkwaliteit binnen het plangebied. Dit is beschreven in het vooronderzoek. Bemesting en bestrijdingsmiddelen worden meegenomen in het fysieke bodemonderzoek (grond en grondwater) door het verrichten van analyses op metalen, bestrijdingsmiddelen, zuurgraad, geleidbaarheid. In de eerder uitgevoerde bodemonderzoeken zijn deze stoffen ook meegenomen. Er heeft ook onderzoek plaatsgevonden naar stikstofeffecten vanwege de uitbreiding van de fabriek en de toename van verkeersbewegingen. Conclusie van dit

onderzoek is dat het planvoornemen niet tot een toename van de hoeveelheid stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden zal leiden.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 13.8

Afname van biodiversiteit als gevolg van stikstofuitstoot.

Samenvatting argument

Indiener vreest voor minder biodiversiteit als gevolg van een toename van de stikstofuitstoot door toenemend verkeer.

Reactie Provincie Limburg

Er is onderzoek uitgevoerd naar effecten voor stikstof op natuur. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied is enkel binnen de invloedssfeer van stikstof gelegen. Uit het onderzoek blijkt dat effecten van overige verstoringfactoren (bijvoorbeeld door geluid of licht van het plangebied) zijn uitgesloten. Omdat de uitbreiding kan leiden tot een toename van de verkeersbewegingen in de omgeving, is een passende beoordeling uitgevoerd om in beeld te brengen of de uitbreiding van de fabriek kan leiden tot significante effecten op de instandhoudingdoelstellingen van Natura 2000-gebieden, als gevolg van de depositie van stikstof. Conclusie is dat het planvoornemen niet tot een toename van de hoeveelheid stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden zal leiden. Daardoor kunnen negatieve effecten op Natura 2000-gebieden door stikstofdepositie uitgesloten worden.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 13.9

Geen gebrek aan werkgelegenheid.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat er geen aantoonbaar gebrek aan werkgelegenheid in de regio is die de uitbreiding van VDL Nedcar rechtvaardigt.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.4 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 13.10

Toekomstvisie auto-industrie.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat aan het uitbreidingsplan geen duidelijke toekomstvisie met betrekking tot de auto-industrie ten grondslag ligt. Een toekomstverwachting moet onderzocht en geschetst worden. Indiener acht de benodigde publieke middelen niet in verhouding staan tot de volgens indiener niet onderzochte of onderbouwde toekomst van de auto-industrie en structurele werkgelegenheid.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.4 en 4.5 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 13.11

Indiener vindt bovenwettelijke financiële compensatie te mager.

Samenvatting argument

Indiener acht de compensatie voor de regio van € 300.000 niet in verhouding met de door de Provincie Limburg te besteden € 50.000.000 aan deze ontwikkeling.

Reactie Provincie Limburg

Door de provincie Limburg wordt 2,88 mln. geïnvesteerd in natuur. Dit bedrag is als volgt opgebouwd:

- 1,36 mln. betreft wettelijke natuurcompensatie. Hiervan is 1,05 mln. gerelateerd aan de uitbreiding van VDL Nedcar en 0,32 mln. gerelateerd aan de verbreding van de A2. Deze bedragen komen van VDL Nedcar, Rijkswaterstaat en de Provincie.
- 0,76 mln. betreft bovenwettelijke compensatie (verdeeld over de omgeving van Holtum en Nieuwstadt). Dit bedrag komt van de Provincie.
- 0,76 mln. betreft een reeds geplande investering in het IJzeren bos. Dit bedrag komt van de Provincie.

Voor het overige wordt verwezen naar paragraaf 4.7 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 13.12

Het ontbreken van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA).

Samenvatting argument

Indiener is van mening dat voor dit project een MKBA moet worden uitgevoerd.

Reactie Provincie Limburg

Er is geen MKBA uitgevoerd. Er is geen verplichting om een MKBA op te stellen ter onderbouwing van een inpassingsplan. Uiteraard is voor de vaststelling van een inpassingsplan door Provinciale Staten een zorgvuldige belangenafweging aan de orde. Voor de Provincie Limburg is de aanleiding om een inpassingsplan-procedure te starten, het versterken van de strategische positie van VDL Nedcar en de automotive sector in de regio met het oog op behoud van werkgelegenheid. Hierin ligt voor de Provincie Limburg een belangrijk en evident maatschappelijk belang om planologisch mee te

werken aan een mogelijke fabrieksuitbreiding en de daarvoor benodigde infrastructurele maatregelen. Voor het inpassingsplan is een MER opgesteld. Voor de belangenafweging is via het MER-traject een breed scala aan omgevingseffecten in beeld gebracht en tegen elkaar afgewogen. Gezien het gegeven dat een MER-procedure is gevolgd en vooral het evidente maatschappelijke belang (zie daarvoor ook paragraaf 4.2. tot en met 4.5 van deze Nota van Zienswijzen en Advies, is niet gekozen voor een MKBA.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 13.13

Klimaatafspraken en niet voldoen aan (internationale) regelgeving.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat het uitbreidingsproject inclusief infrastructurele aanpassingen indruist tegen het landelijke, Europese en provinciale beleid op het gebied van stikstof, klimaat en milieu.

Reactie Provincie Limburg

Beleid vertaalt zich in regels waaraan getoetst moet worden. Uit toetsing blijkt dat de ontwikkeling binnen de regels plaatsvindt. Zo is er door de ontwikkeling o.a. per saldo geen toename van stikstofdepositie op voor stikstof gevoelige habitats in een overbelaste situatie.

Wat betreft klimaat verwijzen wij naar de reactie onder argument 24.4. Verder is in de diverse milieuonderzoeken die mede ten grondslag liggen aan dit plan rekening gehouden met de vigerende wet- en regelgeving op grond op het vlak van milieu.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 13.14

Volledigheid onderzoeken.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat het voor een gewone burger onmogelijk is om te controleren of het MER en alle andere rapporten correct en volledig zijn opgesteld. Indiener vindt daarom dat een onafhankelijke deskundige - bijvoorbeeld met hulp van de Commissie m.e.r. - het rapport tegen het licht moet houden.

Reactie Provincie Limburg

Om een ontwikkeling als de uitbreiding van VDL Nedcar met bijbehorende infrastructurele aanpassingen mogelijk te kunnen maken moet op grond van diverse wet en regelgeving veel en specialistisch onderzoek verricht worden. Wij begrijpen dat het lastig is voor de gemiddelde burger als deze onderzoeken en rapporten te beoordelen. Veel onderzoeksaspecten komen inderdaad op hun abstractieniveau terug in het MER. Dit MER is beoordeeld door de Commissie m.e.r.. Zij heeft haar onafhankelijk toetsingsadvies uitgebracht op 10 september 2020. Ook heeft zij voorafgaand aan het opstellen van het MER geadviseerd op 27 augustus 2019 haar advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht ten aanzien van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER. Een onafhankelijke

deskundige heeft daarmee het MER en bijbehorende rapporten beoordeeld. Zie voor dit advies bijlage 1 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 13.15

Onderbouwing noodzaak kap Sterrebos in relatie tot het vervallen van de “als dan” voorwaarde.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat niet voldoende is aangetoond dat het Sterrebos gekapt moet worden.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.2 van deze Nota van Zienswijzen en Advies

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Zienswijze 14. Water Leiding Maatschappij Limburg (WML)

Argument 14.1

Belemmeringenstrook drinkwatertransportleidingen.

Samenvatting argument

Indiener vindt een belemmeringenstrook van 2 x 2,5 m voor de twee drinkwatertransportleidingen aan weerszijden van de huidige N 276 onvoldoende. De dubbelbestemming biedt weliswaar bescherming voor de leiding, maar biedt onvoldoende bescherming voor bebouwing binnen de erosiekrater. Indiener verzoekt de Provincie Limburg om in onderlinge afstemming de omvang van de belemmeringenstrook vast te stellen.

Reactie Provincie Limburg

Overleg met direct betrokken partijen, waaronder WML, heeft niet geleid tot andere inzichten, in die zin dat de belemmeringenzone van 2,5 meter aan weerszijden van de leiding niet toereikend zou zijn. Wel hebben wij gemeend om aan de regels toe te voegen dat er een overlegverplichting voor VDL Nedcar met de leidingbeheerder moet plaatsvinden als er (bouw)werkzaamheden gaan plaatsvinden buiten de hiervoor bedoelde 2,5 meter, maar binnen 16 meter aan weerszijden van de leiding.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

De regels en verbeelding zijn aangepast door het toevoegen van een overlegzone voor zowel de 1000mm waterleiding als de 600mm leiding welke zich binnen het plangebied bevinden.

Argument 14.2

Regels bescherming waterleiding.

Samenvatting argument

Indiener verzoekt in het inpassingsplan op te nemen dat een omgevingsvergunning slechts wordt verleend als de veiligheid van het werk/bouwwerk ten opzichte van de waterleiding niet in het geding komt.

Reactie Provincie Limburg

In de planregels is deze voorwaarde toegevoegd.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

In de planregels is deze voorwaarde toegevoegd.

Zienswijze 15.

Argument 15.1

Directe bomenkap is onnodig.

Samenvatting argument

Indiener heeft bezwaar tegen het direct kappen van bomen ten behoeve van de uitbreiding van VDL Nedcar en de infrastructurele aanpassingen. Volgens indiener is het onzeker dat voornoemde uitbreiding en aanpassingen in de komende 5 tot 10 jaar gerealiseerd worden. Daardoor zal de bomenkap achteraf mogelijk onnodig blijken. Bovendien vreest indiener in geval van een braakliggend terrein (als gevolg van de bomenkap) voor de komst van logistieke megaloadsen.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.2 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Zienswijze 16.

Argument 16.1

Voortbestaan schutterij komt in gevaar.

Samenvatting argument

Als gevolg van de uitbreiding van VDL Nedcar kunnen de 3 schietbomen zonder kogelvangens op het schietterrein aan de Limbrichterstraat niet meer gebruikt worden. Het voortbestaan van de schutterij komt in gevaar omdat de schutterij de investering voor 3 kogelvangens niet wil dragen. Indiener verzoekt om mee te denken en te helpen aan een oplossing.

Reactie Provincie Limburg

Sinds 2000 geldt het bestemmingsplan "Industriepark Swentibold/N297n" (vastgesteld door de gemeenteraad op 26-06-2000, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Limburg op 17-10-2000). In dit bestemmingsplan is ook het gebied ten oosten van de N276 en de Geleenbeek (het onderdeel van het industrieterrein Swentibold dat het dichtsbijgelegen is bij de schutterij) bestemd voor bedrijfsmatige doeleinden, specifiek 'Yard'. In de beleving van veel inwoners van Nieuwstadt wordt dit

nog als agrarisch gebied gezien daar het betreffende gebied nog in agrarisch gebruik is. Bestemmingsplan technisch betreft dit echter sinds 2000 geen agrarische bestemming meer. Hoewel de nieuwe planologische beoogde situatie met het in december 2020 vast te stellen inpassingsplan niet 100% gelijk is met de thans vigerende situatie (o.a. N276 wordt verlegd naar de oostkant van de Yard-E en er wordt bij aan de zuidoostkant van de Yard-E een klein hoekje aan bedrijfsbestemming toegevoegd) was en blijft het achterliggende terrein van de schutterij bij de Sluisbeekweg bedrijventerrein. Kortom als de Yard-E reeds in 2000 in gebruik genomen was, waren de kogelvangers ook reeds nodig geweest. Het College Gedeputeerde Staten heeft thans geen subsidieregeling voor kogelvangers waaruit een subsidiebijdrage gevraagd kan worden voor kogelvangers. Ook de gemeente Echt-Susteren heeft niet een dergelijke regeling (in tegenstelling tot bijvoorbeeld de gemeente Sittard-Geleen). Mocht onverlet het gestelde hiervoor indiener van mening zijn dat er een schadevergoeding aan de orde is, dan verwijzen wij naar paragraaf 4.13 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Zienswijze 17.

Argument 17.1

Ondoorzichtige berekening natuurcompensatie en geen toepassing Verklaring van Roermond.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat de wijze van berekenen van natuurcompensatie ondoorzichtig is en dat de omvang van de natuurcompensatie groter is dan wettelijk verplicht. In het inpassingsplan en de bijbehorende vergunningen wordt de Verklaring van Roermond (2009) niet toegepast en in het mitigatie- en compensatieplan is sprake van een ander aantal ha natuurcompensatie dan gecommuniceerd is ten tijde van het Webinar van 8 juli 2020. Indiener verzoekt niet meer dan wettelijk verplichte natuurcompensatie te realiseren.

Reactie Provincie Limburg

De berekening van de natuurcompensatie (aantasting goud en zilver groene natuurzone) is transparant opgenomen in de natuurtoets welke onderdeel vormt van de planstukken zoals die ter inzage hebben gelegen maar ook zoals die ter vaststelling aangeboden worden. Daarbij is er onderscheid gemaakt tussen benodigde natuurcompensatie als gevolg van de uitbreiding van de fabriek industrie enerzijds en anderzijds de benodigde natuurcompensatie als gevolg van realisatie van de randweg. Deze betreffende natuurcompensatie komt niet bovenop de goud groene natuuropgave voor Limburg maar wordt ingevuld binnen nog niet gerealiseerd onderdelen van de goud groene natuurzone. Op grond van wensen vanuit de gemeenten Sittard-Geleen, Echt-Susteren, het Platteland in Ontwikkelingsproject Swentibold en inspraak (wensen om tegengewicht te bieden aan verstedelijking van het 'Smalste stukje Limburg') heeft het College van Gedeputeerde Staten vanuit een integrale belangenafweging ervoor gekozen 4,5 ha bovenwettelijke natuurcompensatie te realiseren in de omgeving van VDL Nedcar. Het is juist dat dit ten koste gaat van landbouwgrond maar de provincie maakt zoals gezegd hier een andere belangenafweging door tegemoet te komen aan zienswijzen uit de omgeving en van gemeenten. Zij vragen om als tegenhanger van de verdere fabrieksuitbreiding c.q. verstedelijking extra bovenwettelijke natuur te realiseren.

Dit wil niet zeggen dat de Verklaring van Roermond welke in essentie uitgaat van zo min mogelijk aantasting van landbouwgrond niet is toegepast. De betreffende verklaring uit 2009 komt weliswaar

niet bij naam en expliciet terug in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg en het ontwerp POVI zoals dat in september 2020 ter inzage is gelegd, maar is opgegaan in het algemene principe van zuinig ruimtegebruik dat in de vorm van het principe 'Meer stad, meer land' en in de vorm van het toepassen van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking verankerd is in genoemd provinciaal beleid. Beide principes zijn toegepast in het onderzoek dat ten grondslag gelegen heeft aan het inpassingsplan. Zo is onder andere onderzocht welke alternatieven er zijn voor de fabrieksuitbreiding en ook is onderzocht naar aanleiding van het advies van de Cie. ten aanzien van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER of en hoe aantasting van het Sterrebos en Rijksmonument Wolfrath zo veel als mogelijk beperkt kan worden. Die beperking wordt ingevuld door de fabrieksuitbreiding deels meerlaags vorm te geven en het bestaande deel van de fabriek volledig te benutten. Als gevolg daarvan hoeft niet het gehele Sterrebos verwijderd te worden en gecompenseerd te worden. Dit laatste zou dan ook extra natuurcompensatie opleveren. Desalniettemin blijft over dat vanuit een integrale belangenafweging deels de goud groene natuurzone van het Sterrebos aangetast zal moeten worden daar de fabriek alleen kan uitbreiden naar de noordzijde. Daaruit vloeit voort dat ook natuur gecompenseerd moet worden.

Wat betreft het aantal ha's natuurcompensatie klopt het dat er andere hectare aantallen genoemd zijn tijdens het webinar dan opgenomen in het compensatie en mitigatieplan. Tijdens het webinar van 8 juli 2020 is 30 ha genoemd als natuurcompensatie. Dit betreft de wettelijke en niet wettelijke natuurcompensatie tezamen. Het mitigatie en compensatieplan is gebaseerd op de natuurtoets welke uitgaat van wat alleen wettelijk en op grond van de provinciale omgevingsverordening gecompenseerd moet worden. Deze wettelijke compensatie is minder dan de wettelijke en niet wettelijke compensatie tezamen wat het door indiener aangegeven verschil verklaart.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 17.2

Natuurbeheer compensatiegronden.

Samenvatting argument

Indiener vraagt conform de Verklaring van Roermond agrariërs te betrekken bij het beheer van de compensatiegronden.

Reactie Provincie Limburg

De Provincie Limburg streeft ernaar zo veel als mogelijk agrariërs in te schakelen bij de natuurcompensatie die zij via het Platteland in Ontwikkeling project Swentibold vorm geeft. Binnen dit project is met de LLTB afgesproken dat agrariërs daar waar kan zoveel mogelijk zullen worden ingezet bij het eindbeheer van de natuurcompensatie. Dit is echter wel afhankelijk van het soort natuur dat wordt gerealiseerd. Wat betreft de gronden aan de noordkant van de uitbreiding VDL Nedcar is in gesprek met meerdere partijen voor de natuurcompensatie waaronder agrarische partijen. Het is echter wel zo dat de wet en regelgeving hier leidend in is. De ecologen van Provincie Limburg en Antea Group hebben hier een belangrijke stem in. In dit verband is ook de aandacht die de Cie. vraagt voor het beheer van natuur- en landschapswaarden van belang. Deze Cie. adviseert de effectiviteit te monitoren wat ook het aspect beheer raakt. Kortom ook zal goed gekeken moeten worden wat de meest geschikte beheerder is voor het type natuur dat gerealiseerd moet worden. Dit zal worden uitgewerkt in een beheerplan welke aan de Provincie Limburg ter zijner tijd zal worden voorgelegd.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Zienswijze 18.

Argument 18.1

Maatregelen om lichthinder tegen te gaan.

Samenvatting argument

Indieners verzoeken te bewerkstelligen dat niet alleen de nieuwe terreinverlichting geen hinder veroorzaakt richting de woningen in Nieuwstadt, maar dat ook de bestaande verlichting van VDL Nedcar in die zin aangepast wordt.

Reactie Provincie Limburg

VDL Nedcar gaat de bestaande halogeenverlichting vervangen door LED verlichting. De toepassing van strooilichtarme LED verlichting zal het strooilicht aanzienlijk reduceren en VDL Nedcar komt hier tegenmoet aan de wensen van de omgeving.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 18.2

Aanvullende geluidwerende maatregelen.

Samenvatting argument

Indieners vrezen voor geluidsoverlast als gevolg van de realisatie van een dubbellaags parkeerdek waar ook verlading gaat plaatsvinden. Aangezien isolerende maatregelen aan woningen de geluidsoverlast in tuinen of bij een open raam niet verminderen, verzoeken indieners met klem te bezien welke aanvullende geluidswerende maatregelen (technische maatregelen en/of aangepaste werktijden) bij de bron aan VDL Nedcar kunnen worden voorgeschreven.

Reactie Provincie Limburg

Het akoestisch onderzoek gaat uit van de inrichting van VDL Nedcar inclusief dubbellaags parkeren en verlading aan de zuidzijde van Yard-E. Het effect van dubbellaags parkeren en het verladen van auto's is dan ook al onderdeel van de onderzoeksresultaten uit het huidige akoestisch onderzoek. Verlading van auto's vindt overigens niet plaats op het parkeerdek maar enkel op de begane grond.

In het akoestisch onderzoek zijn diverse maatregelen afgewogen. Zo wordt er een maximum snelheid ingesteld binnen de inrichting, is de locatie waar goederen inkomen en uitgaan verplaatst, wordt er een minimale afstand tot woningen en gevoelige activiteiten aangehouden en wordt de akoestische achteruitrijsignalering uitgeschakeld. Andere maatregelen zijn niet doelmatig gebleken.

Naar aanleiding van zienswijzen en het advies van de Cie. is onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van extra (bovenwettelijke) maatregelen die de geluidbelasting in Nieuwstadt kunnen verlagen. Uitkomst van dit onderzoek is dat de randweg alsnog zal worden uitgevoerd in geluidreducerend asfalt. Daarnaast zal het geluidreducerend asfalt op de Limbrichterstraat in

noordelijke richting worden verlengd tot aan de spoorwegovergang. Met deze extra bovenwettelijke maatregelen zal de geluidbelasting door verkeer in Nieuwstadt verder worden beperkt.

Rekening houdend met de geluidbeperkende maatregelen bedraagt het cumulatieve geluidniveau ter plaatse van de buitenruimte en op de achtergevel van de woning van indiener respectievelijk 51 dB en 53 dB. Bij een dergelijke geluidbelasting wordt de leefkwaliteit als redelijk gekwalificeerd.

De cumulatieve geluidbelasting op de voorgevel van de woning van indieners neemt door de maatregelen af ten opzichte van de autonome situatie. Voor de woning van indiener wordt nog een gevelisolatieonderzoek uitgevoerd waaruit moet blijken óf er gevelmaatregelen nodig zijn en zo, om welke maatregelen het gaat. Zo nodig worden isolatie-maatregelen getroffen om te waarborgen dat (bij gesloten ramen) ook in de woning te allen tijde een aanvaardbaar is gewaarborgd.

Daarnaast is onderzocht of het redelijkerwijs mogelijk is om de piekgeluiden afkomstig van het VDL Nedcar terrein verder te beperken. Hiervoor is onder andere gekeken naar de mogelijkheid geluidschermen op het terrein van VDL Nedcar te plaatsen en naar het verhogen van de grondwal ten zuiden van de randweg. Dit onderzoek bevestigt dat dergelijke maatregelen niet effectief zijn. Voor een toelichting op alle beschouwde maatregelen wordt verwezen naar de reactie op het advies van de Cie. zoals opgenomen in paragraaf 3.1 in deze Nota van Zienswijzen en Advies en paragraaf 4.3 van het akoestisch onderzoek.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 18.3

Andere terreinindeling ten behoeve van het beperken van geluidoverlast.

Samenvatting argument

Indieners stellen voor binnen het uitbreidingsgebied de locaties voor het dubbellaags parkeerdek (mede bestemd voor laden en lossen) en de parkeerplaats voor werknemers om te wisselen, zodat het laden en lossen zover mogelijk van de nabijgelegen woningen gesitueerd wordt.

Reactie Provincie Limburg

In het kader van het ontwikkelen van de plannen is uitgebreid onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de geluidbelasting van de omgeving te beperken. Er is daarbij ook gekeken naar andere mogelijkheden van de indeling van het terrein. De geplande parkeergarage voor Green OK-auto's kan niet naar de noordzijde van Yard-E verplaatst worden, omdat daar een tweetal grote gasleidingen in de grond liggen. Hierdoor is er onvoldoende ruimte om ter plekke een voldoende grote parkeergarage te bouwen. Bovendien zou het leiden tot verplaatsing van het personeelsparkeren in zuidelijk richting. Dat zou leiden tot extra ruimteverlies, omdat het personeelsparkeren volledig gescheiden moet worden van de rest van het fabrieksterrein (m.n. extra wegen). De geplande parkeergarage voor GOK-auto's kan niet naar het westen (ter plaatse van de huidige GOK-yard) verplaatst worden, omdat daar diezelfde gasleidingen lopen. Bovendien zou dat leiden tot verplaatsing van de daar geplande logistieke activiteiten naar het oosten. Dat zou extra operationele kosten voor VDL Nedcar met zich mee brengen en het is op voorhand lastig in te schatten of dat daadwerkelijk een significante geluidsreductie met zich mee zou brengen. De laatste mogelijkheid is het verplaatsen van de GOK-yard inclusief GOK-parkeergarage en verlading naar het Industriepark Swentibold-terrein. Het oppervlak van dit terrein is echter te klein om dit volledig te kunnen herbergen. Dat betekent, dat er hoe dan ook een deel van de autoverlading op Yard-E zal

blijven. En een dergelijke scheiding brengt extra kosten met zich mee. Daarom is het uitgangspunt, dat de autoverlading op het zuidelijke deel van Yard-E plaats zal vinden. Bij het ontwerp van het terrein is primair uitgegaan van de productiefaciliteiten, die dicht bij elkaar moeten liggen. De nieuwe productiefaciliteiten komen daarom aan de noordzijde van het terrein. Voor logistieke activiteiten en parkeren is de ruimte aan de oostzijde dan nog beschikbaar. Deze brengen onvermijdelijk geluidproductie met zich mee. Het lossen van de onderdelen vindt plaats bij de productiefaciliteiten en dat is dus ver van Nieuwstadt. Het aanleveren van delen gebeurt met vrachtwagens, die de volle trailer op de Yard-E plaatsen en een lege trailer weer meenemen (het Warehouse on Wheels concept). Dit zal wel merkbaar zijn in Nieuwstadt. Het laden zal m.n. de geproduceerde auto's betreffen. Hiervoor is een GOK-yard voorzien aan de zuidzijde van Yard-E en dus relatief dicht bij Nieuwstadt. De locatie komt voort uit de noodzaak hiervoor een parkeergarage te bouwen (i.v.m. beschikbare ruimte) en de aanwezigheid van gasleidingen in de bodem aan de noordzijde van Yard-E, waardoor de zuidzijde van Yard-E vanzelfsprekend over blijft. Het is denkbaar om een deel van deze activiteiten onderling uit te wisselen. Maar deze activiteiten zullen in alle gevallen geluid maken, waardoor het niet vanzelfsprekend is dat er minder geluidsbelasting bij de woning is. Bovendien moet VDL Nedcar altijd streven naar zo laag mogelijke kosten voor haar klanten en daar hoort een optimale terreinindeling bij.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 18.4

Geluidreducerend asfalt toepassen van minimaal 5 dB(A).

Samenvatting argument

Indieners vragen de Provincie Limburg - met het oog op geluidsoverlast door verkeer - te bevorderen dat asfalt met een geluidreductie van tenminste 5dB(A) wordt toegepast op zowel de Limbrichterstraat als Aan de Linde tot aan de kruising Susterderpoort.

Reactie Provincie Limburg

In het ontwerp inpassingsplan is de overgang van geluidreducerend asfalt naar regulier asfalt op de Limbrichterweg voorzien ter hoogte van de woning van indieners. Mede naar aanleiding van zienswijzen zal het geluidreducerend asfalt op de Limbrichterstraat voorbij de woning van indieners in noordelijke richting worden doorgetrokken tot aan de spoorwegovergang.

Rekening houdend met de ter plaatse toegestane maximum rijsnelheid is een geluidreductie tot van 2 tot maximaal 3 dB(A) haalbaar.⁵ Grotere reducties zijn redelijkerwijs niet mogelijk omdat deze in de praktijk alleen behaald worden bij hogere rijsnelheden wanneer het motorgeluid volledig ondergeschikt is aan het bandengeluid. Daarnaast zijn de asfaltmengsels die tot grotere geluidreducties leiden niet bestand tegen het afremmen en optrekken van verkeer zoals zich dat voordoet op de Limbrichterstraat.

Ten oosten van de spoorwegovergang wordt geen geluidreducerend asfalt aangebracht op de Limbrichterstraat omdat de gevolgen voor de geluidbelasting die samenhangen met het inpassingsplan ter plaatse relatief beperkt zijn. Daarnaast betreft het een relatief kort wegvak waar als

⁵ De geluidreductie van het beoogde geluidreducerend asfalt van het type SMA NL8 G+ bedraagt 2,5 dB(A) voor personenverkeer en 3,2 dB(A) voor vrachtverkeer bij een rijsnelheid van 50 km/h. (bron: <https://www.infomil.nl/onderwerpen/geluid/regelgeving/wet-geluidhinder/wegverkeerslawaa/akoestisch-rapport/cwegdek/>)

gevolg van de aanwezigheid van de spoorwegovergang en een overgang naar een 30 km/h zone relatief veel afremmende en optrekkende verkeersbewegingen plaatsvinden. In dergelijke situaties is geluidreducerend asfalt ook geen effectieve maatregel met het oog op het verlagen van de geluidbelasting.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 18.5

Fluisterasfalt.

Samenvatting argument

Indieners verzoeken te Provincie Limburg te bevorderen dat ook het deel van de randweg, dat het dichtst bij de woningen van Nieuwstad komt te liggen, voorzien wordt van 'fluisterasfalt'.

Reactie Provincie Limburg

Naar aanleiding van verschillende zienswijzen en het advies van de Cie. is onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van extra bovenwettelijke maatregelen die de geluidbelasting in Nieuwstad kunnen verlagen. Uitkomst van dit onderzoek is onder meer dat de randweg alsnog zal worden uitgevoerd in geluidreducerend asfalt.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 18.6

Gevelisolatie.

Samenvatting argument

Indieners staan op het punt hun woning te verkopen en verzoeken voor de nieuwe eigenaren een compensatie van de meerkosten die de vervanging van rolluiken en het plaatsen van isolerend glas en nieuwe kozijnen met zich meebrengt. Deze aanpassingen zouden immers niet nodig zijn geweest bij handhaving van de huidige situatie rondom het fabrieksterrein.

Reactie Provincie Limburg

Isolatiemaatregelen

Voor de woningen waarvoor een hogere waarde voor industrielawaai is vastgesteld geldt op grond van de Wet geluidhinder een eis met betrekking tot het geluidniveau in de woning van 35 dB(A). Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg stellen zich garant voor het treffen van (extra) gevel isolerende maatregelen aan deze woningen zodanig dat bij gesloten ramen aan deze binnenwaarde wordt voldaan. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat wanneer een hogere waarde is vastgesteld voor een woning, dat niet automatisch betekent dat de desbetreffende woning ook in aanmerking komt voor gevel isolerende maatregelen. Dit hangt in de eerste plaats af de reeds aanwezige gevelisolatie en de hoogte van de vastgestelde hogere waarde.

In paragraaf 4.9 van de Nota Zienswijzen is toegelicht hoe bepaald wordt welke woningen in aanmerking komen voor maatregelen en welke voorwaarden daaraan zijn verbonden. Onderzoek naar welke maatregelen nodig zijn, is maatwerk. Vooruitlopend op dit onderzoek kan niet worden

aangegeven of en zo ja voor welke isolerende maatregelen de woning van indiener in aanmerking komt. Het onderzoek wordt opgestart nadat de hogere waarden zijn vastgesteld en een eventuele beroepsprocedure is afgerond. Eigenaren van de betreffende woningen worden hier tijdig van op de hoogte gebracht. Het onderzoek moet zijn afgerond en de maatregelen moeten zijn uitgevoerd vóórdat het industrieterrein is uitgebreid.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 18.7

Ruimhartige compensatie.

Samenvatting argument

Indieners verzoeken om ruimhartig te voorzien in adequate compensatie daar waar het algemeen belang aantasting van de huidige leefomgeving noodzakelijk maakt. Indieners merken daarbij op dat compensatie ten goede behoort te komen aan inwoners die daadwerkelijk hinder en/of overlast ondervinden van de nabijheid van de maakindustrie van VDL Nedcar.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.7 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 18.8

Sluipverkeer.

Samenvatting argument

Sluipverkeer in Nieuwstadt is gedeeltelijk het gevolg van de aanwezigheid van VDL Nedcar. Indieners vragen de Provincie Limburg te bezien in hoeverre het sluipverkeer uit het dorp kan worden geweerd.

Reactie Provincie Limburg

Gebruik van wegen in de lokale kernen door verkeer wat uit naastgelegen dorpen komt is niet te vermijden. Scheiden van VDL Nedcar verkeer is niet fysiek uit te voeren. Wat we wel met deze plannen beogen is het verbeteren van de doorstroming op de provinciale wegen. Dit zal bereikt worden door te zorgen voor goede afwikkeling bij de kruispunten en het aanleggen van de ongelijkvloerse kruising. Daarmee zal het sluipen minder noodzakelijk zijn omdat de aanleiding er minder is. Dit geldt met name voor verkeer komende vanaf bijvoorbeeld de N297 - B56 Duitsland. Tevens zal VDL Nedcar intern aan het personeel aandragen welke routes te rijden om het verkeer door te kernen te verminderen.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 18.9

Landschappelijke inpassing.

Samenvatting argument

Indieners verzoeken om een voldoende robuuste begroeiing van de voorziene zichtwal langs de randweg en het achterliggende fabrieksterrein om zo de visuele hinder te beperken.

Reactie Provincie Limburg

De grondwal wordt ingeplant met inheemse struweelbeplanting (hazelaar, krentenboompje, sleedoorn, kornoelje, hondsroos, vlier, Gelderse roos). Daarmee is de inpassing voldoende robuust. In alle seizoenen wordt het zicht op het terrein ontnomen.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 18.10

Andere locatie voor het ambitiebosje.

Samenvatting argument

Indieners verzoeken de Provincie Limburg te overwegen het 'ambitiebosje' op een andere plek te situeren, zodat de woningen aan de Limbrichterstraat hiervan optimaal de positieve uitstraling ondervinden.

Reactie Provincie Limburg

De locatie van het "ambitiebosje" is gebaseerd op meerdere uitgangspunten. Allereerst is het bosje evenwijdig de nieuwe N297 en de zuidzijde van de Yard-E gepositioneerd zodat het zicht op beide ontwikkelingen wordt weggenomen. De effectiviteit van beplanting wordt niet zo zeer bepaald door de grootte van het element, maar meer door de hoogte van de beplanting, de dichtheid van de beplanting en de afstand tot de plek waarvandaan men kijkt. Door de ligging van het ambitiebos haaks op het zicht van de achtertuinten van de Limbrichterstraat neem deze het zicht goed weg. Aangezien de Limbrichterweg grotendeels parallel loopt aan de nieuwe N297 hoeft geen brede bosstrook te worden aangelegd om effect te hebben.

Met de soortkeuze van bomen en struiken wordt rekening gehouden met snelgroeiende bomen en struiken met, waar mogelijk, ook een dichte kroon

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 18.11

Vergunningverlening vooruitlopend op nieuwe opdrachtgever.

Samenvatting argument

Indieners achten het onwenselijk dat de vergunning voor de uitbreiding van het fabrieksterrein verleend wordt, voordat er daadwerkelijk sprake is van een nieuwe opdrachtgever. Aangezien de vergunning 10 jaar geldig is verkeren omwonenden lang in onzekerheid.

Reactie Provincie Limburg

Zoals vermeld onder punt 4 op pagina 3 van het besluit, is de omgevingsvergunning niet verleend voor een periode van 10 jaar maar voor onbepaalde tijd. Aanvrager bepaalt zelf voor welke periode een omgevingsvergunning wordt aangevraagd en het bevoegd gezag beoordeelt de aanvraag. In casu is de vergunning aangevraagd voor onbepaalde tijd en ook als zodanig beoordeeld en verleend. Deze procedure wordt juist nu doorlopen om het afsluiten van een contract met een nieuwe opdrachtgever mogelijk te maken. Er is geen partij die een overeenkomst aangaat zonder dat duidelijk is of de gewenste uitbreiding mogelijk is binnen de kaders van het bestemmingsplan en overige wet- en regelgeving. De nu verleende vergunning biedt een kader waarbinnen VDL Nedcar de onderhandeling met potentiële opdrachtgevers kan aangaan. Er is geen sprake van langdurige onzekerheid. Uit de omgevingsvergunning volgt eenduidig welke milieubelasting als gevolg van de activiteiten van VDL Nedcar is toegestaan.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Zienswijze 19. Tennet

Argument 19.1

Mogelijk maken 150 kV-kabel en te verleggen duiker.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat de er afspraken in voorbereiding zijn over de 150 kV-kabel. Deze zijn nog niet definitief en indiener wil deze afspraken middels deze zienswijze borgen. Tussen de Langereweg en de Hons-Venkebeek zijn twee alternatieven opgenomen en Tenet werkt het westelijk alternatief uit in het tracé-ontwerp. De nieuwe ondergrondse 150 kV-kabelverbinding wordt daardoor tussen de Dr. Hub van Doorneweg en Rijksweg A2 gepositioneerd.

Tussen de Hons-Venkebeek en de Holtummerweg heeft nadere afstemming plaatsgevonden over het tracé-ontwerp van de ondergrondse 150 kV-kabelverbinding in relatie tot het omleggen van de Hons-Venkebeek. Na overleg is gekozen dat variant 1 opgenomen wordt in het ontwerp, zoals dat ook is opgenomen in het concept ontwerp bestemmingsplan 150 kV Born-Graetheide met dien verstande dat de aan te leggen kabels aan de rand van de beheerszone van de watergang komen te liggen, met een minimale diepte van 1 meter onder maaiveld. Bij deze variant zullen de beschermingszone van de beek en die van de kabel overlappen.

Reactie Provincie Limburg

Het inpassingsplan maakt in alle bestemmingen waterlopen, waterpartijen en waterhuishoudkundige voorzieningen bij recht mogelijk. Maatregelen, zoals door de indiener genoemd zoals het verleggen van watergangen en het doortrekken van de duiker, zijn planologisch mogelijk op basis van het inpassingsplan. Echter na het indienen van de zienswijze door Tennet bleek in onderling overleg dat de 150 kV-kabel aan de uiterste noordwest kant van het plangebied niet geheel inpasbaar is. In onderling overleg tussen de provincie Limburg, Tennet, Antea Group en VDL Nedcar is er op 4 november 2020 een oplossing gevonden. Hiervoor is de verbeelding bij het inpassingsplan op een klein onderdeel aangepast.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

De verbeelding bij het inpassingsplan wordt op een klein onderdeel aangepast.

Argument 19.2

Hoogte hoogspanningsmast.

Samenvatting argument

Ten behoeve van deze hoogspanningsverbinding bevinden zich in het westelijk deel van het plangebied van het inpassingsplan hoogspanningsmasten tot een hoogte van 29 meter. Indiener verzoekt om de in artikel 16.2 onder b van de regels van het inpassingsplan opgenomen masthoogte aan te passen en maximaal 29 meter in plaats van 25 meter op te nemen.

Reactie Provincie Limburg

De hoogte is in planregels aangepast naar 29 meter voor hoogspanningsmasten.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

De hoogte in regels wordt aangepast naar 29 meter voor hoogspanningsmasten.

Argument 19.3

Beschermen hoogspanningsmast.

Samenvatting argument

Het aanleggen/vergraven van watergangen kan instabiliteit van de masten veroorzaken en daardoor een gevaar zijn voor de leveringszekerheid. In dat kader verzoekt indiener om ter bescherming van de hoogspanningsverbinding artikel 16.4.1 onder d van de regels van het inpassingsplan uit te breiden met 'het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van (reeds bestaande) wateren'. Met het uitbreiden van dit artikel wordt het belang van Tennet geborgd. Immers voor het omleggen van de Hons-Venkebeek zal een Omgevingsvergunning voor de activiteit werk of werkzaamheden nodig zijn, waarvoor Tennet als 'leidingbeheerder' om advies gevraagd moet worden.

Reactie Provincie Limburg

Artikel 16.4.1 zal worden aangevuld conform het verzoek van indiener.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

Artikel 16.4.1 van de regels wordt aangevuld.

Argument 19.4

Aanpassen planregel.

Samenvatting argument

In artikel 16.4.2 onder b kan worden verwijderd omdat voor een bovengrondse verbinding geen beplantingslijst bestaat.

Reactie Provincie Limburg

Artikel 16.4.2 sub b zal worden verwijderd in de regels.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

Artikel 16.4.2 sub b wordt verwijderd in de regels.

Argument 19.5

Advies van Tennet inzake brandweer en gevolgen bereikbaarheid/aanwezigheid hoogspanningsverbinding

Samenvatting argument

Ten aanzien van het uitvoeren van het bouwplan van 'de Pershal' meldt indiener dat het niet mogelijk is om bij een brand te blussen zolang de bestaande bovengrondse 150 kV-verbinding in bedrijf is. Voor blussen bij een hoogspanningsverbinding geldt een speciaal brandweer protocol. Indiener adviseert hier contact over op te nemen met de brandweer.

De aanwezigheid van de hoogspanningsverbinding kan zorgen voor elektromagnetische compatibiliteit verschijnselen (EMC-verschijnselen) en interferentie doen optreden in de te bouwen bouwwerken. Indiener adviseert om een beïnvloedingsstudie te doen.

De wanden van de te bouwen pershal zullen van staalplaten zijn. Om geen invloed van de aanwezige hoogspanningsverbinding te ondervinden qua bijvoorbeeld geleiding, is het te adviseren om het gebouw te voorzien van deugdelijke aarding.

Totdat de bestaande bovengrondse 150 kV-verbinding geamoveerd is dient de bereikbaarheid van de hoogspanningsverbinding vanaf openbare weg te worden gegarandeerd. De aan te leggen 1,80 meter hoge beukenhaag, zoals opgenomen in bijlage 3 bij de regels, behorend bij artikel 6.4.2 onder b, mag de bereikbaarheid van onze hoogspanningsverbinding en masten niet belemmeren.

Reactie Provincie Limburg

VDL Nedcar zal voor het betreffende protocol contact opnemen met de brandweer. Voor wat betreft de bouw van de pershal zal VDL Nedcar een beïnvloedingsstudie uitvoeren en maatregelen nemen voor de benodigde aarding. Bij de verdere uitwerking van het plan zal uitgewerkt worden hoe de hoogspanningsverbinding vanaf de openbare weg bereikbaar blijft tot het moment van amoveren van de verbinding. In het beeldregieplan is voorgesteld om op het noordwestelijk deel van het terrein van VDL Nedcar een beukenhaag aan te planten om te voorzien in enige afscherming tussen het fabrieksterrein en het kasteellandgoed. De aanplant van de beukenhaag is niet essentieel voor de landschappelijke inpassing van het fabrieksterrein en is daarom niet verplicht voorgeschreven via de voorwaardelijke verplichtingen in het inpassingsplan. Als de beukenhaag wordt aangeplant, zal rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van de hoogspanningsverbinding en wordt er zorg voor gedragen dat de haag niet conflicteert met de belangen van de leiding.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Zienswijze 20 (a, b, c)

Argument 20.1 (a, b)

Indiener geeft aan dat er onvoldoende geluidruimte voor bestaande rechten en uitbreidingsmogelijkheden voor de percelen van Katoen Natie (fase 1 en 2) zijn.

Samenvatting argument

Indieners stellen dat de geluidruimte die in het inpassingsplan is aangehouden voor de percelen van Katoen Natie fase 1 en Katoen Natie fase 2 te krap is voor de huidige toegestane activiteiten en geen ruimte biedt voor een realistisch groeiscenario. Daartoe voeren indieners onder meer aan dat bij het vaststellen van de geluidzone en de hogere waarden geen rekening gehouden is met de melding

Activiteitenbesluit voor de realisatie van Katoen Natie (fase 1 en fase 2) en de lopende aanvragen bij de gemeente Sittard-Geleen voor een omgevingsvergunning voor fase 1 en fase 2. Als onderbouwing van deze stelling hebben indieners geluidberekeningen overlegd.

Volgens indieners zijn de gehanteerde, voor de percelen van Katoen Natie fase 1 en Katoen Natie fase 2 nadelige uitgangspunten, bovendien onvoldoende gemotiveerd in de stukken.

Reactie Provincie Limburg

Bij het vaststellen van de geluidzone en de daarmee samenhangende hogere waarden is voor wat betreft de geluidemissie van de percelen van Katoen Natie (fase 1 en 2) aansluiting gezocht bij de ingediende meldingen Activiteitenbesluit voor de realisatie van Katoen Natie in twee fasen. Uit de bij deze meldingen gevoegde stukken blijkt dat het langzaam rijden van vrachtwagens als de voor geluid maatgevende activiteit is te beschouwen. Door Katoen Natie is in de meldingen voor fase 1 en fase 2 samen uitgegaan van 32 vrachtwagens die elk leiden tot 2 vrachtwagenbewegingen (één inkomende en één uitgaande beweging). Het aantal vrachtwagens dat de inrichting aandoet in de kritieke nachtperiode bedraagt volgens de melding 11 (i.c. 22 vrachtwagenbewegingen).

Vanwege het ontbreken van het geluidmodel behorend bij fase 2 ten tijde van het voorbereiden van het ontwerp inpassingsplan is op basis van de beschikbare documenten een inschatting gemaakt van de benodigde geluidruimte voor fase 1 en 2 samen. Als vertrekpunt is daarbij uitgegaan van 11 vrachtwagens in de nachtperiode. Om ook uitbreiding van de activiteiten naar de toekomst toe mogelijk te maken, is uitgegaan van 20 vrachtwagens in de nachtperiode. Dit uitgangspunt is vertaald naar een oppervlaktebron die in de directie omgeving van de desbetreffende percelen leidt tot een vergelijkbare geluidemissie als die van 20 langzaam rijdende vrachtwagens (40 vrachtwagenbewegingen) op korte afstand van de erfgrans in de nachtperiode. Daarbij is voor de geluidsemissie van langzaam rijdende vrachtwagens uitgegaan van het bronvermogen zoals op basis van metingen is vastgesteld voor het gemiddelde vrachtwagenpark anno 2018.

Bovenstaande werkwijze heeft geresulteerd in het hanteren van een oppervlaktebron voor de percelen van Katoen Natie fase 1 en fase 2 van:

- 59,5 dB(A)/m² voor de dagperiode (7-19 uur);
- 54,5 dB(A)/m² voor de avondperiode (19-23 uur);
- 49,5 dB(A)/m² voor de nachtperiode (23-7 uur).

Deze werkwijze resulteert, naast geluidruimte voor 20 vrachtwagens in de nacht, tevens in voldoende geluidruimte voor circa 200 vrachtwagens in de dagperiode en circa 60 vrachtwagens in de avondperiode. Op etmaalbasis is daarmee voldoende geluidruimte aanwezig binnen het inpassingsplan voor circa 280 vrachtwagens. Dit aantal ligt beduidend hoger dan de 32 vrachtwagens waarvan door Katoen Natie is uitgegaan in de ingediende meldingen voor de desbetreffende percelen.

De stelling van indiener dat de geluidruimte die in het inpassingsplan is aangehouden voor de percelen van Katoen Natie fase 1 en 2 te krap is voor de huidige toegestane activiteiten en een realistisch groeiscenario wordt, gelet op voorgaande, niet gevolgd. Daarbij wordt nog opgemerkt dat het vigerende bestemmingsplan slechts ruimte biedt voor de activiteiten zoals gemeld in het kader van fase 1. De in kader van fase 2 gemelde activiteiten zijn niet inpasbaar binnen de vigerende geluidzone en worden pas mogelijk gemaakt onder het inpassingsplan.

In gesprekken met indiener van 3 en 16 september 2020 zijn de gehanteerde uitgangspunten voor de geluidemissie in het ontwerp inpassingsplan nader toegelicht door de Provincie Limburg. In deze gesprekken is onder andere vastgesteld de geluidberekeningen die door indiener zijn overlegd de benodigde geluidruimte voor de percelen overschatten. Dit komt doordat in de berekeningen abusievelijk de aantallen vrachtwagens zijn verwisseld met bewegingen van vrachtwagens waardoor onbedoeld van twee keer zoveel vrachtwagens is uitgegaan dan nodig. Daarnaast is in de berekeningen van indiener nog geen rekening gehouden lagere bronvermogens voor langzaam rijdende vrachtwagens die op grond van uitgebreide metingen aan gemiddelde vrachtwagenpark aangehouden mogen worden.

Het standpunt van indiener dat uit de geluidberekeningen bij de zienswijzen volgt dat onvoldoende geluidruimte is opgenomen in het inpassingsplan voor de bestaande rechten en uitbreidingsmogelijkheden van Katoen Natie wordt, gelet op voorgaande, dan ook niet gevolgd.

In de gesprekken die op 3 en 16 september 2020 hebben plaatsgevonden heeft indiener verder aangegeven dat de plannen voor het beoogde gebruik van de percelen van Katoen Natie inmiddels dermate concreet zijn dat voor de terreinindeling, rijroutes en geluidbronnen kan worden uitgegaan van de situatie zoals beschreven in de meldingen voor fase 1 en 2. Met indiener is daarom overeengekomen dat in het definitieve inpassingsplan de geluidruimte voor de percelen van Katoen Natie (fase 1 en 2) niet langer wordt bepaald aan de hand van een oppervlaktebron maar op basis van een gedetailleerd geluidmodel voor fase 1 en 2 dat door indiener is aangeleverd. Daarbij wordt aantal vrachtwagens gelijk gesteld overgenomen uit het groeiszenario zoals door indiener aangeven in de zienswijzen.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

Bovengenoemde aanpassingen zijn verwerkt en toegelicht in het akoestisch onderzoek en meegenomen in de definitieve geluidcontour en het besluit hogere waarde.

Argument 20.2 (a, b)

Indieners verzoeken om een geluidverdeelplan op te nemen in het inpassingsplan.

Samenvatting argument

Indieners verzoeken om een geluidverdeelplan op te nemen in het inpassingsplan waarin de geluidruimte voor de percelen van Katoen Natie (fase 1 en 2) planologisch wordt verankerd. Daartoe voeren indieners aan dat een geluidverdeelplan in de onderhavige situatie noodzakelijk is om een doelmatige verdeling van de beschikbare geluidruimte te borgen. Ook voeren indieners in dit verband aan dat bij het vaststellen van de geluidzone en de hogere waarden geen rekening is gehouden met bestaande rechten en de autonome groeimogelijkheden van Katoen Natie, waardoor met de verlening van de omgevingsvergunning voor de uitbreiding van VDL Nedcar de percelen van percelen van Katoen Natie (fase 1 en 2) “akoestisch op slot” worden gezet. Het niet borgen van de geluidruimte door middel van een geluidverdeelplan is volgens indiener in strijd met de rechtszekerheid.

Reactie Provincie Limburg

Bij het vaststellen van de geluidzone is náást de toekomstige geluidemissie van Mitsubishi en de percelen van Katoen Natie (fase 1 en 2), ook rekening gehouden met de geluidemissie van VDL Nedcar zoals aangevraagd in de omgevingsvergunning Uitbreiding en revisie VDL Nedcar. Deze omgevingsvergunning maakt dan ook geen aanspraak op de geluidruimte die samenhangt met de bij

het vaststellen van de geluidzone aangehouden toekomstige geluidemissies van Mitsubishi en of de percelen van Katoen Natie. De stelling van indieners dat het verlenen van de omgevingsvergunning aan VDL Nedcar, de percelen van Katoen Natie (fase 1 en 2) 'akoestisch op slot zet' wordt, gelet op het voorgaande, dan ook niet gevolgd.

Ook worden indieners niet gevolgd in zijn betoog dat een geluidverdeelplan in de onderhavige situatie noodzakelijk is om een doelmatige verdeling van de beschikbare geluidruimte in de toekomst te borgen.

In onderhavige situatie zijn alle percelen van het industrieterrein immers al uitgegeven en verdeeld over drie inrichtingen: Katoen Natie, Mitsubishi en VDL Nedcar. Voor Mitsubishi en VDL Nedcar geldt dat geluidruimte is toegekend aan de desbetreffende percelen op grond van een concrete melding dan wel een vergunningaanvraag. Voor zowel Mitsubishi als voor VDL Nedcar is daarmee voorzien in uitbreidingsmogelijkheden. Voor Katoen Natie is op basis van een melding ook geluidruimte toegekend aan een deel van het perceel van Katoen Natie (fase 1). Voor een verdere uitbreiding van Katoen Natie (fase 2) is een melding in voorbereiding en daarvoor is voldoende geluidruimte in het inpassingsplan aanwezig. Daarnaast kunnen indieners, zodra de geluidzone is vastgesteld, voor de inrichting Katoen Natie een melding Activiteitenbesluit indienen. De melding Activiteitenbesluit moet een akoestisch rapport bevatten dat de geluidbelasting van de activiteiten van de inrichting weergeeft. De benodigde geluidruimte wordt dan middels een maatwerkvoorschrift Activiteitenbesluit toegekend aan Katoen Natie. Deze werkwijze biedt evenveel rechtszekerheid als een geluidverdeelplan.

Gelet op het voorgaande worden indieners niet gevolgd in hun stelling dat het niet borgen van de geluidruimte door middel van een geluidverdeelplan in strijd is met de rechtszekerheid.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 20.3 (c)

Indiener geeft aan dat de geluidzone te klein is vastgesteld.

Samenvatting argument

Indiener stellen dat, door onvoldoende rekening te houden met de geluidemissie van de percelen van Katoen Natie (fase 1 en 2), de geluidzone te klein is vastgesteld waardoor buiten de 50 dB(A) contour een gebied ontstaat met een geluidbelasting groter dan 50 dB(A). Dit is in strijd met de Wet geluidhinder. Indiener verzoekt daarom de in het ontwerp inpassingsplan opgenomen geluidzone te verruimen en daarbij expliciet rekening te houden met de autonome uitbreidingsmogelijkheden van Katoen Natie. Met deze verruiming van de geluidzone zou ook het besluit Hogere waarden aangepast moeten worden.

Reactie Provincie Limburg

Zoals hiervoor reeds aangegeven is, anders dan indiener stelt, wel degelijk rekening gehouden met de reële autonome uitbreidingsmogelijkheden van Katoen Natie. De stelling dat de geluidzone te klein en in strijd met de Wet geluidhinder zou zijn vastgesteld wordt dan ook niet gevolgd.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

Naar aanleiding van overleg met indiener is de geluidruimte voor de percelen van Katoen Natie in het definitieve inpassingsplan niet gebaseerd op een oppervlaktebron (zoals in het ontwerp inpassingsplan), maar op een gedetailleerd geluidmodel, zoals dat door indiener is aangeleverd voor

Katoen Natie fase 1 en 2. Ook bij het definitieve besluit hogere waarden is voor de geluidruimte van Katoen Natie van dit gedetailleerde model uitgegaan.

Argument 20.4 (c)

Indiener stelt dat er onvoldoende geluidruimte is voor zijn autonome uitbreidingsmogelijkheden en het inpassingsplan onzorgvuldig is voorbereid omdat geen overleg heeft plaatsgevonden.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat bij het vaststellen van de gewijzigde geluidzone onvoldoende rekening is gehouden met de reële autonome uitbreidingsmogelijkheden van Mitsubishi BV als bestaand bedrijf. Hierbij wijst indiener erop dat de gewijzigde geluidzone en de daarmee samenhangende geluidruimte voor Mitsubishi BV is gebaseerd op de bestaande situatie. Als onderbouwing voor deze stelling heeft indiener geluidberekeningen overlegd. Volgens indiener zijn de voor Mitsubishi BV gehanteerde uitgangspunten bovendien onvoldoende gemotiveerd in de stukken.

Reactie Provincie Limburg

Bij het vaststellen van de geluidzone en de daarmee samenhangende hogere waarden is voor wat betreft de geluidemissie van Mitsubishi BV uitgegaan van het akoestisch onderzoek behorende bij de melding van 28 december 2005 voor het terrein van Mitsubishi [Akoestisch onderzoek voor Langen Internationale Transporten BV op Industriepark Swentibold te Born ten behoeve van melding ex artikel 8.40 Wm, kenmerk: 2005.1567-1 d.d. 21 juni 2005]. Nadien zijn geen andere activiteiten meer gemeld of aangevraagd.

De voor geluid maatgevende activiteit op het Mitsubishi terrein is, blijkens het onderzoek uit 2005, het langzaam rijden van vrachtwagens. Voor langzaam rijdende vrachtwagens is in het akoestisch onderzoek uit 2005 een bronvermogen van 103 dB(A) gehanteerd. Voor het gemiddelde vrachtwagenpark anno 2018 geldt echter dat het bronvermogen, bij vergelijkbare rijdsnelheden, tot 4 dB lager ligt. Bij het vaststellen van de geluidzone is voor de geluidemissie van Mitsubishi nog geen rekening gehouden met deze lagere bronvermogens maar is vastgehouden aan de bronvermogens uit het akoestisch onderzoek bij de melding uit 2005.

Uit de bij de zienswijze gevoegde stukken volgt dat het aantal vrachtwagenbewegingen bij een reëel groeiscenario (i.c. 117 vrachtwagens) vergelijkbaar is met het aantal vrachtwagenbewegingen waar in de melding van 2005 van is uitgegaan (i.c. 115 vrachtwagens). Omdat bij een toekomstige uitbreiding van de activiteiten van Mitsubishi wél kan worden uitgegaan van actuele en daarmee lagere bronvermogens van vrachtwagens is het mogelijk om binnen de in het inpassingsplan aangehouden geluidemissie voor Mitsubishi tot ruim een factor 2 meer vrachtwagenbewegingen toe te staan.

Wij herkennen ons niet in het argument dat het inpassingsplan niet zorgvuldig is voorbereid. Naast de communicatie zoals toegelicht onder paragraaf 2.3 hebben overleggen op 4 december 2019 en 24 juni 2020 plaatsgevonden tussen provincie en Katoennatie als eigenaar perceel Mitsubishi. Wat wel zo is, is dat er geen overleg expliciet heeft plaatsgevonden met indiener over de wijze waarop geluidruimte aan hun perceel is toebedeeld in het ontwerp inpassingsplan voorafgaand aan ter visie legging. Deze overleggen hebben alsnog plaatsgevonden in de fase tussen ontwerp en vastgesteld inpassingsplan.

Gelet op het voorgaande wordt de stelling van indiener dat onvoldoende rekening is gehouden is met de reële autonome uitbreidingsmogelijkheden van Mitsubishi niet gevolgd. De zienswijze leidt op dit onderdeel derhalve niet tot aanpassing van het inpassingsplan.

De voor Mitsubishi gehanteerde uitgangspunten bij het vaststellen van de geluidzone en de hogere waarden zijn in het onderliggende akoestisch onderzoek nader beschreven en gemotiveerd.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 20.5 (c)

Indiener verzoekt om een geluidverdeelplan op te nemen in het inpassingsplan.

Samenvatting argument

Indiener verzoekt om een geluidverdeelplan op te nemen in het inpassingsplan waarin de geluidruimte voor Mitsubishi planologisch wordt verankerd. Daartoe voert indiener aan dat een geluidverdeelplan in de onderhavige situatie noodzakelijk is om een doelmatige verdeling van de beschikbare geluidruimte te borgen. Ook voert indiener in dit verband aan dat bij het vaststellen van de geluidzone en de hogere waarden geen rekening is gehouden met de autonome groeiomogelijkheden van Mitsubishi als bestaand bedrijf waardoor met de verlening van de omgevingsvergunning voor de uitbreiding van VDL Nedcar het perceel van Mitsubishi “akoestisch op slot” wordt gezet. Het niet borgen van de geluidruimte door middel van een geluidverdeelplan is in strijd met de rechtszekerheid.

Reactie Provincie Limburg

Bij het vaststellen van de geluidzone is náást de toekomstige geluidemissie van Mitsubishi en Katoen Natie reeds rekening gehouden met de geluidemissie van VDL Nedcar zoals aangevraagd in de omgevingsvergunning Uitbreiding en revisie VDL Nedcar. Deze omgevingsvergunning maakt dan ook geen aanspraak op de geluidruimte die samenhangt met de bij het vaststellen van de geluidzone aangehouden toekomstige geluidemissies van Mitsubishi en of Katoen Natie. De stelling van indiener dat het verlenen van de omgevingsvergunning aan VDL Nedcar, Mitsubishi ‘akoestisch op slot zet’ wordt, gelet op het voorgaande, dan ook niet gevolgd.

Ook wordt indiener niet gevolgd in zijn betoog dat een geluidverdeelplan in de onderhavige situatie noodzakelijk is om een doelmatige verdeling van de beschikbare geluidruimte in de toekomst te borgen.

In onderhavige situatie zijn alle percelen van het industrieterrein immers al uitgegeven en verdeeld over drie inrichtingen: Katoen Natie, Mitsubishi en VDL Nedcar. Voor Mitsubishi en VDL Nedcar geldt dat geluidruimte is toegekend aan de desbetreffende percelen op grond van een concrete melding dan wel een vergunningaanvraag. Voor zowel Mitsubishi als VDL Nedcar is daarmee voorzien in uitbreidingsmogelijkheden. Voor Katoen Natie is op basis van een melding ook geluidruimte toegekend aan een deel van het perceel van Katoen Natie (fase 1). Voor een verdere uitbreiding van Katoen Natie (fase 2) is een melding in voorbereiding en daarvoor resteert nog voldoende geluidruimte binnen het inpassingsplan.

Daarnaast kunnen indieners, zodra de geluidzone is vastgesteld, voor de Mitsubishi een melding Activiteitenbesluit indienen. De melding Activiteitenbesluit moet een akoestisch rapport bevatten dat de geluidbelasting van de activiteiten van de inrichting weergeeft. De benodigde geluidruimte wordt dan middels een maatwerkvoorschrift Activiteitenbesluit toegekend aan de drijver van de inrichting (i.c. Mitsubishi) en niet aan de locatie. Mocht op enig moment Mitsubishi haar activiteiten beëindigen dan kunnen zij dit met een melding Activiteitenbesluit doorgeven aan het bevoegd gezag. Katoen

Natie (of een nieuwe drijver) kan vervolgens een nieuwe melding Activiteitenbesluit dan wel een aanvraag om omgevingsvergunning indienen (e.e.a. afhankelijk van de gewenste activiteiten) waarbij de vrijgekomen geluidruimte weer wordt toegekend aan de nieuwe drijver. Deze werkwijze biedt evenveel rechtszekerheid als een geluidverdeelplan.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 20.6

Indiener geeft aan dat de geluidzone te klein is vastgesteld

Samenvatting argument

Indiener stelt dat, door onvoldoende rekening te houden met de geluidemissie van Mitsubishi, de geluidzone te klein is vastgesteld waardoor buiten de 50 dB(A) contour een gebied ontstaat met een geluidbelasting groter dan 50 dB(A). Dit is in strijd met de Wet geluidhinder. Indiener verzoekt daarom de in het ontwerp inpassingsplan opgenomen geluidzone te verruimen en daarbij expliciet rekening te houden met de autonome uitbreidingsmogelijkheden van Mitsubishi. Met deze verruiming van de geluidzone zou ook het besluit hogere waarden industrielawaai aangepast moeten worden.

Reactie Provincie Limburg

De stelling van indiener dat onvoldoende rekening gehouden is met de reële autonome uitbreidingsmogelijkheden van Mitsubishi wordt niet gevolgd. Zie daarvoor ook het antwoord 20.4.

Omdat bij het vaststellen van de geluidzone en de hogere waarden rekening is gehouden met de reële autonome uitbreidingsmogelijkheden van Mitsubishi is een verruiming van de geluidzone en aanpassing van het besluit hogere waarden op ook niet nodig.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Zienswijze 21.

Argument 21.1

Verkeersveiligheid. Aanleg van een tweerichtingsfietspad aan de oostzijde van de N276.

Samenvatting argument

Indiener is het er niet mee eens dat met het ontwerp van de randweg zoals opgenomen in het ontwerp inpassingsplan de verkeersveiligheid wordt geborgd. Indiener is van mening dat de kruising ter hoogte van de Holtummerweg, nabij manage Katsbek en het WML-terrein veiliger gemaakt moet worden voor het langzame verkeer (fietsers, voetgangers). Indiener mist in het ontwerp inpassingsplan maatregelen om de betreffende kruising veiliger te maken en daarmee samenhangende voorschriften. Indiener stelt voor om:

1. de oversteek tussen de Overslagweg naar de overzijde af te sluiten voor alle verkeer en voetgangers.
2. de bestaande fietspaden op de Holtummerweg aan te sluiten met fietsoversteken op de reguliere kruising met de N-276 voor het gemotoriseerde verkeer.
3. ver voor de nieuwe fietsoversteken langs de N276 verkeersborden type J24 "waarschuwing voor fietsers" te plaatsen.

4. Bij de voorziene personeelsuitgang van het VDL Nedcar-terrein een verkeersregel-installatie te plaatsen in het minste geval voor (brom)fietsers en voetgangers.

Reactie Provincie Limburg

De aansluiting N276 - Holtumweg valt buiten de projectscope van het project uitbreiding VDL Nedcar. Wij hebben begrip voor de zienswijze en kunnen de beschreven knelpunten wel onderschrijven. Deze staan echter los van de ontwikkeling van VDL Nedcar. In het verleden zijn de door u omschreven knelpunten ook onderwerp van gesprek geweest binnen het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg. Daarom is dit kruispunt ook onderwerp binnen de gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek N276 welke door de Provincie Limburg opgestart is.

Het inpassingsplan geeft geen aanleiding om te kiezen voor een andere fietsstructuur binnen het plangebied dan voorzien. De verkeerssituatie aangrenzend aan het plangebied, op het kruispunt N276/Oude Rijksweg Zuid, daarentegen wel. De verkeersveiligheid ter plaatse kan worden verbeterd door het tweerichtings fietspad vanaf de nieuwe randweg door te trekken tot aan Susteren (Rijksweg Zuid). Om dit mogelijk te maken wordt in overleg met de Gemeente Echt-Susteren gezocht naar financiële middelen voor de aanleg van een tweerichtings fietspad buiten het plangebied. De uitkomst van het overleg wordt medio november verwacht.

De realisatie van het gevraagde tweerichtings fietspad vanaf kruispunt N276/Aan de Linde richting Sittard is complex en het is op voorhand niet zeker of de verkeersveiligheid voor de fietser daarmee wordt verbeterd. Dit heeft te maken met de aanleg van een fietsbrug over de N297 en de verkeersafwikkeling rondom Op de Vos waar een tankstation en een restaurant-vrachtwagenparkeerplaats veel verkeersbewegingen creëren met potentiële conflictsituaties voor de fietsers ter plaatse. Ook is het nodig om het effect van het gevraagde tweerichtings fietspad op de aansluitende fietsroutes in Sittard te onderzoeken om uit te sluiten dat daar geen nieuwe knelpunten ontstaan. Het onderzoek hiernaar maakt daarom deel uit van de reeds gestarte studie in breder verband genaamd Gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek waarvan de uitkomst in het voorjaar 2021 wordt verwacht.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Zienswijze 22.

Argument 22.1

Onderbouwing economische noodzaak uitbreiding VDL Nedcar.

Samenvatting argument

Indieners zijn van mening dat de noodzaak van de uitbreiding, gelet op de economische ontwikkeling, onvoldoende onderbouwd is.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.2 tot en met 4.5 . van deze Nota van Zienswijzen en Advies en naar paragraaf 2.4 van de plantoelichting. Paragraaf 4.2 is voorst aangevuld met aan alinea over het op 14 oktober 2020 aangekondigde vertrek van BMW.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

Naar aanleiding van het op 14 oktober 2020 aangekondigde vertrek van BMW is paragraaf 4.2 van de plantoelichting aangevuld en nader onderbouwd met een Quick Scan van adviesbureau Roland Berger te weten “Quick Scan – Impact van terugtrekken BMW op benodigde faciliteiten voor meerdere klanten; Roland Berger, november 2020”. Dit betreft een nadere onderbouwing op het bestaande nut en noodzaak verhaal zoals dat reeds was opgenomen in het ontwerp inpassingsplan.

Argument 22.2

De randweg is niet noodzakelijk.

Samenvatting argument

Indieners zijn van mening dat het omleggen van de N276 niet noodzakelijk is en dat het voordeel hiervan niet opweegt tegen de nadelen voor de inwoners van Nieuwstadt.

Reactie Provincie Limburg

Het klopt dat een randwegvariant niet noodzakelijk is, dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld de beoogde ongelijkvloerse kruising die wel verkeerskundig noodzakelijk is. Een middenwegvariant was ook één van de alternatieven. Echter op 18 februari 2020 heeft het College van Gedeputeerde Staten gekozen om moverende redenen voor een voorkeuralternatief MER welke uitgaat van een sobere en doelmatige variant van de randweg boven een sobere en doelmatige variant van de ‘middenweg (welke uitgaat van een opwaardering van het bestaande tracé N276). Onder andere deze 2 varianten zijn op verzoek van de Cie. uitgewerkt vanuit de insteek om ook een oplossing te zoeken door een combinatie van mobiliteitsmaatregelen en minder asfalt en beton. De keuze van het College van Gedeputeerde Staten voor de randweg was gebaseerd op de volgende aspecten:

De bijeenkomsten met de omgeving lieten voor wat betreft het draagvlak een divers beeld zien.

De gemeenteraden nemen geen standpunt in voor een variant. De aan VDL Nedcar aanliggende dorpskernen Holtum en Nieuwstadt hadden de voorkeur uitgesproken voor een sobere Randwegvariant. Hierbij is aan de orde gekomen dat:

- voor de geluidstoename in Nieuwstadt en Holtum voor de beide varianten geen sprake is van een doorslaggevend verschil.
- bij de Randweg de provinciale weg richting Nieuwstadt verschuift, maar de bouwgrens van de fabriek richting VDL Nedcar verschuift
- bij de Randweg geen VDL Nedcar gerelateerd vrachtverkeer op de N276 komt. Vrachtverkeer van VDL Nedcar komt binnen via de zuidzijde van de fabriek en wordt intern op eigen terrein afgehandeld. Dit ontlast de kern Nieuwstadt.
- de Randweg vormt een duidelijkere fysieke scheiding tussen bedrijfsterrein en landschap.

Daarnaast is VDL Nedcar op basis van bedrijfsmatige voordelen voorstander voor de Randweg. De Randweg biedt voor het bedrijf gunstigere voorwaarden in de aanbiedingen voor nieuwe opdrachtgevers.

Ook is vanuit ruimtelijke optiek het creëren van 1 aaneengesloten industrieterrein meer gewenst dan een industrieterrein dat doorsneden wordt door een provinciale weg.

Op grond van bovenstaande inhoudelijke overwegingen heeft het College van Gedeputeerde Staten op 18 februari 2020 gekozen voor de sobere en doelmatige variant van de randweg. Vanuit de provinciale optiek levert de Randweg een grotere bijdrage aan een toekomstvaste robuuste verankering van VDL Nedcar in de regio en heeft de randweg ook zoals hierboven voordelen op het vlak van ontlasten vrachtverkeer en landschap.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 22.3

Lichthinder

Samenvatting argument

Indieners vragen of de oude lichtmasten, waar zij nu enige overlast van ondervinden, vervangen worden door nieuwe lichtmasten. In de nieuwe situatie spreekt men van een aangepaste lichtbron. Indieners vragen wat dit precies inhoudt en of de vrachtwagens die in de avonduren richting de Limbrichterstraat rijden de lichten dimmen om lichthinder te voorkomen.

Onduidelijk is of de verhoging langs de N276 hoog genoeg zal zijn om lichthinder van vrachtwagenlampen te beperken. Indieners vragen hoe de verhoging langs de N276 beplant zal worden met het oog op het beperken van lichtschade, rekening houdend met de winterperiode waarin een deel van de beplanting bladeren verliest. Indieners vragen op welke wijze rekening wordt gehouden met lichthinder op hogere verdiepingen van woningen.

Reactie Provincie Limburg

In het MER is aangegeven dat vanwege het toepassen van moderne, strooilichtarme armaturen en energiezuinige lampen voor de nieuwe lichtbronnen op het terrein van VDL Nedcar per saldo de emissie van licht ten opzichte van de huidige situatie afneemt. De landschappelijke inpassing (aanleg grondwal en robuust groen langs het terrein en de randweg) zorgen voor afscherming van het terrein, onder meer voor lichten van vrachtwagens. VDL Nedcar gaat verder de bestaande halogeenverlichting vervangen door LED verlichting. De toepassing van strooilichtarme LED verlichting zal het strooilicht aanzienlijk reduceren. VDL Nedcar komt hier tegenmoet aan de wensen van de omgeving.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 22.4

Beperken van geluidoverlast in woningen.

Samenvatting argument

Indieners vragen op welke wijze getracht wordt geluidoverlast in woningen te beperken. Wordt bijvoorbeeld dubbele beglazing of isolatie vergoed? Indieners vrezen geluidsoverlast in de tuin als gevolg van de verlegging van de N276 en het laden en lossen van vrachtauto's in de nabijheid. Indieners verzoeken om naast de Limbrichterstraat ook de nieuwe N276 van een geluidreducerend wegdek te voorzien, om zo geluidhinder op zowel de woning als de tuin te beperken.

Reactie Provincie Limburg

Isolatiemaatregelen

Voor de woningen waarvoor een hogere waarde voor industrielawaai is vastgesteld geldt op grond van de Wet geluidhinder een eis met betrekking tot het geluidniveau in de woning van 35 dB(A). Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg stellen zich garant voor het treffen van (extra) gevel isolerende maatregelen aan deze woningen zodanig dat bij gesloten ramen aan deze binnenwaarde wordt voldaan. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat wanneer een hogere waarde is vastgesteld

voor een woning, dat niet automatisch betekent dat de desbetreffende woning ook in aanmerking komt voor gevel isolerende maatregelen. Dit hangt in de eerste plaats af van de reeds aanwezige gevelisolatie en de hoogte van de vastgestelde hogere waarde.

In paragraaf 4.9 van deze Nota Zienswijzen en Advies is toegelicht hoe bepaald wordt welke woningen in aanmerking komen voor maatregelen en welke voorwaarden daaraan zijn verbonden. Onderzoek naar welke maatregelen nodig zijn, is maatwerk. Vooruitlopend op dit onderzoek kan niet worden aangegeven of en zo ja voor welke isolerende maatregelen de woning van indiener in aanmerking komt. Het onderzoek wordt opgestart nadat de hogere waarden zijn vastgesteld en een eventuele beroepsprocedure is afgerond. Eigenaren van de betreffende woningen worden hier tijdig van op de hoogte gebracht. Het onderzoek moet zijn afgerond en de maatregelen moeten zijn uitgevoerd vóórdat het industrieterrein is uitgebreid.

Geluid in de tuin

Uit het akoestisch onderzoek volgt dat het geluid van zowel het verkeer op de N276 als het geluid van het afkomstig van het industrieterrein op begane grond niveau onder het niveau van de voorkeurswaarde ligt. Daarnaast bedraagt de cumulatieve geluidbelasting op de gevels gericht naar de tuin op begane grond niveau niet meer dan 55 dB(A) hetgeen overeenkomt met een redelijke milieukwaliteit. Hoewel enige overlast niet kan worden uitgesloten wordt een dergelijke geluidbelasting wel aanvaardbaar geacht voor het woon- en leefklimaat in de tuin.

Verlegging N276

Naar aanleiding van verschillende zienswijzen en het advies van de Cie. is onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van extra bovenwettelijke maatregelen die de geluidbelasting in Nieuwstadt kunnen verlagen. Uitkomst van dit onderzoek is onder meer dat de randweg alsnog zal worden uitgevoerd in geluidreducerend asfalt.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 22.5

Handhaafbaarheid achteruitrijsignaal.

Samenvatting argument

Indieners vragen op welke wijze het gebruik van het nieuwe type vrachtauto en het uitzetten van het achteruitrijsignaal bij het laden en lossen in de nachtelijke uren gehandhaafd kan worden en of hier een wettelijke grondslag voor is. Indieners vragen waarom het achteruitrijsignaal van vrachtauto's bij het laden en lossen alleen in de nachtelijke uren wordt uitgezet en niet al vanaf 19:00 uur. Indieners vragen zich af hoe geborgd kan worden dat alleen een nieuw type vrachtauto gebruikt wordt bij het laden en lossen om geluid van laden en lossen te beperken.

Reactie Provincie Limburg

In voorschrift 5.7 van de omgevingsvergunning is expliciet aangegeven dat binnen de inrichtingsgrenzen geen gebruik mag worden gemaakt van akoestische achteruitrijsignalering. Dit geldt in zowel de dag-, avond- als nachtperiode. Aangegeven is dat dit met bebording moet worden aangegeven bij de entree en dat dit moet worden opgenomen in de standaard instructies voor chauffeurs en contracten met transporteurs. VDL Nedcar moet dit regelen en toezien op naleving van deze regel. Periodiek wordt dit via reguliere handhavingscontroles gecontroleerd door de afdeling

Milieutoezicht en Veiligheid van de Regionale Uitvoeringsdienst Zuid-Limburg (RUDZL). De RUDZL is namens het bevoegd gezag Provincie Limburg verantwoordelijk voor de controle op de naleving van de voorschriften uit de omgevingsvergunning. Daarnaast worden ook bij klachten controles uitgevoerd.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 22.6

Planschade/tegemoetkoming.

Samenvatting argument

Indieners achten een tegemoetkoming op zijn plaats als de leefbaarheid van de inwoners van Nieuwstadt niet gewaarborgd kan worden door middel van aanpassingen in de plannen. Bijvoorbeeld in de vorm van woningvermeerdering met de waarde van de waardevermindering als gevolg van het dichterbij komen van VDL Nedcar bij Nieuwstadt.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.13 van deze Nota van Zienswijzen en Advies

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Zienswijze 23.

Argument 23.1

Ter inzagelegging planstukken in de vakantieperiode.

Samenvatting argument

Indiener acht het niet netjes het omvangrijke pakket aan stukken in de vakantieperiode ter inzage te leggen.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze verwijzen wij naar paragraaf 4.6.2 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 23.2

Inzet gemeenschapsgeld.

Samenvatting argument

Indiener vindt het onverstandig om zoveel gemeenschapsgeld te steken in een sector waarvan het economisch perspectief zo onzeker is. Indiener acht het verstandiger in te zetten op een versnelling

richting duurzaamheid conform de adviezen van het Planbureau voor de Leefomgeving en het Internationaal Energieagentschap. Zo kan worden bijgedragen aan de klimaatdoelen van Parijs en werkgelegenheid.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.5 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 23.3

Toekomstvisie mobiliteit.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat een gedegen toekomstvisie op het thema mobiliteit en de gevolgen hiervan voor VDL Nedcar ontbreken. Een dergelijke visie moet volgens de indiener opgesteld worden alvorens te besluiten tot het investeren van tientallen miljoenen euro's in de uitbreiding van VDL Nedcar.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.4 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 23.4

Voorkomen van onnodige boomkap.

Samenvatting argument

Indiener verzoekt dringend om in de omgevingsvergunning een voorwaarde op te nemen, waardoor het vellen van de houtopstanden (Sterrebos en Kleine Allee) pas mogelijk wordt zodra er contractueel is vastgelegd dat er een nieuwe opdrachtgever gevonden is. Dit om te voorkomen dat de natuur en het landgoed onnodig en onherstelbaar worden aangetast. Indiener acht de argumenten van de Provincie Limburg voor directe kap (A -scheppen optimaal vestigingsklimaat en B - compensatie verlies natuurwaarden) weerlegbaar. Dit omdat aan A - door afronding van alle planologische, milieu- en overige vergunningprocedures - al optimaal tegemoet gekomen wordt aan de wensen van het bedrijf en omdat B - compensatie en mitigatie - het verlies aan natuurwaarden nooit volledig kan opvangen.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.2 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 23.5

Mogelijkheden tot commentaar op aanvullingen Mitigatie- en compensatieplan.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat eenieder in de gelegenheid gesteld moet worden om commentaar te geven op eventuele wijzigingen van en aanvullingen op de maatregelen in het Mitigatie- en compensatieplan als gevolg van de nog te verrichten onderzoeken naar vleermuizen en broedvogels.

Reactie Provincie Limburg

Het inpassingsplan met onderliggende planstukken als het Mitigatie- en compensatieplan tezamen met diverse ontwerpbesluiten met bijbehorende bijlagen hebben gedurende 6 weken ter inzage gelegen van 2 juli 2020 tot en met 12 augustus 2020. Eenieder heeft daarover een zienswijze kenbaar kunnen maken. Het is juist dat er sindsdien wijzigingen en aanvullingen gedaan zijn aan/op het Mitigatie- en compensatieplan omdat het ecologisch onderzoek nog doorgelopen heeft tot en met 15 september 2020. Deze wijzigingen en aanvullingen zijn doorgevoerd in o.a. de natuurtoets en het Mitigatie- en compensatieplan. Hierdoor zal er sprake zijn van een gewijzigd vast te stellen inpassingsplan door Provinciale Staten. Dit inpassingsplan wordt vervolgens wederom ter inzage gelegd voor beroep. Dit biedt de mogelijkheden voor belanghebbenden om wederom te reageren voor zover zij al ten aanzien van dit plan een zienswijze hebben ingediend, dan wel het een onderdeel betreft wat nieuw is. Voorts is het Mitigatie- en compensatieplan onderdeel van de stukken in het kader van de benodigde Wet Natuurbeschermingsontheffing. In het kader van die procedure is ook een reactie mogelijk nadat de Ontheffing verleend is en daarvan kennisgegeven is. Het klopt echter dat 'aan de voorkant' geen natuurbelangenorganisatie betrokken zijn geweest bij de uitwerking en totstandkoming van het plan. Dit is niet altijd gebruikelijk bij dit soort projecten maar gebeurt soms als er gebruik gemaakt kan worden van lokaal beschikbare kennis, denk bijvoorbeeld aan dassenwerkgroepen. Bij dit project vonden wij dit niet noodzakelijk omdat zowel Antea Group alsmede de provincie over veel ecologische deskundigheid beschikt en ook terreinkennis. Daar waar deze deskundigheid op onderdelen minder goed vertegenwoordigd was, heeft de Zoogdiervereniging een onafhankelijke adviesrol vervuld bij de uitwerking van het Mitigatie- en compensatieplan.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 23.6

Borging natuurcompensatie.

Samenvatting argument

Indiener wijst er nadrukkelijk op dat de nog nader in te vullen financiële natuurcompensatie daadwerkelijk een relatie moet hebben met de natuur die door de uitbreiding van de fabriek en de aanleg van infrastructuur verloren gaat. Een en ander conform de Omgevingsverordening Limburg en de Beleidsregel Natuurcompensatie 2018. De compensatie moet tevens gereed zijn voor aanvang van de activiteiten. Dit alles moet geborgd worden, zodat bijvoorbeeld landschappelijke inpassing niet ten laste komt van het natuurcompensatiebudget.

Reactie Provincie Limburg

De natuurcompensatie is uitgewerkt conform de Omgevingsverordening Limburg en de Beleidsregel Natuurcompensatie 2018. De compensatie heeft 1:1 relatie met de natuur die aangetast wordt door

de fabrieksuitbreiding en de daarmee samenhangende aanpassingen aan de infrastructuur. Wat betreft de compensatie van de goudgroene natuurzone wordt een deel van de compensatie aansluitend bij de ingreep aan de noordkant van de beoogde fabrieksuitbreiding gerealiseerd. Het deel van de compensatie wat niet in de nabijheid kan van de uitbreiding kan landen (omdat er ter plekke te weinig ruimte beschikbaar is om de gehele compensatie te laten landen) wordt ingevuld door een geldelijke storting bij de provincie Limburg. Deze compensatie mag overigens volgens provinciaal beleid elders landen. Echter de natuurcompensatie zal in het kader van het Platteland in Ontwikkeling Project ingevuld worden in de omgeving van VDL Nedcar, te weten bij Holtum en Nieuwstadt. Niet alle compensatie moet klaar zijn voor de aanvang van de activiteiten. Wat klaar moet zijn geldt vooral ten aanzien van maatregelen die nodig zijn op grond van de benodigde ontheffing Wet natuurbescherming.

De provincie gaat met de middelen van de financiële storting van initiatiefnemers de compensatie in de nabijheid van Nieuwstadt en Holtum vervolgens uitvoeren in het kader van het Platteland in Ontwikkeling-project Swentibold. Ten aanzien van de borging van de uitvoering van de Natuurcompensatie en Mitigatie geldt dat er een natuurcompensatieovereenkomst getekend wordt tussen de provincie Limburg en VDL Nedcar voorafgaand aan de vaststelling van het inpassingsplan. In de regels van het inpassingsplan is tevens voorzien in de borging van de natuurcompensatie en ook de landschappelijke inpassing in specifieke gebruiksregels 6.4 en 11.3.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 23.7

Beperken verstoring Sterrebos door licht.

Samenvatting argument

Conform het Mitigatie- en compensatieplan wordt de verstorende invloed van de plannen op het Sterrebos beperkt door de aanbreng van een afscheiding. Indiener verzoekt de Provincie Limburg om er bij de verdere uitwerking op toe te zien dat de afscheiding geen licht doorlaat (ten behoeve van vleermuizen en andere diersoorten) en zoveel als mogelijk wordt bezien van begroeiing (ten behoeve van de landelijke uitstraling van het landgoed).

Reactie Provincie Limburg

De schermen langs het Sterrebos worden zodanig uitgevoerd dat zij niet lichtdoorlatend zijn. Aan de zijde van het Sterrebos zullen deze met groen begroeid zijn.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 23.8

Verplichten om zonnepanelen aan te leggen.

Samenvatting argument

Indiener is van mening dat in de vergunningverlening een voorwaarde opgenomen moet worden om VDL Nedcar te verplichten de daken te voorzien van zonnepanelen. Dan wel moet VDL Nedcar de daken tegen gunstige voorwaarden ter beschikking stellen voor plaatsing van zonnepanelen door

andere initiatiefnemers. Datzelfde geldt voor het overkappen van alle parkeerterreinen (bestaand en nieuw) met zonnepanelen.

Reactie Provincie Limburg

De Provincie Limburg hanteert de Limburgse zonneladder waarin een ruimtelijke voorkeursvolgorde voor zonne-energie staat opgenomen. Deze Limburgse zonneladder staat beschreven in de ontwerp-Omgevingsvisie Limburg. Het College van Gedeputeerde Staten spreekt met deze Limburgse zonneladder een voorkeur uit voor het ontwikkelen van zonnepanelen op daken en wil mogelijkheden daartoe zoveel mogelijk benutten.

Op dit moment gelden echter beperkte mogelijkheden om de toepassing van zonnepanelen op daken af te dwingen. Daartoe zal een wijziging van het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl – opvolger van het Bouwbesluit 2012 onder de Omgevingswet) benodigd zijn. Hiermee krijgen gemeenten meer mogelijkheden om het duurzaam gebruik van daken na de lokale afweging ook richting burgers en bedrijven af te dwingen. Deze wijziging van het Bbl is in voorbereiding door het Ministerie van EZK, welke naar verwachting uiterlijk 1 januari 2021 in werking zal treden. De Provincie Limburg onderzoekt in hoeverre de provinciale verordening ingezet kan worden om te zorgen dat gemeenten hier actief gebruik van maken (bijvoorbeeld via het opnemen van een 'instructie' in de verordening). Op dit moment kunnen zonnepanelen op gebouwen dus wettelijk gezien nog niet verplicht worden gesteld, ook niet als voorwaarde in het kader van een provinciale subsidieverlening. Dit is overigens wel een uitgesproken wens vanuit het College van Gedeputeerde Staten, maar dit kan dus wettelijk nog niet. Mocht wel een verplichting opgelegd kunnen worden dan willen Gedeputeerde Staten van Limburg hier graag uitvoering aan geven.

Met VDL Nedcar is plaatsing van zonnepanelen op de bestaande daken en parkeerplaatsen onderzocht en besproken. De bestaande daken van VDL Nedcar blijken veelal niet geschikt voor het plaatsen van zonnepanelen door de hoge belastingen welke al op deze daken rusten. De nieuwe gebouwen zoals die vergund worden, zijn constructief wel geschikt voor zonnepanelen. Wij gaan in overleg met VDL Nedcar om de mogelijkheden voor zonnepanelen op deze gebouwen te benutten. Voor de bestaande daken van VDL Nedcar is VDL Nedcar in gesprek met een partij welke gebruik wil maken van de geschikte daken. Voor de bestaande parkeerterreinen is een overkapping met zonnepanelen niet wenselijk in verband met benodigde flexibiliteit van deze terreinen.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 23.9

Realisatie van het ambitiebosje vanuit geluidoverwegingen.

Samenvatting argument

Indiener verzoekt om de beplanting van de driehoek tussen de bocht aan de zuidkant van de Yard-E met aangrenzend agrarisch perceel (richting Aan de Linde/Limbrichterstraat) alsnog in het inpassingsplan op te nemen. Hiermee worden negatieve geluidseffecten verminderd en wordt de leefbaarheid van omwonenden verbeterd.

Reactie Provincie Limburg

De door indiener gevraagde beplanting zal, in de vorm van het zogenaamde 'ambitiebos', worden gerealiseerd als onderdeel van het inpassingsplan. De extra beplanting zal mogelijk indirect bijdragen

aan een positievere beleving van de geluidssituatie, bijvoorbeeld omdat het de tevredenheid over de directie woonomgeving van indiener positief beïnvloed. Dit geldt ook voor andere de reeds in het plan verankerde 'niet-akoestische' maatregelen zoals 3 meter hoge zichtwal inclusief begroeiing aan zuidkant van de Yard-E. Deze zichtwal en de daarop voorziene beplanting ontnemt het zicht vanuit woning van indiener op het duidelijk deel van de randweg en op (een gedeelte) het industrieterrein. De realisatie van het 'ambitiebos' versterkt deze positieve effecten. Omdat de meetbare effecten, in de vorm van een verlaging van de geluidbelasting in de praktijk zeer beperkt is, leidt de realisatie ervan niet tot andere uitkomsten van het akoestisch onderzoek.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Zienswijze 24.

Argument 24.1

Loslaten "als dan" voorwaarden kap Sterrebos en aanleg randweg.

Samenvatting argument

Indiener vraagt waarom uitbreiding van VDL Nedcar en de realisatie van nieuwe infrastructuur mogelijk gemaakt wordt zonder dat er al een tweede opdrachtgever is. Indiener vreest daardoor voor het onnodig opofferen van natuur.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.2 en 4.3 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 24.2

Rekening houden met klimaatdoelstellingen.

Samenvatting argument

Indiener vraagt op welke wijze de uitbreiding van VDL Nedcar zich verhoudt ten opzichte van de klimaatdoelstellingen van Urgenda en wettelijke bepalingen.

Reactie Provincie Limburg

Er heeft geen specifieke beoordeling op klimaatdoelstellingen plaatsgevonden. Er heeft wel beoordeling plaatsgevonden op aspecten die daarop van invloed kunnen zijn. Duurzaamheid is vooral beoordeeld op kansen voor positieve ontwikkelingen. Er zijn geen specifieke klimaatdoelstellingen en wettelijke bepalingen ten aanzien van de emissie van broeikasgassen voor de voorgenomen ontwikkeling. In het MER is in par. 5.4 aandacht besteed aan energiegebruik, energiebesparing en de mogelijkheden om duurzaam energie op te wekken. Bij de verdere uitwerking van de plannen wordt hier nader naar gekeken. VDL Nedcar is deelnemer aan de Europese ETS CO₂-emissiehandel. Toezicht en handhaving hiervan vindt plaats door de Nederlandse Emissie Autoriteit (NEa). De Provincie Limburg is dus geen bevoegd gezag voor CO₂-uitstoot en energiebesparing. Als uitwerking van het Klimaatakkoord heeft het Rijk besloten om ook een nationale CO₂-heffing aan ETS-bedrijven

op te leggen. Deze gaat vanaf 2021 van start. Ook hiervoor is de NEa de uitvoerder. Provincie Limburg heeft hierin geen rol/zeggenschap. De Europese Commissie heeft ook haar Klimaatplannen gepresenteerd, met een ambitie om in 2030 55% minder CO₂ uit te storen (in EU) t.o.v. 1990. Mogelijke maatregel is een aanscherping van de Europese ETS CO₂-emissiehandel, welke doorwerkt naar ook VDL Nedcar. Via LEA (Limburgs Energie Akkoord), waaraan ook VDL Nedcar deelneemt, probeert de Provincie Limburg dit bedrijf (en de andere deelnemende bedrijven) te stimuleren om maatregelen te nemen voor energiebesparing, duurzame energieopwekking, circulair produceren, alles resulterend in beperking van CO₂-emissie. In het LEA (intentieovereenkomst) zijn geen harde (afdwingbare) doelstellingen of afspraken opgenomen. Zodoende wordt bijgedragen aan de 2030 doelen van het Klimaatakkoord (= 49% minder CO₂-uitstoot in 2030 t.o.v. 1990 en voor de industrie een reductie van 14,3 Mton [+ 5,1 Mton uit energieakkoord 2013] CO₂-uitstoot in 2030 t.o.v. 1990). VDL Nedcar onderzoekt momenteel hoe zij energie kunnen besparen, energie kunnen opwekken (m.n. met zonPV op dak en parkeerplaatsen) en CO₂-uitstoot kunnen verminderen (door elektrificatie of gebruik van waterstof). Dus: qua energie moet VDL Nedcar voldoen aan de bepalingen volgende uit de ETS en Klimaatakkoord/nationale CO₂-heffing. De Urgenda-doelen hebben betrekking op Rijksbeleid. Indien de nieuwe EU-ambities vertaling krijgen naar nationaal NL-beleid, zullen deze ook doorwerken naar bedrijven als VDL Nedcar.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 24.3

Beperken ruimtebeslag van de uitbreiding.

Samenvatting argument

Indiener vraagt of de uitbreidingsruimte beperkt kan worden door de introductie van nieuwe technologieën als elektra/waterstofauto's. Indiener vraagt of er met het oog op ruimtebesparing nagedacht is over parametrisch bouwen.

Reactie Provincie Limburg

Een beperking t.a.v. de aard van de te bouwen auto's om zo het ruimtegebruik te reduceren is niet realistisch en gaat voorbij aan het doel om VDL Nedcar structureel te behouden en te versterken. Overigens is het duidelijk dat ontwikkelingen als elektrisch rijden en wellicht ook rijden op waterstof steeds belangrijker worden. Op basis van de huidige inzichten leidt dat niet noodzakelijkerwijs tot andere auto's, die makkelijker te bouwen zijn en minder ruimte vragen. Parametrisch bouwen betreft het gebruiken van nieuwe digitale hulpmiddelen tijdens het ontwerpproces van gebouwen. Het ontwerp wordt dan gegenereerd op basis van parameters in een model in plaats van handmatig door de architect. In dit geval is het ontwerp van de productiegebouwen niet gemaakt op basis van algoritmes, maar is het gebaseerd op de benodigde ruimte voor het productieproces binnen het gebouw. Tijdens de ontwikkeling van de uitbreiding van VDL Nedcar is voortdurend gekeken naar ruimtebesparing omdat er ook na uitbreiding van het fabrieksterrein te weinig oppervlak beschikbaar is om alle processen op maaiveld uit te voeren. Dit heeft geleid tot het deels in 2 lagen uitvoeren van de FAS. Verder zijn in de Body Shop transportsystemen onder het dakniveau gepland, is in de FAS een deel van de productie bovenop de logistiek gepland en zal het parkeren van de geproduceerde auto's deels in twee lagen uitgevoerd worden. Ook zal het personeelsparkeren deels in een parkeergarage plaats moeten vinden. Het uiteindelijke ontwerp is een compromis tussen bedrijfseconomie, milieu en leefbaarheid.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 24.4

Brand en explosiegevaar.

Samenvatting argument

Indiener vraagt of de uitbreiding leidt tot brand- en explosiegevaar en daarmee tot een risico voor de inwoners van Nieuwstadt.

Reactie Provincie Limburg

In het onderzoeksrapport 'Externe veiligheid' is in paragraaf 3.2 de toekomstige situatie van de risicovolle activiteiten van VDL Nedcar beschreven en hieruit volgt dat de toekomstige wijzigingen binnen de inrichting van VDL Nedcar van de opslag en het gebruik van gevaarlijke stoffen, geen gevolgen hebben voor het bestaande groepsrisico vanwege de inrichting. Dit betekent dat de uitbreiding geen brand- en explosiegevaar voor de burgers van Nieuwstadt met zich mee brengt.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 24.5

Belevings- en gevoelswaarde.

Samenvatting argument

Indiener constateert dat er geen de wet overschrijdende waarden vastgesteld worden aangaande geluid, licht, milieu en schadelijke stoffen. Indiener acht de invloed op de belevings- en gevoelswaarde echter wel aanzienlijk en vraagt zich af of er rekening mee is gehouden of de beleving en nachtrust niet zodanig verstoord worden dat mensen niet meer kunnen slapen.

Reactie Provincie Limburg

Wij kunnen ons voorstellen dat in de individuele beleving van indiener, effecten toch als hinderlijk ervaren kunnen worden ook al wordt voldaan aan alle relevante wet- en regelgeving. Zeker daar hinder iets subjectiefs is en afhankelijk van de individuele beleving van omwonenden. Wat de ene bewoner hinderlijk vindt kan de andere bewoner weer niet als hinderlijk ervaren. De wet en regelgeving vanuit geluid is zodanig dat er voldaan moet worden aan een wettelijk binnenniveau van 35 dB(A). Dit niveau is met name vastgesteld ter bescherming van de nachtrust van bewoners. Daarmee gaat de wet er vanuit dat er sprake is van dichte ramen bij het slapen. Kortom de nachtrust wordt als gevolg van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling niet zodanig verstoord dat mensen niet meer kunnen slapen. Het kan bij een aantal woningen daarbij wel nodig zijn de ramen dicht te houden om een goede nachtrust te kunnen garanderen. Daar waar er niet voldaan wordt aan het binnenniveau van 35 dB(A) dienen wij als overheid maatregelen te nemen zodat dit niveau wel gegarandeerd wordt. Zie daarvoor paragraaf 3.8 in deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 24.6

Verstoring van leefbaarheid.

Samenvatting argument

Indiener vreest voor een verstoring van de leefbaarheid door een toename van constante belasting (geluid, licht, temperatuur) als gevolg van de uitbreidingsplannen van VDL Nedcar en het niet creëren van natuurlijke omstandigheden in de omgeving.

Reactie Provincie Limburg

Ondanks dat er aan alle relevante wet en regelgeving wordt voldaan bij de uitbreiding van VDL Nedcar ten aanzien van aspecten als geluid, licht, milieu en schadelijke stoffen en de natuurcompensatie in de nabijheid van de uitbreiding wordt gerealiseerd kunnen wij ons voorstellen dat bewoners in de omgeving van de uitbreiding, deze uitbreiding kunnen ervaren als verstoring van de leefbaarheid. Ook al wordt voldaan aan wet en regelgeving een omwonende kan bepaalde zaken toch als hinder of verstorend ervaren. Aan deze individuele beleving kunnen wij niks doen behalve dat we als tegenhanger van de bedrijfsontwikkeling van VDL Nedcar het project Platteland in Ontwikkeling Swentibold willen realiseren samen met gemeenten Sittard Geleen en Echt-Susteren. Ook wordt er een leefbaarheidsfonds wordt ingesteld. Voor deze bovenwettelijke maatregelen verwijzen wij naar paragraaf 4.7 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 24.7

Inpassing en beleving Geleenbeekparkje

Samenvatting argument

Indiener vraagt of rekening is gehouden met het visuele aspect (niet zijnde een omwalling van 3 meter met bebossing) en de impact van de natuurbeleving bij het parkje op de Geleenbeek.

Reactie Provincie Limburg

In het Beeldregieplan zijn voor het Geleenbeekdal maatregelen genomen om de afscheiding tussen het Geleenbeekdal enerzijds en de N276 en het terrein van VDL Nedcar anderzijds vorm te geven. Daarbij zijn ook visualisaties opgenomen. De landschappelijke inpassing is zodanig vormgegeven dat het terrein van VDL Nedcar zo min mogelijk vanuit het Geleenbeekdal zichtbaar is. Voor de N276 is gekozen voor een groenstructuur die openingen biedt zodat vanaf de N276 het Geleenbeekdal leefbaar is.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 24.8

Beperken verkeerstoename ook in relatie met te snel rijden.

Samenvatting argument

Indiener verwacht een toename van verkeer als gevolg van de uitbreidingsplannen van VDL Nedcar. Indiener vraagt of de Provincie Limburg, eventueel in samenwerking met de gemeente, de

verkeerstoename op Aan de Linde en de N276 een halt toe kan roepen, hierbij rekening houdend met de beleving van de inwoners van Nieuwstadt. Indiener vraagt zich af hoe de toename van het verkeer zich verhoudt tot het regelmatig te snel rijden in de straat Aan de Linde.

Reactie Provincie Limburg

De verkeerseffecten zijn beoordeeld op basis van modelberekeningen. Hiervoor is eerst de referentiesituatie doorgerekend zonder uitbreiding VDL Nedcar en zonder infra aanpassingen. Vervolgens is de plansituatie in beeld gebracht met VDL Nedcar-uitbreiding en bijbehorende infra aanpassingen. Vervolgens zijn de verschillen in beeld gebracht en blijkt dat er een lichte verkeerstoename ten gevolge van het plan te verwachten is in Nieuwstadt. Deze toename zit hoofdzakelijk op de hoofdstructuur Aan de Linde - Limbrichterstraat - Grachtstraat en Susterderweg. Een deel van de toename hangt samen met de uitbreiding van VDL Nedcar en een deel hangt samen met een veranderde routekeuze van lokaal verkeer (niet VDL Nedcar-gerelateerd) door de beoogde randweg N276. Ten opzichte van het bestaande verkeer in de referentiesituatie is de toename ons inziens beperkt. De hoeveelheid verkeer in de plansituatie past nog steeds bij de functie van erftoegangsweg. Om deze reden hebben we geen voornemen om in relatie tot het plan bij VDL Nedcar de ontsluitingsstructuur in Nieuwstadt te wijzigen. Door de toename van het verkeer wordt geen snelheidsverhoging verwacht. Over het algemeen kan gesteld worden dat bij toename van het verkeer de gemiddelde rijsnelheid op een weg zal afnemen. De snelheid die gereden is meer afhankelijk van de inrichting van de weg. Hiervoor is de betreffende wegbeheerders verantwoordelijk.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 24.9

Instellen 30 km-zone Aan de Linde.

Samenvatting argument

Indiener vraagt met het oog op verkeerstoename op welke wijze rekening gehouden wordt met het aspect veiligheid. Indiener verzoekt om een permanente 30 km-zone in te voeren voor het gebied Aan de Linde.

Reactie Provincie Limburg

De weg Aan de Linde valt buiten de projectscope van het project uitbreiding VDL Nedcar. Het aanleggen van een 30 km-zone is alleen effectief als het wegbeeld van de weg ook wordt aangepast aan de gewenste snelheid. Wij zullen aan de wegbeheerder (gemeente Echt-Susteren) de wens van initiatiefnemer doorgeven zodat hier bij een toekomstige herinrichting mogelijk rekening mee gehouden kan worden.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 24.10

Verplaatsen van de geplande parkeergarage.

Samenvatting argument

Indiener verzoekt de locatie van de geplande parkeergarage te verplaatsen, zodat deze zo ver mogelijk verwijderd is van de huizen en minder (geluids-)hinder veroorzaakt.

Reactie Provincie Limburg

De geplande parkeergarage voor GOK-auto's kan niet naar de noordzijde van Yard-E verplaatst worden, omdat daar een tweetal grote gasleidingen in de grond liggen. Hierdoor is er onvoldoende ruimte om ter plekke een voldoende grote parkeergarage te bouwen. Bovendien zou het leiden tot verplaatsing van het personeelsparkeren in zuidelijk richting. Dat zou leiden tot extra ruimteverlies, omdat het personeelsparkeren volledig gescheiden moet worden van de rest van het fabrieksterrein (m.n. extra wegen). De geplande parkeergarage voor GOK-auto's kan niet naar het westen (ter plaatse van de huidige GOK-yard) verplaatst worden, omdat daar diezelfde gasleidingen lopen. Bovendien zou dat leiden tot verplaatsing van de daar geplande logistieke activiteiten naar het oosten. Dat zou extra operationele kosten voor VDL Nedcar met zich mee brengen en het is op voorhand lastig in te schatten of dat daadwerkelijk een significante geluidsreductie met zich mee zou brengen.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 24.11

Financiële compensatie door VDL Nedcar voor huurders en bewoners.

Samenvatting argument

Indiener vraagt of huurders en bewoners van getroffen huizen aanspraak maken op structurele financiële tegemoetkoming door VDL Nedcar, die los staat van gevelimplementatie en gevelisolatie

Reactie Provincie Limburg

VDL Nedcar voldoet aan al haar wettelijke verplichtingen en er kan geen aanspraak gemaakt worden op een financiële tegemoetkoming. Bovenwettelijke doet VDL Nedcar een bijdrage van 2x 100.000 euro in een nog op te richten leefbaarheidsfonds voor Nieuwstadt en een leefbaarheidsfonds voor Holtum.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 24.12

Realisatie van een ecodeuct.

Samenvatting argument

Indiener stelt voor om een ecodeuct aan te leggen met het oog op de migratiestromen van dieren richting Holtum.

Reactie Provincie Limburg

In de plannen is rekening gehouden met routes zoals die door wild worden afgelegd. Onder het nieuw te realiseren viaduct van de N276 over de Geleenbeek wordt een faunapassage gerealiseerd met een hoogte van 1.60m. Voor groter wild is in de huidige situatie geen noodzaak voor een voorziening aanwezig. Voor de toekomst verandert dit niet.

Voor de kruising van de huidige N276 (nieuwe ingang naar Yard-E) met de Geleenbeek, die in het plan dient ter bereikbaarheid van het parkeerterrein op Yard-E, zal geen faunapassage worden aangelegd. Deze weg zal immers aanzienlijk minder intensief gebruikt worden dan nu het geval is. Momenteel is hier geen ook geen faunapassage. De noodzaak voor een faunapassage ontbreekt daardoor.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Zienswijze 25.

Argument 25.1

Bereikbaarheid.

Samenvatting argument

Voor de continuïteit van het bedrijf van indieners is bereikbaarheid cruciaal. Ook tijdelijke afsluitingen zijn ontoelaatbaar met het oog op de logistieke huishouding van hun bedrijf. Indieners geven aan dat de structurele bereikbaarheid van hun bedrijf cruciaal en maken zich daar grote zorgen over. Ook maken zij zich zorgen over de daarmee gepaard gaande routing/bewegwijzering tijdens de projectuitvoering. Vrachtverkeer aan beide kanten van Kruisweide alsook de bestaande parkeergelegenheid zijn cruciaal voor de continuïteit van het bedrijf.

Reactie Provincie Limburg

Het blijft mogelijk om in de toekomst de weg Kruisweide direct in te draaien met een vrachtwagen met oplegger komende vanaf de richting Aan de Linde - N276. In het huidige ontwerp van de infrastructuur blijven de huidige parkeervakken nabij Aan de Linde behouden. Ten aanzien van de realisatie van het project zullen in de vervolgfases met indiener nadere afspraken gemaakt worden om de overlast tot een minimum te beperken.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 25.2

Wildparkeren van vrachtauto's.

Samenvatting argument

Indieners vrezen overlast van het 'wildparkeren' van vrachtauto's.

Reactie Provincie Limburg

De overlast door het parkeren van vrachtwagens is een landelijk probleem wat voornamelijk in de grensregio's optreedt. De Provincie Limburg is samen met Rijkswaterstaat en gemeentes de haalbaarheid van een aantal locaties aan het onderzoeken om centrale voorzieningen te treffen waar chauffeurs kunnen parkeren en overnachten op een beveiligde en afgesloten parkeerplaats direct gelegen aan een snelweg. Op dit moment worden drie locaties in Limburg nader beoordeeld. Deze plannen worden los van de ontwikkeling van de uitbreiding van VDL Nedcar opgepakt omdat dit een breder probleem is. Ten aanzien van de handhaving wordt veelvuldig met de gemeentes overlegd om waar mogelijk chauffeurs te weren van ongewenste locaties.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 25.3

Planschade/nadeelcompensatie

Samenvatting argument

Indieners willen in aanmerking komen voor de “Regeling Planschade” alsook de “Regeling Nadeelcompensatie”. Er zijn van de zijde van de Provincie Limburg geen harde toezeggingen gedaan om overlast of negatieve gevolgen voor het bedrijf van indieners te ondervangen. Indieners melden dat het bedrijf een kwetsbare positie inneemt gedurende de projectuitvoering en vreest inkomensderving.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.13 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 25.4

Wateroverlast, begaanbaarheid bedrijfsterrein.

Samenvatting argument

Indieners vrezen toenemende wateroverlast tijdens langdurige c.q. hevige regenbuien als het wegdek nog hoger komt te liggen als het bestaande niveau. In de huidige situatie is het bedrijfsterrein al regelmatig onbegaanbaar door water komende van openbare weggedeelten alsook door summier onderhoud aan het slootje tussen bedrijfsterrein en Kruisweide.

Reactie Provincie Limburg

De waterhuishouding van de provinciale wegen is getoetst in het plan Uitbreiding VDL Nedcar Onderdeel Water (Antea, 6 april 2020). In dit plan is getoetst dat de nieuw te realiseren sloten naast de provinciale wegen ruim voldoende bergingscapaciteit hebben. Het verminderen van de wateroverlast op de hoek Kruisweide - N276 zal tevens onderdeel zijn van de toekomstige detailuitwerking. Hierbij zal naar de problematiek gekeken worden om deze bij aanpassing van de wegen te verminderen. Hiervoor is extra waterberging voorzien in de nabijheid van het kruispunt.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Zienswijze 26.

Argument 26.1

Planschade/isolatiemaatregelen.

Samenvatting argument

Indieners zijn het er niet mee eens dat er pas planschade uitgekeerd wordt als de uitbreidingsplannen concreet zijn, aangezien het bestemmingsplan direct invloed zal hebben op de waarde van hun woning. Indieners maken daarom bezwaar tegen het verplaatsen van de N276 en de uitbreiding van het fabrieksterrein totdat er duidelijkheid bestaat over de hoogte van het planschadebedrag en het bedrag voor isolatiemaatregelen.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen voor wat betreft planschade naar paragraaf 4.13 van deze Nota van Zienswijzen en Advies en paragraaf 4.9 voor wat betreft gevelisolatie.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Zienswijze 27.

Argument 27.1

Strijd met algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Samenvatting argument

Indiener onderschrijft het belang van de werkgelegenheid die VDL Nedcar biedt. Indiener benadrukt dat alle plannen zijn uitgewerkt zonder overleg vooraf, met desastreuze gevolgen voor het voortbestaan van het bedrijf van indiener. Er is gehandeld in strijd met de beginselen van behoorlijk bestuur omdat cliënt slechts geïnformeerd is over voldongen feiten.

Reactie Provincie Limburg

Vanaf de bekendmaking van de huidige uitbreidingsplannen, d.d. 26 februari 2019, is gestart met het informeren en consulteren van de omgeving. Er is sprake van geweest van - zeker gelet op Covid-19, waardoor fysieke bijeenkomsten slechts met beperkingen of niet konden plaatsvinden en als gevolg van een strakke projectplanning – een intensief communicatietraject aan de hand van een website, nieuwsbrieven, belangengroep bijeenkomsten, informatiebijeenkomsten, webinars etc. Zie ook paragraaf 2.3 van deze Nota van Zienswijzen en Advies. Ook hebben meerdere overleggen plaatsgevonden met indiener gedurende de procedure, naast de formele momenten waarop gereageerd kon worden op stukken tijdens ter visie leggingsperiode van de ontwerp-NRD en later het ontwerp-inpassingsplan. Daarmee zijn wij van mening dat er geen strijd is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 27.2

Verkeersveiligheid.

Samenvatting argument

Indiener is van mening dat er sprake is van onaanvaardbare onveiligheid van de verkeerssituatie bij af- en toeritten van hippisch Centrum Katsbek (hierna: manege).

Reactie Provincie Limburg

De huidige ontsluiting van de manege is een ongeregelde aansluiting op de provinciale weg N276. Met name voor paardentrailers welke langzaam optrekken kan dit tot gevaarlijke situaties leiden. In de toekomstige situatie vindt de ontsluiting plaats via het door middel van verkeerslichten geregelde kruispunt wat voor met name langzaam optrekkende voertuigen meer comfort moet geven en een toename van de veiligheid moet creëren.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 27.3

Bereikbaarheid van de manege/het bedrijf van indiener

Samenvatting argument

Indiener is van mening dat de bereikbaarheid van de manege/het bedrijf ernstig wordt verslechterd en dat het bedrijf tijdens de dienstwissel onbereikbaar zal zijn. Een rechtstreekse toe- en afrit naar de N276 is absoluut noodzakelijk

Reactie Provincie Limburg

De bereikbaarheid verslechterd naar onze verwachting niet. Met name omdat het verkeer bij behoud van een rechtstreekse aansluiting in een bocht van de N276 slecht zicht heeft op het verkeer en daardoor mogelijk lange wachttijden ontstaan. Door het op een correcte wijze toepassen van bebording en andere mogelijke ondersteunende maatregelen moet de bereikbaarheid van de manege via de verkeerslichten aan de noordzijde van de Yard-E geborgd blijven.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 27.4

Verslechtering concurrentiepositie van het bedrijf van indiener.

Samenvatting argument

Indiener is van mening dat de concurrentiepositie van het bedrijf in zeer ernstige mate zal verslechteren.

Reactie Provincie Limburg

Daar een goede bereikbaarheid van het bedrijf gegarandeerd blijft (zie reactie op argument 27.3) en de 700m2 grond in eigendom van het bedrijf welke nodig is voor het inpassingsplan gecompenseerd wordt (zie reactie op argument 27.6), zal als gevolg van het inpassingsplan de concurrentiepositie van het bedrijf ons inziens niet verslechteren. Mocht indiener van mening blijven dat dit wel zo is, dan verwijzen we naar het gestelde in paragraaf 4.13 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 27.5

Geluidoverlast.

Samenvatting argument

Indiener vreest ernstige geluidoverlast binnen het bedrijf.

Reactie Provincie Limburg

Het akoestisch onderzoek gaat uit van de inrichting van VDL Nedcar inclusief invulling van het voornemen. Het effect van het voornemen is dan ook al onderdeel van de onderzoeksresultaten uit het huidige akoestisch onderzoek. De manege ligt aan de noordzijde van VDL Nedcar. Momenteel zijn aan de noordzijde diverse logistieke activiteiten gesitueerd, de nieuwe inrichting van VDL Nedcar voorziet aan de noordzijde productiehallen, welke een relatief weinig geluid produceren maar wel een afscherpende werking hebben. Het akoestisch zwaartepunt verschuift daarmee richting het zuiden, waardoor de geluidbelasting bij de manege op een aantal punten afneemt. De huidige geluidbelasting varieert afhankelijk van het rekenpunt in de huidige situatie van 40 dB tot 49 dB. De geluidbelasting in de toekomstige situatie varieert afhankelijk van het rekenpunt van 33 dB tot 49 dB.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 27.6

Overlast van laden en lossen en van het wild parkeren van vrachtwagens

Samenvatting argument

Indiener vreest overlast van in- en uitladen van toeleveranciers van VDL Nedcar. Daarnaast vreest indiener wildkamperen van vrachtwagens met alle overlast van dien.

Reactie Provincie Limburg

De vrachtwageningang van VDL Nedcar zal verplaatst worden naar de Mitsubishi Avenue en komt daarmee op grotere afstand van de manege. De goederen worden geleverd in trailers, die eerst op een yard geparkeerd worden (het Warehouse on Wheels principe). Op het juiste moment worden de trailers verplaatst naar de fabrieksgebouwen, waar ze gelost worden. Van grote drukte door het in- en uitladen van toeleveranciers is dus geen sprake. De noordelijke ingang van het fabrieksterrein, aan de N276, mag alleen gebruikt worden als toegang voor medewerkers. De overlast door vrachtwagenverkeer in de directe omgeving van de manege zal dus niet toenemen. Bovendien is VDL Nedcar aan de noordzijde onttrokken aan het zicht door de aanwezige groenstructuur. Deze zal bovendien verbeterd worden door de mitigatie en compensatie van natuur aan de noordzijde van VDL Nedcar. De activiteiten op het VDL Nedcar-terrein zullen dus niet hinderlijk worden waargenomen vanuit de manege. De logistieke ingang van VDL Nedcar wordt verder weg geplaatst van de manege dan de huidige logistieke ingang. Het eventuele wachtende verkeer houdt zich meestal in de nabijheid van de logistieke ingang op en aangezien deze verder van de manege af komt te liggen is de verwachting dat de overlast minder zal worden dan huidig aanwezig. Tevens betreft dit een handhavingsskwestie zolang de nieuwe parkeervoorzieningen voor de diverse regio's nog niet zijn aangelegd.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 27.7

Aantasting van het uitzicht van indiener.

Samenvatting argument

Door de hoogte van de nieuwe fabrieksgebouwen wordt het fraaie uitzicht op de groene omgeving weggenomen.

Reactie Provincie Limburg

De uitbreiding van VDL Nedcar heeft uiteraard impact op de omgeving. In het MER komt deze impact tot uitdrukking in de negatieve beoordeling op het aspect landschap. In het Beeldregieplan is aangegeven hoe de landschappelijke inpassing zodanig wordt vormgegeven dat de impact op de omgeving minimaal is. In het beeldregieplan en in het natuurcompensatie en mitigatieplan is te zien dat er bosaanplant gaat plaatsvinden (deel van de invulling van de natuurcompensatie voor de gedeeltelijke kap van het Sterrebos) tussen het bedrijf van indiener en de fabrieksuitbreiding. Hierdoor zal de bedrijfsuitbreiding grotendeels aan het zicht worden onttrokken van het bedrijf van indiener.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 27.8

Verlies van weidegronden.

Samenvatting argument

Door de aankoop van gronden door VDL Nedcar die benodigd zijn voor de uitbreiding worden de toch al krappe weidegronden van het bedrijf geminimaliseerd. Indiener geeft aan dat de exploitatie van het bedrijf hierdoor ernstig in gevaar komt.

Reactie Provincie Limburg

De voorziene, althans aan eigenaren verzochte verkoop betreft ca. 720 m² van het totale eigendom á 5,5 ha. Tijdens een oriënterend gesprek op 2 juni 2020 tussen provincie Limburg en indiener zienswijze is het volgende besproken: *“De eigenaren hebben aangegeven te overwegen om een landgoedstatus op hun grond te leggen”*. Hierdoor willen eigenaren geen oppervlakte in mindering hebben in verband met de Natuur Schoonwet rangschikking. Eigenaren willen de benodigde oppervlaktes voor de plannen van de gebiedsontwikkeling VDL Nedcar minimaal in gelijke hoeveelheid terug hebben. Dit belang respecteren we en willen graag meedenken om dit mogelijk te maken. Wij zien mogelijkheden om de benodigde gronden van de eigenaren te verwerven en daarbij tegemoet te komen aan het leveren aan minimale gelijke hoeveelheid oppervlakte (of des gewenst partijen gezamenlijk overeenkomen, meer). Hiermee kunnen wij tegemoet komen aan het belang van eigenaren om het huidige totale eigendom in de nieuwe situatie niet minder te laten zijn. Eventuele toekomstige landgoedstatus en/of exploitatie van het bedrijf komen ons inziens daarmee niet in gevaar komt.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 27.9

Loslaten “als dan” voorwaarde voor de aanleg van de randweg.

Samenvatting argument

Het loslaten van de “als dan” voorwaarde voor de aanleg van de randweg staat volgens indiener haaks op eerdere toezeggingen.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.3 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Zienswijze 28.

Argument 28.1

Natuurcompensatie en loslaten “als dan” voorwaarde

Samenvatting argument

De opgestelde natuurcompensatie weegt niet op tegen de kap van een deel van het Sterrebos en de kap langs de Kleine Allee/Pasveld. Indiener eist dat het huidige bomenbestand, dat op het toekomstige fabrieksterrein staat, pas gekapt wordt op het moment dat er daadwerkelijk sprake is van werkgelegenheidscontracten.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.2 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 28.2

Pas investeren als werkgelegenheid zeker is.

Samenvatting argument

Indiener verzoekt de overheden pas dan in dit inpassingsplan te investeren op het moment dat 100% zeker is dat de werkgelegenheid hierbij onomstotelijk vast staat.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.4 en 4.5. van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Zienswijze 29.

Argument 29.1

Foute publicatie waardoor zienswijzen niet ontvankelijk zijn.

Samenvatting argument

Indiener geeft aan dat het indienen van zienswijzen bij het College van Gedeputeerde Staten formeel onjuist is en dat foute publicatie tot gevolg kan hebben dat veel op het laatste moment bij Gedeputeerde Staten ingediende zienswijzen niet-ontvankelijk verklaard kunnen worden.

Reactie Provincie Limburg

Formeel moeten zienswijzen omtrent een ontwerp-inpassingsplan inderdaad bij Provinciale Staten worden ingediend. Aangezien Gedeputeerde Staten echter de Nota van Zienswijzen en Advies en de besluitvorming daaromtrent voorbereiden en zij bovendien bevoegd zijn om te beslissen over de in de bekendmaking genoemde vergunningen en de vaststelling hogere waarden, is er om praktische redenen voor gekozen om alle zienswijzen bij Gedeputeerde Staten te laten binnenkomen. Zij kunnen zodoende rechtstreeks kennisnemen van de zienswijzen en op deze wijze is interne doorzending van zienswijzen van Provinciale Staten naar Gedeputeerde Staten niet nodig. Uiteraard kunnen alle leden van Provinciale Staten voorafgaand aan de besluitvorming over het inpassingsplan en de Nota van Zienswijzen en Advies persoonlijk en integraal kennisnemen van de inhoud van de tegen het inpassingsplan ingediende zienswijzen. Dit is een gebruikelijke aanpak en de door indiener benoemde mogelijkheid van niet-ontvankelijkverklaring zal zich om die reden dan ook niet voordoen.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 29.2

Geluidoverlast.

Samenvatting argument

Indiener vreest zowel gedurende de dag als de nacht geluidoverlast omdat nergens staat vermeld op welke tijden de werkzaamheden verricht mogen worden.

Reactie Provincie Limburg

In paragraaf 4.6 van de omgevingsvergunning en in voorschrift 5.2 en 5.3 zijn tabellen opgenomen met de toegestane langtijdgemiddelde geluidbelasting en de maximale geluidbelasting als gevolg van de aangevraagde activiteiten van VDL Nedcar. In deze tabellen zijn waarden opgenomen voor zowel de dag-, avond- als nachtperiode omdat de aangevraagde activiteiten van VDL Nedcar gedurende het gehele etmaal worden uitgevoerd. Alle activiteiten die in een bepaalde periode worden uitgevoerd en zijn toegestaan zijn verdisconteerd in de toegestane geluidbelasting. De toegestane geluidbelasting voldoet aan de Wet geluidhinder. Op grond van de Wet geluidhinder loopt de dagperiode van 7.00-19.00 uur, de avondperiode van 19.00-23.00 uur en de nachtperiode van 23.00-7.00 uur. Dit is inderdaad nergens expliciet vermeld. De tabellen zijn zodanig aangepast dat ook de uren zijn vermeld.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 29.3

Juistheid uitkomsten geluidonderzoek in relatie tot motivering hogere waarden besluit.

Samenvatting argument

Indiener twijfelt aan de juistheid van de uitkomst van de geluidonderzoeken. De twijfel is met name gericht tegen de effecten van cumulatie van geluid. De gevolgen van cumulatie zijn niet goed onderbouwd in relatie tot hogere waarde besluit. Indiener vreest effecten op gezondheid als gevolg van geluidtoename. Dit alles is in strijd met het motiveringsbeginsel.

Reactie Provincie Limburg

Zowel in het kader van het hogere waarde besluit (Hoofdstuk 5, Cumulatie) als in het kader van de milieueffectrapportage (Paragraaf 8.3.1) is uitgebreid onderzoek gedaan naar de cumulatieve geluidbelasting bij woningen binnen de invloedssfeer van het plangebied. Bij het bepalen van de cumulatieve geluidbelasting is behalve het geluid van alle toekomstige activiteiten op het VDL Nedcar terrein óók rekening gehouden met de toekomstige geluidbelasting van andere geluidbronnen, waaronder het verkeer op de provinciale wegen N276 en N297, het verkeer op de gemeentelijke wegen Limbrichterstraat en Aan de Linde en het railverkeer op de spoorverbinding Roermond-Sittard. Daarnaast is ook het verkeer op verschillende 30 km/h wegen betrokken bij het bepalen van de cumulatieve geluidbelasting.

Specifiek voor de woning van indiener geldt dat de cumulatieve geluidbelasting op de hoogst belaste gevel niet toeneemt als gevolg van de uitbreiding van VDL Nedcar en de aanpassing van infrastructuur. Op de gevels van de woning van indiener waar sprake is van een toename van de cumulatieve geluidbelasting bedraagt de cumulatieve geluidbelasting in de toekomstige situatie niet meer dan 53 dB(A) hetgeen wordt gekwalificeerd als een redelijk kwaliteitsniveau. Voor een overzicht van de geluidbijdragen van alle bronnen en de cumulatieve geluidbelasting per geveldeel wordt verwezen naar bijlage 2 van het akoestisch onderzoek.

Gezien het voorgaande wordt de stelling van indiener dat de gevolgen voor de cumulatieve geluidbelasting en de gezondheid onvoldoende zijn onderbouwd, niet gevolgd.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat naar aanleiding van verschillende zienswijzen en het advies van de Cie. onderzoek is gedaan naar de haalbaarheid van extra (bovenwettelijke) maatregelen die de geluidbelasting in Nieuwstadt kunnen verlagen. Uitkomst van dit onderzoek is dat de randweg alsnog zal worden uitgevoerd in geluidreducerend asfalt. Daarnaast zal het geluidreducerend asfalt op de Limbrichterstraat in noordelijke richting, tot voorbij de woning van indiener, worden verlengd tot aan de spoorwegovergang. Met deze extra bovenwettelijke maatregelen zal de geluidbelasting door verkeer in Nieuwstadt en ter plaatse van de woning van indiener verder worden beperkt.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

In de geluidtabellen van de omgevingsvergunning zijn de uren toegevoegd.

Argument 29.4

Ontbreken van geluidaspecten infrastructuur in hogere waarde besluit.

Samenvatting argument

Het aspect geluid met betrekking tot de aanpassing van de infrastructuur is niet meegenomen in het ontwerp hogere waarde besluit

Reactie Provincie Limburg

Omdat het wegverkeer medebepalend is voor de cumulatieve geluidbelasting in is het geluid afkomstig van wegen wel betrokken bij de boordeling van de cumulatieve geluidbelasting in het hogere waarden besluit (Hoofdstuk 5, Cumulatie). De stelling van indiener dat het geluid van infrastructuur niet expliciet is meegenomen in het besluit, wordt dan ook niet gevolgd.

Volledigheidshalve wordt nog opgemerkt dat uit het Akoestisch onderzoek (Hoofdstuk 5, Wegverkeer) volgt dat de geluidbelasting van wegverkeer als gevolg van de aanpassing van infrastructuur niet toeneemt tot boven de geldende (voorkeurs)grenswaarden. Daarmee bestaat geen aanleiding of wettelijke grondslag om hogere waarden vast te stellen voor het geluid afkomstig van wegen.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 29.5

Geluidmaatregelen in relatie tot hogere waarde industrielawaai.

Samenvatting argument

Indiener verzoekt om zijn woning goed te isoleren tegen de geluidsbelasting. Daarnaast verzoekt indiener om de aanleg van een geluiddichte wal. Het niet wenselijk zijn van geluidschermen wordt niet voldoende onderbouwd.

Reactie Provincie Limburg

Isolatie

Voor de woningen waarvoor een hogere waarde voor industrielawaai is vastgesteld geldt op grond van de Wet geluidhinder een eis met betrekking tot het geluidniveau in de woning van 35 dB(A). Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg stellen zich garant voor het treffen van (extra) gevel isolerende maatregelen aan deze woningen zodanig dat bij gesloten ramen aan deze binnenwaarde wordt voldaan. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat wanneer een hogere waarde is vastgesteld voor een woning, dat niet automatisch betekent dat de desbetreffende woning ook in aanmerking komt voor gevel isolerende maatregelen. Dit hangt in de eerste plaats af de reeds aanwezige gevelisolatie en de hoogte van de vastgestelde hogere waarde.

In hoofdstuk 3.8 van de Nota Zienswijzen en Advies is toegelicht hoe bepaald wordt welke woningen in aanmerking komen voor maatregelen en welke voorwaarden daaraan zijn verbonden. Onderzoek naar welke maatregelen nodig zijn, is maatwerk. Vooruitlopend op dit onderzoek kan niet worden aangegeven of en zo ja voor welke isolerende maatregelen de woning van indiener in aanmerking komt. Het onderzoek wordt opgestart nadat de hogere waarden zijn vastgesteld en een eventuele beroepsprocedure is afgerond. Eigenaren van de betreffende woningen worden hier tijdig van op de hoogte gebracht. Het onderzoek moet zijn afgerond en de maatregelen moeten zijn uitgevoerd vóórdat het industrieterrein is uitgebreid.

Geluidwal

In hoofdstuk 5 van het ontwerp besluit hogere waarden is onder de kop 'geluid reducerende maatregelen' geconcludeerd dat overdrachtsmaatregelen in de vorm van geluidschermen niet realistisch en niet kosteneffectief zijn. Deze conclusie is gebaseerd op het akoestisch onderzoek dat ten behoeve van het (ontwerp) inpassingsplan en de Omgevingsvergunning is uitgevoerd. In dit onderzoek is de effectiviteit van verschillende maatregelen, waaronder de plaatsing geluidschermen, onderzocht en beschreven (Akoestisch onderzoek, paragraaf 4.3). In het onderzoek is geconcludeerd dat geluidschermen niet effectief zijn vanwege de uitgestrektheid van het industrieterrein en de afstand tot woningen: plaatsing van geluidschermen met een hoogte van 8 meter dicht bij de bron leiden niet tot een wezenlijke geluidreductie bij woningen.

Voor een geluidwal geldt in zijn algemeenheid dat deze minder effectief is in het afschermen van geluid dan een geluidscherm. Ook een geluidwal van 8 meter hoog zal dus geen wezenlijke reductie opleveren van het geluid afkomstig van het industrieterrein. Daarbij komt nog bij dat een geluidwal, vanwege het extra ruimtebeslag, minder dicht bij de bron kan worden gerealiseerd waardoor de effectiviteit verder afneemt. Dit maakt dat de door indiener voorgestane geluidwal ook geen realistische maatregel is om de geluidbelasting bij woningen te reduceren.

Naar aanleiding van verschillende zienswijzen en het advies van de Cie. is onderzocht of het redelijkerwijs mogelijk is om de piekgeluiden afkomstig van het VDL Nedcar-terrein verder te beperken. Hiervoor is onder andere gekeken naar de mogelijkheid geluidschermen op het terrein van VDL Nedcar te plaatsen en naar het verhogen van de grondwal ten zuiden van de randweg. Dit onderzoek bevestigt dat dergelijke maatregelen niet effectief zijn.

Een nadere onderbouwing van de effectiviteit van geluidschermen en het ophogen van de grondwal is gegeven in de reactie op het advies van de Cie. zoals opgenomen in paragraaf 3.1.2 in deze Nota van Zienswijzen en Advies en in paragraaf 4.3 van het akoestisch onderzoek.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 29.6

Terreininrichting.

Samenvatting argument

Indiener verzoekt om het anders inrichten van het industrieterrein zodat er geen overlast is van laden en lossen.

Reactie Provincie Limburg

Als onderdeel van de planvorming is uitgebreid onderzoek gedaan naar de mogelijkheden en onmogelijkheden van de situering van de gebouwen en andere functies. Dit is in het MER samengevat in hoofdstuk 2 en 3. De geplande parkeergarage voor GOK-auto's kan niet naar de noordzijde van Yard-E verplaatst worden, omdat daar een tweetal grote gasleidingen in de grond liggen. Hierdoor is er onvoldoende ruimte om ter plekke een voldoende grote parkeergarage te bouwen. Bovendien zou het leiden tot verplaatsing van het personeelsparkeren in zuidelijk richting. Dat zou leiden tot extra ruimteverlies, omdat het personeelsparkeren volledig gescheiden moet worden van de rest van het fabrieksterrein (m.n. extra wegen). De geplande parkeergarage voor GOK-auto's kan niet naar het westen (ter plaatse van de huidige GOK-yard) verplaatst worden, omdat daar diezelfde gasleidingen lopen. Bovendien zou dat leiden tot verplaatsing van de daar geplande

logistieke activiteiten naar het oosten. Dat zou extra operationele kosten voor VDL Nedcar met zich mee brengen en het is op voorhand lastig in te schatten of dat daadwerkelijk een significante geluidsreductie met zich mee zou brengen. De laatste mogelijkheid is het verplaatsen van de GOK-yard inclusief GOK-parkeergarage en verlading naar het Industriepark Swentibold-terrein. Het oppervlak van dit terrein is echter te klein om dit volledig te kunnen herbergen. Dat betekent, dat er hoe dan ook een deel van de autoverlading op Yard-E zal blijven. En een dergelijke scheiding brengt extra kosten met zich mee. Daarom is het uitgangspunt, dat de autoverlading op het zuidelijke deel van Yard-E plaats zal vinden. Bij het ontwerp van het terrein is primair uitgegaan van de productiefaciliteiten, die dicht bij elkaar moeten liggen. De nieuwe productiefaciliteiten komen daarom aan de noordzijde van het terrein. Voor logistieke activiteiten en parkeren is de ruimte aan de oostzijde dan nog beschikbaar. Deze brengen onvermijdelijk geluidproductie met zich mee. Het lossen van de onderdelen vindt plaats bij de productiefaciliteiten en dat is dus ver van Nieuwstadt. Het aanleveren van delen gebeurt met vrachtwagens, die de volle trailer op een yard plaatsen en een lege trailer weer meenemen (het Warehouse on Wheels concept). Dit zal wel merkbaar zijn in Nieuwstadt. Het laden zal m.n. de geproduceerde auto's betreffen. Hiervoor is een GOK-yard voorzien aan de zuidzijde van Yard-E en dus relatief dicht bij Nieuwstadt. De locatie komt voort uit de noodzaak hiervoor een parkeergarage te bouwen (i.v.m. beschikbare ruimte) en de aanwezigheid van gasleidingen in de bodem aan de noordzijde van Yard-E, waardoor de zuidzijde van Yard-E vanzelfsprekend over blijft. Het is denkbaar om een deel van deze activiteiten onderling uit te wisselen. Maar deze activiteiten zullen in alle gevallen geluid maken, waardoor het niet vanzelfsprekend is dat er minder geluidsbelasting bij de woning is. Bovendien moet VDL Nedcar altijd streven naar zo laag mogelijke kosten voor haar klanten en daar hoort een optimale terreinindeling bij.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 29.7

Lichthinder.

Samenvatting argument

Volgens indiener leiden de plannen tot een sterke toename van licht in zijn omgeving zowel overdag als in de nacht. Lichthinder leidt tot ontregeling van de natuur, energieverstopping en de verstoring van het nachtelijk landschap alsook tot aantasting van de gezondheid. Indiener pleit voor een groene geluidswal die tevens lichthinder blokkeert.

Reactie Provincie Limburg

In het MER is aangegeven dat vanwege het toepassen van moderne armaturen en energiezuinige lampen voor de nieuwe lichtbronnen op het terrein van VDL Nedcar per saldo de emissie van licht ten opzichte van de huidige situatie afneemt. VDL Nedcar gaat de bestaande halogeenverlichting vervangen door LED verlichting. De toepassing van strooilichtarme LED verlichting zal het strooilicht aanzienlijk reduceren en VDL Nedcar komt hier tegenmoet tegen de wensen van de omgeving. Verder zal er op onderdelen van de randweg (bijvoorbeeld bij de kruising met de Geleenbeek) vleermuisvriendelijke verlichting worden aangelegd en zal er ook lichtafscherming gerealiseerd worden tussen fabrieksuitbreiding en resteren deel van het Sterrebos.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 29.8

Onevenwichtige belangenafweging bij het kiezen voor de bedrijfsuitbreiding en onvoldoende motivatie ontheffing.

Samenvatting argument

Indiener is van mening dat er geen evenwichtige belangenafweging heeft plaatsgevonden voor het behoud van beschermde soorten en gebieden en dat de ontheffing onvoldoende is gemotiveerd. Indiener vindt het opmerkelijk dat de uitbreiding van VDL Nedcar wordt gezien als wettelijk belang.

Reactie Provincie Limburg

De ontheffing Wet natuurbescherming heeft nog niet ter inzage gelegen. Deze Nota van Zienswijze en Advies gaat dan derhalve niet in op eventuele zienswijzen ten aanzien van de soorten. Inspraak op de ontheffing kan pas nadat deze is ontheffing is verleend door het College van Gedeputeerde Staten. In het inpassingsplan en met name het compensatie en mitigatieplan is onderbouwd dat de ontheffing door het bevoegd gezag kan worden ontleend (zicht op ontheffing voorafgaand aan de vaststelling van het inpassingsplan).

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Indiener 29

Argument 29.9

Zorgvuldigheid en motiveringsbeginsel.

Samenvatting argument

Indiener is van mening dat de besluitvorming onvoldoende is gemotiveerd en dat er geen evenwichtige belangenafweging heeft plaatsgevonden ten opzichte van de aantasting van het woongenot. Gezien de impact van het besluit vindt indiener het besluit onzorgvuldig en onvoldoende gemotiveerd.

Reactie Provincie Limburg

Wat betreft de besluitvorming maakt indiener niet concreet welke onderdelen van het besluitvormingsproces onvoldoende gemotiveerd zijn. Formeel gezien zijn de ontwerp planstukken volgens de gebruikelijke Algemene Wet Bestuursrecht-procedure ter inzage gelegd waarbij voorafgaand kennis gegeven is van het planvoornemen. Ook commissies als bijvoorbeeld de Cie., de Provinciale Adviescommissie Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg (PCOL) en de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) van de gemeente Sittard-Geleen zijn om advies gevraagd. Het College van Gedeputeerde Staten heeft bij elke belangrijke stap in de planvormingsprocedure een afgewogen besluit genomen. Zij heeft daarbij Provinciale Staten periodiek geïnformeerd middels bijvoorbeeld mededelingen portefeuillehouder en/of extra informatiebijeenkomsten voor leden van Provinciale Staten. Ook heeft er een rondleiding van Provinciale Staten in het plangebied plaatsgevonden met een bezoek aan de fabriek vlak nadat de nieuwe Staten bekend waren gemaakt. Hierbij is gedeeld welke belangen er spelen in de omgeving

naast de economische belangen. Belangrijke momenten (niet limitatief) in de besluitvorming waarbij ook Provinciale Staten steeds zijn geïnformeerd waren daarbij:

- de keuze van Gedeputeerde Staten van Limburg op 26 februari 2019 om een gecoördineerd inpassingsplan op te stellen n.a.v. het verzoek van VDL Nedcar op 12 februari 2019 aan de provincie Limburg;
- De keuze van een voorkeursalternatief (VKA) op 18 februari 2020 door Gedeputeerde Staten waarover direct Provinciale Staten geïnformeerd zijn;
- een nadere toelichting over deze VKA keuze voor Provinciale Staten op 10 april 2020 gevolgd door een locatiebezoek van de nieuwe Provinciale Staten op 17 mei 2020;
- Besluit ter visie legging ontwerp gecoördineerd inpassingsplan met bijbehorende ontwerp besluiten op 30 juni 2020.

Parallel heeft hieraan een intensief communicatieproces plaatsgevonden. Zie daarvoor paragraaf 2.3 van deze Nota Zienswijzen en Advies.

Ten aanzien van een onevenwichtige belangenafweging in het kader van de aantasting van woongenot merken wij op dat het College van Gedeputeerde Staten op grond van diverse aspecten een weloverwogen keuze gemaakt heeft voor een voorkeursalternatief (VKA) waarbij diverse plussen en minnen tegen elkaar afgezet zijn. Voor een uitgebreide beschrijving wordt verwezen naar hoofdstuk 7.1 van het MER. Deze keuze van het College van Gedeputeerde Staten voor de randweg was daarbij gebaseerd op de gegevens van een MER deel A, informatie uit bijeenkomsten met de omgeving en bedrijfsmatige aspecten.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 29.10

Toekomstverwachting en financiële haalbaarheid.

Samenvatting argument

Indiener vindt het onduidelijk of de productie van 200.000 extra auto's per jaar niet boven de vraag uitsteekt en verzoekt om alsnog onderzoek te doen naar de financiële haalbaarheid van het project.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.1 tot en met 4.5 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Zienswijze 30.

Argument 30.1

Lichthinder bestaand en nieuw terrein.

Samenvatting argument

Indieners verzoeken de Provincie Limburg om te bewerkstelligen dat niet alleen de nieuwe terreinverlichting geen hinder veroorzaakt richting de woningen in Nieuwstadt, maar dat ook de bestaande verlichting van VDL Nedcar aangepast wordt om lichthinder te voorkomen.

Reactie Provincie Limburg

VDL Nedcar gaat de bestaande halogeenverlichting vervangen door LED verlichting. De toepassing van strooilichtarme LED verlichting zal het strooilicht aanzienlijk reduceren en VDL Nedcar komt hier tegenmoet tegen de wensen van de omgeving.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 30.2

Geluidoverlast.

Samenvatting argument

Indieners vrezen voor geluidsoverlast als gevolg van de realisatie van een dubbellaags parkeerdek waar ook verlading gaat plaatsvinden en door de verlegging van de N276. Aangezien isolerende maatregelen aan woningen de geluidsoverlast in tuinen of bij een open raam niet verminderen, verzoeken indieners met klem te bezien welke aanvullende geluidswerende maatregelen (technische maatregelen en/of aangepaste werktijden) bij de bron aan VDL Nedcar kunnen worden voorgeschreven.

Reactie Provincie Limburg

Het akoestisch onderzoek gaat uit van de inrichting van VDL Nedcar inclusief dubbellaags parkeren waar ook verlading plaatsvindt aan de zuidzijde van Yard-E. Het effect van dubbellaags parkeren is dan ook al onderdeel van de onderzoeksresultaten uit het huidige akoestisch onderzoek. In het akoestisch onderzoek zijn diverse maatregelen afgewogen. Zo wordt er een maximum snelheid ingesteld binnen de inrichting, is de locatie waar goederen inkomen en uitgaan verplaatst, wordt er een minimale afstand tot woningen en gevoelige activiteiten aangehouden en wordt de akoestische achteruitrijsignalering uitgeschakeld.

Naar aanleiding van zienswijzen en het advies van de Commissie m.e.r. is onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van extra (bovenwettelijke) maatregelen die de geluidbelasting in Nieuwstadt kunnen verlagen. Uitkomst van dit onderzoek is dat de randweg alsnog zal worden uitgevoerd in geluidreducerend asfalt. Daarnaast zal het geluidreducerend asfalt op de Limbrichterstraat in noordelijke richting worden verlengd tot aan de spoorwegovergang. Met deze extra bovenwettelijke maatregelen zal de geluidbelasting door verkeer in Nieuwstadt verder worden beperkt. Daarnaast is onderzocht of het redelijkerwijs mogelijk is om de piekgeluiden afkomstig van het VDL Nedcar terrein verder te beperken. Hiervoor is onder andere gekeken naar de mogelijkheid geluidschermen op het terrein van VDL Nedcar te plaatsen en naar het verhogen van de grondwal ten zuiden van de randweg. Voor een toelichting op alle beschouwde maatregelen wordt verwezen naar de reactie op het advies van de Commissie m.e.r. zoals opgenomen in paragraaf 3.1 in deze Nota van Zienswijzen en Advies en paragraaf 4.3 van het akoestisch onderzoek. Voor de woningen waarvoor een hogere waarde voor industrielawaai is vastgesteld geldt op grond van de Wet geluidhinder een eis met betrekking tot het geluidniveau in de woning van 35 dB(A). Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg stellen zich garant voor het treffen van (extra) gevel

isolerende maatregelen aan deze woningen zodanig dat bij gesloten ramen aan deze binnenwaarde wordt voldaan. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat wanneer een hogere waarde is vastgesteld voor een woning, dit niet automatisch betekent dat de desbetreffende woning ook in aanmerking komt voor gevel isolerende maatregelen. Dit hangt in de eerste plaats af van de reeds aanwezige gevelisolatie en de hoogte van de vastgestelde hogere waarde.

In paragraaf 4.9 van deze Nota Zienswijzen en Advies is toegelicht hoe bepaald wordt welke woningen in aanmerking komen voor maatregelen en welke voorwaarden daaraan zijn verbonden. Onderzoek naar welke maatregelen nodig zijn, is maatwerk. Vooruitlopend op dit onderzoek kan niet worden aangegeven of en zo ja voor welke isolerende maatregelen de woning van indiener in aanmerking komt. Het onderzoek wordt opgestart nadat de hogere waarden zijn vastgesteld en een eventuele beroepsprocedure is afgerond. Eigenaren van de betreffende woningen worden hier tijdig van op de hoogte gebracht. Het onderzoek moet zijn afgerond en de maatregelen moeten zijn uitgevoerd vóórdat het industrieterrein is uitgebreid.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 30.3

Geluidoverlast: aangepaste werktijden i.v.m. laden en lossen.

Samenvatting argument

Indieners stellen dat een maatregel als het uitschakelen van achteruitrijsignalering onvoldoende is. Met name het klepperende geluid van het laden van auto's zal in de nachtelijke uren tot overlast gaan zorgen. Indien er geen of onvoldoende technische oplossingen mogelijk zijn om die overlast tegen te gaan verzoeken indieners om de werktijden zodanig aan te passen dat nachtelijk laden en lossen niet nodig zal zijn.

Reactie Provincie Limburg

Het laden van vrachtauto's brengt geluid met zich mee, vooral door het vallen van rijplaten en laadkleppen. In nieuwere autotrailers worden deze veelal hydraulisch bediend, wat minder geluidsoverlast met zich meebrengt. Met het vernieuwen van de autotrailers zal deze overlast dan ook voor een deel teruggedrongen kunnen worden. Desalniettemin is in de geluidsonderzoeken rekening gehouden met het geluid van het verladen van auto's op de oude/bestaande autotrailers. Navraag bij de huidige vervoerders heeft geleid tot het antwoord dat hun huidige wagenpark in het algemeen niet over de optie beschikt van het hebben van een achteruitrijsignaal. De vrachtauto's die bij VDL Nedcar komen laden en lossen worden veelal niet in binnensteden ingezet maar worden voor louter voor de industrie ingezet waar deze optie overbodig is. In voorkomende gevallen kan het signaal worden uitgezet. De eigen TUG masters van VDL Nedcar beschikken niet over deze optie en overlast is daarmee uitgesloten. In toekomstige contracten neemt VDL Nedcar het kunnen uitzetten van het achteruitrijsignaal mee in haar onderhandeling met de vervoerders. VDL Nedcar zal hierin eisen dat als zij de optie van het achteruitrijsignaal wel op hun vrachtauto's hebben deze uitgezet kan worden op haar terrein. Mocht er onverhoopt toch overlast zijn van dit geluid in de nacht dan kan altijd een klacht worden ingediend bij info@vdlnedcar.nl. Na deze klacht zal worden uitgezocht hoe dit heeft kunnen plaatsvinden en hoe dit te voorkomen in de toekomst. Verder is het melden van een klacht mogelijk via de RUDZL. Zie daarvoor de site www.rudzuidlimburg.nl. Onder het kopje bedrijven en particulieren staat een klachtenformulier milieu. Ook kan gebeld worden met nummer 043-3617070 van de RUDZL.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 30.4

Andere terreinindeling ter beperking geluidsoverlast op 3 piekmomenten.

Samenvatting argument

Indiener stelt voor de locatie voor personeelsparkeren als functie op de yard te verwisselen met de beoogde locatie voor het dubbellaags parkeerdek ten gunste van de leefbaarheid van de woningen aan de Limbrichterstraat.

Reactie Provincie Limburg

De geplande parkeergarage voor GOK-auto's kan niet naar de noordzijde van Yard-E verplaatst worden, omdat daar een tweetal grote gasleidingen in de grond liggen. Hierdoor is er onvoldoende ruimte om ter plekke een voldoende grote parkeergarage te bouwen. Bovendien zou het leiden tot verplaatsing van het personeelsparkeren in zuidelijk richting. Dat zou leiden tot extra ruimteverlies, omdat het personeelsparkeren volledig gescheiden moet worden van de rest van het fabrieksterrein (m.n. extra wegen). De geplande parkeergarage voor GOK-auto's kan niet naar het westen (ter plaatse van de huidige GOK-yard) verplaatst worden, omdat daar diezelfde gasleidingen lopen. Bovendien zou dat leiden tot verplaatsing van de daar geplande logistieke activiteiten naar het oosten. Dat zou extra operationele kosten voor VDL Nedcar met zich mee brengen en het is op voorhand lastig in te schatten of dat daadwerkelijk een significante geluidsreductie met zich mee zou brengen.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 30.5

Verzoek om fluisterasfalt op de randweg.

Samenvatting argument

Indieners verzoeken de Provincie Limburg te bevorderen dat ook het deel van de randweg, dat het dichtst bij de woningen van Nieuwstad komt te liggen, voorzien wordt van 'fluisterasfalt'.

Reactie Provincie Limburg

Naar aanleiding van verschillende zienswijzen en het advies van de Cie. is onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van extra bovenwettelijke maatregelen die de geluidbelasting in Nieuwstadt kunnen verlagen. Uitkomst van dit onderzoek is onder meer dat de randweg alsnog zal worden uitgevoerd in geluidreducerend asfalt.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 30.6

Doortrekken geluidreducerend asfalt Limbrichterstraat.

Samenvatting argument

Indieners vragen om het geluidreducerend asfalt door te trekken tot aan de kruising Susterderpoort met een type dat minstens 5 dB(A) geluid reduceert.

Reactie Provincie Limburg

In het ontwerp inpassingsplan is de overgang van geluidreducerend asfalt naar regulier asfalt op de Limbrichterstraat voorzien ter hoogte van de woning van indieners. Mede naar aanleiding van zienswijzen zal het geluidreducerend asfalt op de Limbrichterstraat voorbij de woning van indieners in noordelijke richting worden doorgetrokken tot aan de spoorwegovergang.

Rekening houdend met de ter plaatse toegestane maximum rijsnelheid is een geluidreductie tot van 2 tot maximaal 3 dB(A) haalbaar. Grotere reducties zijn redelijkerwijs niet mogelijk omdat deze alleen behaald worden bij hogere rijsnelheden wanneer het motorgeluid volledig ondergeschikt is aan het bandengeluid. Daarnaast zijn de asfaltmengsels die tot grotere geluidreducties leiden niet bestand tegen het afremmen en optrekken van verkeer zoals zich dat voordoet op de Limbrichterstraat.

Ten oosten van de spoorwegovergang wordt geen geluidreducerend asfalt aangebracht op de Limbrichterstraat omdat de gevolgen voor de geluidbelasting die samenhangen met het inpassingsplan ter plaatse relatief beperkt zijn. Daarnaast betreft het een relatief kort wegvak waar als gevolg van de aanwezigheid van de spoorwegovergang en een overgang naar een 30 km/h zone relatief veel afremmende en optrekkende verkeersbewegingen plaatsvinden. In dergelijke situaties is geluidreducerend asfalt ook geen effectieve maatregel met het oog op het verlagen van de geluidbelasting.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 30.7

Landschappelijke inpassing.

Samenvatting argument

Indieners geven aan dat de landschappelijke beleving en het onbelemmerde uitzicht vanuit hun woning en tuin drastisch zal worden beperkt. Indieners verzoeken om een robuustere aarden zichtwal en deze tevens langs de gehele randweg door te trekken. Daarmee wordt het zicht op de randweg en fabrieksterrein aan het uitzicht van alle woningen aan de Limbrichterstraat onttrokken. Indieners vragen aandacht voor een beplanting van voldoende omvang in dichtheid en hoogte.

Reactie Provincie Limburg

De grondwal langs de N276 wordt ingeplant met inheemse struweelbeplanting (hazelaar, krentenboompje, sleedoorn, kornoelje, hondsroos, vlier, Gelderse roos). Daarmee is de inpassing voldoende robuust. In alle seizoenen wordt het zicht op het terrein ontnomen. In het Landschapsplan zal meer groen bij de grondwal worden opgenomen. Een verdere doortrekking van de grondwal langs de N276 is niet nodig, omdat met de voorziene grondwal reeds al het zicht op het fabrieksterrein ontnomen wordt.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 30.8

Verruimen zoekgebied ambitiebosje.

Samenvatting argument

Indieners verzoeken om het zoekgebied voor het 'ambitiebos' te verruimen met de landbouwgronden achter de woningen aan de Limbrichterstraat, zodat de woningen aan de Limbrichterstraat hiervan optimaal een positieve uitstraling ondervinden.

Reactie Provincie Limburg

De locatie van het "ambitiebosje" is gebaseerd op meerdere uitgangspunten. Allereerst is het bosje evenwijdig de nieuwe N297 en de zuidzijde van de Yard-E gepositioneerd zodat het zicht op beide ontwikkelingen wordt weggenomen. De effectiviteit van beplanting wordt niet zo zeer bepaald door de grootte van het element, maar meer door de hoogte van de beplanting, de dichtheid van de beplanting en de afstand tot de plek waarvandaan men kijkt. Door de ligging van het ambitiebos haaks op het zicht van de achtertuinen van de Limbrichterstraat neem deze het zicht goed weg. Aangezien de Limbrichterstraat grotendeels parallel loopt aan de nieuwe N276 hoeft geen brede bosstrook te worden aangelegd om tot effect te hebben.

Een bosje direct achter de woningen heeft voor het zicht op de Yard-E en de N276 inderdaad meer effect. De mogelijkheid tot vrijwillige grondverwerving speelt echter ook een rol. Deze grond was niet beschikbaar. Met de soortkeuze van bomen en struiken wordt rekening gehouden met snelgroeiende bomen en struiken met, waar mogelijk, ook een dichte kroon.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 30.9

Verlies van uitzicht.

Samenvatting argument

De kracht van de woning van de indieners aan de Limbrichterstraat is o.a. gelegen in de riante achtertuin en het vrije uitzicht richting landschapspark met meanderende Geleenbeek, landerijen en bosschages. Dit uitzicht wensen indieners zoveel mogelijk te behouden.

Reactie Provincie Limburg

Het Geleenbeekdal wordt met deze plannen niet aangetast. Het door indiener genoemde uitzicht op Geleenbeek, landerijen en bosschages zal daarmee niet wijzigen.

Aanpassing inpassingsplan en/of omgevingsvergunning/ontwerp besluit hogere waard/ontwerp besluit Wet Natuurbescherming

-

Argument 30.10

Planschade.

Samenvatting argument

Indieners vrezen dat de waarde van de door hun aangekochte woning fors zal dalen door geluidshinder en door aantasting van de landschappelijke beleving. Zij opteren voor het volgen van een planschadeprocedure.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.13 van deze Nota van Zienswijze en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 30.11

Financiële compensatie geluidsisolerende voorzieningen.

Samenvatting argument

Tijdens de geluidinformatieavond is gebleken dat de woning van de indieners in aanmerking komt voor (financiële) compensatie ten behoeve van geluidsisolerende maatregelen aan de woning. Indieners verzoeken de Provincie Limburg hier zo snel mogelijk meer duidelijk over te geven.

Reactie Provincie Limburg

Voor de woningen waarvoor een hogere waarde voor industrielawaai is vastgesteld geldt op grond van de Wet geluidhinder een eis met betrekking tot het geluidniveau in de woning van 35 dB(A). Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg stellen zich garant voor het treffen van (extra) gevel isolerende maatregelen aan deze woningen zodanig dat bij gesloten ramen aan deze binnenwaarde wordt voldaan. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat wanneer een hogere waarde is vastgesteld voor een woning, dat niet automatisch betekent dat de desbetreffende woning ook in aanmerking komt voor gevel isolerende maatregelen. Dit hangt in de eerste plaats af de reeds aanwezige gevelisolatie en de hoogte van de vastgestelde hogere waarde.

In paragraaf 4.9 van deze Nota Zienswijzen en Advies is toegelicht hoe bepaald wordt welke woningen in aanmerking komen voor maatregelen en welke voorwaarden daaraan zijn verbonden. Onderzoek naar welke maatregelen nodig zijn, is maatwerk. Vooruitlopend op dit onderzoek kan niet worden aangegeven of en zo ja voor welke isolerende maatregelen de woning van indiener in aanmerking komt. Het onderzoek wordt opgestart nadat de hogere waarden zijn vastgesteld en een eventuele beroepsprocedure is afgerond. Eigenaren van de betreffende woningen worden hier tijdig van op de hoogte gebracht. Het onderzoek moet zijn afgerond en de maatregelen moeten zijn uitgevoerd vóórdat het industrieterrein is uitgebreid.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 30.12

Compensatie aantasting huidige leefomgeving.

Samenvatting argument

Daar waar het algemeen belang aantasting van de huidige leefomgeving noodzakelijk maakt, verzoeken indieners om ruimhartig te voorzien in adequate compensatie. Indieners merken daarbij op dat compensatie ten goede behoort te komen aan inwoners die daadwerkelijk hinder en/of overlast ondervinden van de nabijheid van de maakindustrie van VDL Nedcar.

Reactie Provincie Limburg

In het kader van de ruimtelijke planvormingsprocedure wordt voldaan aan alle wettelijke benodigde compensatie. Daarbovenop zijn er een aantal bovenwettelijke maatregelen voorzien. Voor de beschrijving daarvan verwijzen wij naar paragraaf 4.7 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 30.13

Verkeersveiligheid fietsers en voetgangers.

Samenvatting argument

Indieners vragen aandacht voor de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers op de Limbrichterstraat.

Reactie Provincie Limburg

De Limbrichterstraat valt buiten de projectscope. De weg is eigendom van de gemeente Echt-Susteren.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 30.14

Sluipverkeer Nieuwstadt.

Samenvatting argument

Indieners vragen te bezien in hoeverre het sluipverkeer (zoals verkeer vanuit het Duitse achterland) en vrachtverkeer uit het dorp kan worden geweerd. Dit verkeer veroorzaakt overlast en onveilige situaties. Indieners stellen nadrukkelijk voor dat er wordt gehandhaafd op de naleving van het wettelijk verbod van onnodig vrachtverkeer door de Limbrichterstraat (en Nieuwstadt) alsmede handhaving op illegaal geparkeerde 'rustende' vrachtwagens in en rondom Nieuwstadt.

Reactie Provincie Limburg

Gebruik van wegen in de lokale kernen door verkeer wat uit naastgelegen dorpen komt is niet te vermijden. Scheiden van VDL Nedcar verkeer is niet fysiek uit te voeren. Wat we wel met deze plannen beogen is het verbeteren van de doorstroming op de provinciale wegen. Daarmee zal het sluipen minder noodzakelijk zijn omdat de aanleiding er minder is. Dit geldt met name voor verkeer

komende vanaf bijvoorbeeld de N297 - B56 Duitsland. Tevens zal VDL Nedcar intern aan het personeel aandragen welke routes te rijden om het verkeer door te kernen te verminderen.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Zienswijze 31.

Argument 31.1

Werkgelegenheid.

Samenvatting argument

Indiener geeft aan dat het ontbreken van de toekomstvisie met betrekking tot werkgelegenheid ruim voldoende reden geeft om de vaststelling van het inpassingsplan uit te stellen totdat deze exercitie wél is uitgevoerd. Door de toekomstvisie wordt er een nieuw document toegevoegd waardoor de periode van 6 weken terinzagelegging opnieuw moet beginnen.

Indiener is van mening dat er onvoldoende rekening is gehouden met de reeds ingezette en toekomstige ontwikkelingen in de auto-industrie. Zo zullen laaggeschoolde werkkrachten ongetwijfeld overbodig worden. Ook is er sprake van een krimpende afzet omdat de auto elektrisch wordt, wordt er autonoom gereden in de toekomst, wordt er gebruik gemaakt van deel-auto's etc. Indiener geeft ook aan dat, omdat er minder werknemers nodig zijn die moeten parkeren op het terrein, er minder akker- en natuurgronden nodig zijn.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.4 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 31.2

Integraal onderzoek waarin alle sectorale milieuaspecten aspecten t.a.v. de leefbaarheid zijn meegenomen.

Samenvatting argument

Indiener geeft aan dat er geen balans bestaat tussen economie en leefbaarheid. Er zal aantasting plaatsvinden van de leefbaarheid door:

1. Toename van geluidsoverlast. Indiener eist een nieuw, gedegen onderzoek naar geluidsoverlast omdat de maatregelen niet afdoende zijn.
2. Toename van stikstof- en fijnstofvervuiling. Indiener eist een nieuw gedegen onderzoek naar vervuiling door stikstof en fijnstof. De passages betreffende stikstofvervuiling bieden geen soelaas voor het probleem. Indiener geeft aan dat de verbreding van de A2 niet meegenomen is evenals de uitstoot als gevolg van jarenlang voorziene werkzaamheden. Bovendien is nergens onderbouwd dat de uitstoot van productieprocessen en auto's gunstiger zijn dan ten tijde van afgifte van de vergunning in 2000. Indiener geeft aan dat instellen van een milieuzone mogelijk

is, er een officieel RIVM- meetpunt zou moeten komen en deze te laten opnemen in het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML).

3. Magere compensatie. De plannen zullen falen omdat ze niet het creëren van een nieuwe ecologische hoofdstructuur omvatten, maar alleen slaan op deelmaatregelen, deelaspecten, op deelgebieden, op het wegnemen van de klachten. Zo wordt bijvoorbeeld nauwelijks aandacht geschonken aan de gevolgen voor aangrenzende natura gebieden en aan de grensmaas. Indiener stelt ook voor te wachten met het kappen van de bomen totdat er een contract is gesloten met een tweede opdrachtgever.
4. Verstoring balans tussen economie en leefbaarheid op grond van de 3 voorgaande punten. Indiener geeft aan dat de plannen in strijd zijn met de wereldwijde tendens om het natuurlijk evenwicht te herstellen. Indiener eist derhalve dat er voorstellen worden gelanceerd voor een gedegen groene compensatie, o.a. in de vorm van een groen asymmetrisch (steil oplopend aan de zijde van, langzaam oplopend richting dorpskern van Nieuwstadt) beekdal voor de Geleenbeek gedegen buffer tussen woonkern en industrie. Indiener eist grondig onderzoek, nieuwe metingen en een toekomstvisie waarin alle factoren worden meegenomen en tegen elkaar worden afgewogen (o.a. in verband met bovenstaande).

Reactie Provincie Limburg

In het MER is gebruik gemaakt van een beoordelingskader waarin alle milieuaspecten (en dus ook de leefbaarheidsaspecten) zijn opgenomen. Op basis van dit beoordelingskader zijn in het MER alle milieuaspecten beschreven en beoordeeld. Dit beoordelingskader was al opgenomen in de conceptnotitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) die voor deze ontwikkeling is gemaakt en waarover zienswijzen konden worden ingediend. Met dit beoordelingskader en deze aanpak is in het MER een complete en integrale beschrijving en beoordeling van de milieuaspecten en de leefbaarheid opgenomen.

Ten aanzien van geluidsoverlast zijn wij van mening dat er een gedegen onderzoek heeft plaatsgevonden (zie daarvoor het geluidrapport wat onderdeel uit maakt van de planstukken) waarbij ook diverse maatregelen beschouwd zijn. Voor deze maatregelen verwijzen wij naar paragraaf 4.8 van deze Nota van Zienswijzen en Advies. Hetzelfde geldt voor fijnstof. Hiervoor is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd waarbij geldt dat het planvoornemen voldoet aan de geldende luchtkwaliteitsnormen. Ook is er een voortoets uitgevoerd en heeft er een passende beoordeling plaatsgevonden. Dus ook stikstofeffecten zijn gedegen onderzocht. Ten aanzien van het instellen van een RIVM-meetpunt merken wij op dat de concentraties luchtverontreinigende stoffen in de omgeving van VDL Nedcar nu (ruim) onder de wettelijke grenswaarden liggen. Uit het uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek volgt dat de concentraties fijnstof en stikstofdioxide ook als VDL Nedcar uitbreidt ruimschoots onder de grenswaarden blijven. Gezien deze zeer ruime onderschrijding van grenswaarden wordt de realisatie van een officieel RIVM meetpunt niet zinvol geacht. Voor wat betreft het kappen van de bomen wachten totdat er een nieuwe opdrachtgever gevonden is, verwijzen wij naar paragraaf 4.2 van deze Nota van Zienswijzen en Advies. Tot slot zijn wij van mening dat wij zorgen voor een gedegen, zelfs bovenwettelijke compensatie, zie daarvoor paragraaf 4.7 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 31.3

Er is niks gedaan met inbreng uit vooroverleg.

Samenvatting argument

Indiener geeft aan dat de punten van zijn bezwaar al ter sprake zijn gebracht in de overleggen die voorafgaand aan het plan plaats hebben gevonden. Daarmee is niks gedaan en daarmee heeft de Provincie Limburg zich als een onverschillige bestuurder getoond.

Reactie Provincie Limburg

De provincie Limburg herkent zich niet in het verwijt een onverschillige bestuurder te zijn. Integendeel, tijdens de hele procedure is volop tijd en energie gestoken in het zorgvuldig informeren en betrekken van de omgeving bij de plannen. Suggesties van omgeving en belangengroeperingen zijn zoveel als mogelijk bij de planvorming betrokken. Dit neemt evenwel niet weg dat aan alle punten van bezwaar van de omgeving tegemoet is kunnen komen. Bij een dergelijk inpassingsplan is er sprake van een afweging van veel verschillende belangen en het is inherent aan dit proces dat niet aan alle punten die naar voren zijn gebracht kan worden voldaan.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 31.4

Loslaten "als dan" voorwaarde bij aanleg infrastructuur.

Samenvatting argument

De belofte dat er eerst een contract moest zijn getekend met een tweede opdrachtgever, is losgelaten. Dit kan procedureel niet.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.3 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 31.5

Verruimen grenzen voor geluidoverlast en aanpassen normen geluid.

Samenvatting argument

Doordat aan het einde van de inspraakprocedure opeens is gecommuniceerd dat de geluidzone wordt aangepast en geluidnormen wordt verruimd, heeft de Provincie Limburg zich een onbetrouwbare overheid getoond en is het geven van inspraak gefrustreerd.

Reactie Provincie Limburg

De provincie Limburg herkent zich niet in het verwijt een onbetrouwbare bestuurder te zijn. Dat de geluidbelasting vanwege industrielawaai zou toenemen in de omgeving van Nieuwstadt als gevolg van de uitbreiding van VDL Nedcar is in een vroeg stadium van de overlegfase gecommuniceerd met bewoners. Mede doordat uitgebreid onderzoek is gedaan naar mogelijke mitigerende maatregelen om

de toename van de geluidbelasting waar mogelijk te beperken, is pas in de afrondende fase van het geluidonderzoek duidelijk geworden in welke mate en bij welke woningen de voorkeurswaarde voor industrielawaai wordt overschreden. Desbetreffende bewoners zijn daarover zo snel als redelijkerwijs mogelijk was geïnformeerd. De stelling dat daardoor sprake is van een onbetrouwbare overheid wordt niet gevolgd, noch herkend.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 31.6

Verouderde en gepasseerde toekomstvisie.

Samenvatting argument

Indiener eist dat de plannen dusdanig worden aangepast dat ze een duurzaam karakter krijgen voor werkgelegenheid, mens en natuur. Het investeren van 50+ miljoen euro gemeenschapsgeld investeren zonder rekening te houden met toekomstige ontwikkelingen en de veranderende wereld sinds 2017 door COVID-19, stikstofcrisis, klimaatcrisis en handelsoorlog tussen China en VS is een achterhaald idee. Indiener is van mening dat uitgegaan wordt van een verouderde visie die bijgesteld moet worden als gevolg van de genoemde ontwikkelingen. Om die reden moet het inpassingsplan nu niet vastgesteld worden maar moet eerst een grondige analyse uitgevoerd worden van de genoemde ontwikkelingen. Indien is van mening dat 50+ miljoen euro aan duurzame werkgelegenheid geïnvesteerd moet worden in plaats van traditionele auto-industrie en geen rekening houdt met de toekomstige auto-industrie.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.4 van deze Nota van Zienswijzen en Advies voor wat betreft visie en paragraaf 4.5 wat betreft inzet aanzienlijk overheidsgeld.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Zienswijze 32.

Argument 32.1

Beperken van zicht, geluid- en lichtoverlast door een robuuste groenvoorziening.

Samenvatting argument

Om het VDL Nedcar-terrein vanuit Nieuwstad volledig aan het oog te onttrekken en om geluid- en lichtoverlast van de fabriek beter te beperken, wenst indiener een robuustere groenvoorziening aan:

1. De oostelijke zijde van de N276 vanaf Aan de Linde in noordelijke richting.
2. Daar waar de N276 randweg wordt langs het VDL Nedcar-terrein.
3. De 'onbestemde' hoek achter de bebouwing Aan de Linde/Limbrichterstraat.
4. Om het terrein beter te onttrekken aan het oog van direct omwonenden moet er ook een robuustere groenafscherming komen in de vorm van een begroeiende verhoging aan: De inpassing van het Industriepark Swentibold-terrein, met name aan de westelijke zijde van de N276.

Reactie Provincie Limburg

In het beeldregieplan is aangegeven op welke wijze de inpassing plaatsvindt. Aan de oostzijde van de randweg komt in de bocht van de Geleenbeek een nieuw struweel bestaande uit inheems plantmateriaal. Ter hoogte van de bestaande struweelbeplanting Geleenbeekdal komt geen boombeplanting. In de open stukken tussen de struwelen wordt aangesloten met bomen in de tussenberm rijweg-fietspad op de boombeplanting van het Geleenbeekdal. Dit is een robuuste afscheiding die tevens vanaf de N276 het Geleenbeekdal leefbaar maakt. In de bocht van de N276 bij Nieuwstadt is een grondwal van 3m. hoog voorzien om zowel de weg als het fabrieksterrein aan het zicht te onttrekken. Tussen de randweg en het fabrieksterrein is een robuuste groenstrook voorzien die maakt dat het fabrieksterrein zo veel mogelijk aan het zicht onttrokken wordt. Ter hoogte van de grondwal langs de N276 bij Nieuwstadt zal meer groen in de vorm van een bosje worden toegevoegd. De beschikbare ruimte voor inpassing tussen Industriepark Swentibold en de N276 is door de aanwezigheid van de Lindbeek niet groter dan 5 meter. Om tegemoet te komen aan de wens om een meer robuuste groene inpassing te voorzien, is het initiële ontwerp uit het Beeldregieplan geoptimaliseerd, waardoor de strook de volgende eigenschappen heeft. Het percentage inheemse hulst (dat erg goed in staat is visueel af te schermen) in het struweel verhogen tot 20% ten behoeve van het winterbeeld; De hoogte van het struweel bedraagt 4.00 meter tot aan boomkroon; De boomvormers op regelmatige geplaatste bomenrijen in planrijen (hart tot hart: 10 meter) uit te voeren. De keuze voor boomsoorten bestaat uit eik, linde, tamme kastanje, beuk. De onderbeplanting bestaat uit een bosplantsoen met bladhoudend materiaal (inheemse hulst, eenstijlige meidoorn, gewone hazelaar, sleedoorn en kornoelje).

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 32.2

Wettelijke natuurcompensatie laten landen bij de kern Nieuwstadt

Samenvatting argument

De wettelijke natuurcompensatie van de uitbreiding hoort volgens indiener bij Nieuwstadt te liggen omdat Nieuwstadt zwaar wordt getroffen door de uitbreidingen en inpassingen die daarmee gepaard gaan. De randweg met aansluitend het VDL Nedcar terrein komt immers vlak langs de bebouwing van het dorp te liggen waardoor het dorp aan drie zijden wordt ingeklemd door bedrijventerreinen en asfalt.

Reactie Provincie Limburg

Niet alle wettelijke natuurcompensatie kan landen bij Nieuwstadt. Dit komt omdat natuurcompensatie niet zomaar ergens kan/mag landen maar alleen toegestaan is binnen de zogenaamde goud groene natuurzone omdat dat het beste is vanuit natuur/ecologie. Voorts is het belangrijk dat het Sterrebos juist daar, voor zover als fysiek mogelijk, gecompenseerd wordt waar dit bos aangetast gaat worden. Desalniettemin hebben wij het mogelijk gemaakt door natuurcompensatie bovenwettelijk aan te vullen om circa 10 ha natuur in de omgeving van Nieuwstadt te realiseren (waarbij de bovenwettelijke natuurcompensatie geen goud groenen natuurzone status krijgt). Voor een meer uitgebreide beschrijving verwijzen wij naar paragraaf 3.6 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 32.3

Verkeersveiligheid, doorstroming en doortrekken c.q. realiseren van een dubbel eenzijdig fietspad.

Samenvatting argument

Indiener verzoekt om vanaf Susteren een dubbel eenzijdig fietspad aan te laten sluiten op het daar bestaande dubbele eenzijdige fietspad en dit langs de N276 door te laten lopen tot aan de Dr. Nolenslaan te Sittard. Het in het plan deels enkel en tweezijdig én deels dubbel en eenzijdige fietspad tussen de aansluiting bij Susteren en Sittard leidt namelijk tot een gevaarlijke situatie voor o.a. schooljeugd die in Sittard naar school gaan. Er moet onnodig vaak worden overgestoken en het belemmert de doorstroming van het verkeer.

Reactie Provincie Limburg

Het inpassingsplan geeft geen aanleiding om te kiezen voor een andere fietsstructuur binnen het plangebied dan voorzien. De verkeerssituatie aangrenzend aan het plangebied, op het kruispunt N276/Oude Rijksweg Zuid, daarentegen wel. De verkeersveiligheid ter plaatse kan worden verbeterd door het tweerichtings fietspad vanaf de nieuwe randweg door te trekken tot aan Susteren (Rijksweg Zuid). Om dit mogelijk te maken wordt in overleg met de Gemeente Echt-Susteren gezocht naar financiële middelen voor de aanleg van een tweerichtings fietspad buiten het plangebied. De uitkomst van het overleg wordt medio november verwacht.

De realisatie van het gevraagde tweerichtings fietspad vanaf kruispunt N276/Aan de Linde richting Sittard is complex en het is op voorhand niet zeker of de verkeersveiligheid voor de fietser daarmee wordt verbeterd. Dit heeft te maken met de aanleg van een fietsbrug over de N297 en de verkeersafwikkeling rondom Op de Vos waar een tankstation en een restaurant-vrachtwagenparkeerplaats veel verkeersbewegingen creëren met potentiële conflictsituaties voor de fietsers ter plaatse. Ook is het nodig om het effect van het gevraagde tweerichtings fietspad op de aansluitende fietsroutes in Sittard te onderzoeken om uit te sluiten dat daar geen nieuwe knelpunten ontstaan. Het onderzoek hiernaar maakt daarom deel uit van de reeds gestarte studie in breder verband genaamd Gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek waarvan de uitkomst in het voorjaar 2021 wordt verwacht.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Zienswijze 33.

Argument 33.1

Toekomstperspectief.

Samenvatting argument

Indiener betoogt dat er alles aan gedaan wordt om uit te breiden en in relatie daarmee de N276 verplaatst moet worden, zonder toekomstperspectief is in deze onzekere tijd. De uitbreiding van het wegennet gaat door. Indiener vraagt zich af wat er gebeurt als VDL Nedcar geen nieuwe deals sluit.

Het is mooi dat het bedrijf zorgt voor veel werkgelegenheid, maar het bedrijf zorgt ook keer op keer voor onzekerheid, nu door de uitbreiding ervan.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.4 en 4.5 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 33.2

Te weinig middelen voor compensatie omwonenden.

Samenvatting argument

Indiener is van mening dat er niet genoeg middelen zijn om in de behoefte van omwonende te voorzien, zodat zij in alle rust kunnen blijven wonen zoals zij dat nu doen. Het maatschappelijke belang is scheef ten opzichte van het bedrijfsmatige belang.

Reactie Provincie Limburg

Vanuit wet- en regelgeving en beleid wordt voldaan aan de wettelijke benodigde compensatie en maatregelen. Daarnaast voorzien wij in bovenwettelijke compensatie. Daarvoor verwijzen wij naar paragraaf 4.7 van deze Nota van Zienswijzen en Advies..

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 33.3

Planschade en nadeelcompensatie.

Samenvatting argument

Indiener wil dat VDL Nedcar en de Provincie Limburg rekening houden met de leefbaarheid van Nieuwstadt. Als de leefbaarheid niet gewaarborgd kan worden dan moet voorzien worden in planschade. Bijvoorbeeld door compensatie in de hypotheek of compensatie in de woningvermeerdering die gelijk staat aan de waardevermindering.

Reactie Provincie Limburg

Voor wat betreft hetgeen de Provincie Limburg doet aan leefbaarheid van Nieuwstadt wordt verwezen naar paragraaf 4.7 van de Nota van Zienswijzen en Advies. Voor wat betreft planschade verwijzen wij naar paragraaf 4.13

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 33.4

Sluipverkeer.

Samenvatting argument

Indiener verwacht dat sluipverkeer de overhand gaat nemen door de straten van Nieuwstadt gedurende de werkzaamheden en vraagt zich af hoe dit wordt geregeld.

Reactie Provincie Limburg

Gedurende de werkzaamheden is enig sluipverkeer niet te voorkomen. Met het nemen van maatregelen zal ook gekeken naar middelen die het stimuleren om de bestaande provinciale wegen zoveel mogelijk te blijven gebruiken.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 33.5

Lichthinder als gevolg van lampen en verkeer langs de randweg

Samenvatting argument

Indiener vraagt zich af of de lichten op de nieuwe N276 gedoofd worden in de nachtelijke uren, zodat de lichtvervuiling tot het minimum beperkt wordt. Ook vraagt indiener vraagt zich af of de verhoging langs het wegdek van de N276 hoog genoeg wordt, zodat de lichten van de wagens niet telkens voorbij flitsen.

Reactie Provincie Limburg

De verlichting van de N276 zal voornamelijk geplaatst worden op locaties waar dit noodzakelijk is en is op onderdelen vleermuisvriendelijk: te weten in de bochten van de randweg en bij de kruising aan de zuidkant van Yard-E. Net zoals langs de huidige situatie zal dit voornamelijk nabij bochten en locaties zijn waar de verlichting attentie verhogend dient te zijn. De verlichting zal door middel van led armaturen gerealiseerd worden die een verlichting creëert met een bundel die sterk gericht kan worden. Hiermee kan voornamelijk de weg verlicht worden zonder te veel strooilicht te creëren. De wal langs de randweg zal hoog genoeg zijn om de verlichting van het verkeer op de N276 af te vangen en het doorschijnen naar de woningen op Aan de Linde te voorkomen.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 33.6

Standaardberekening geluid toegepast op woningen die een hogere waarde hebben.

Samenvatting argument

De burens van de indiener hebben een brief ontvangen en omdat het huis van de indiener zelf buiten de wettelijke toegestane geluidsnorm komt, heeft zij geen brief ontvangen. Voor zover dit samenhangt met het verschil in bouwlagen tussen beide woningen twijfelt indiener aan deze berekening, aangezien zij van mening is dat er een standaard berekening op alle woningen is losgelaten. Tevens geeft indiener dat er de mogelijkheid is om in de hoogte uit te breiden.

Indiener wenst gecompenseerd te worden in isolatie of ventilatie als het geluid alsnog toeneemt boven de norm.

Reactie Provincie Limburg

Voor bestaande woningen wordt in het geluidonderzoek uitgegaan van het feitelijk aanwezige aantal bouwlagen. De woning van indiener bestaat uit twee bouwlagen: begane grond en eerste verdieping (kap). Voor elke bouwlaag en elke gevel is in het rekenmodel een rekenpunt opgenomen. Voor de woning van indiener zijn dit de rekenpunten 3607 t/m 3610. De positie van deze rekenpunten is weergegeven in bijlage 3 van het akoestisch rapport. Verder geldt voor de eerste bouwlaag een rekenhoogte van 1,5 meter (rekenpunt 3607_a) en voor de tweede bouwlaag een rekenhoogte van 4,5 meter (rekenpunt 3607_b). In bijlage 2 is de berekende geluidbelasting voor de woning van indiener per rekenpunt weergegeven op de verschillende rekenhoogten. Uit deze bijlage volgt ook dat voor de naastgelegen woning rekening is gehouden met de aanwezige derde bouwlaag (rekenhoogte 7,5 m). De stelling van indiener dat is uitgegaan van een standaardberekeningshoogte voor alle woningen wordt dan ook niet gevolgd.

De naastgelegen woningen ondervinden in de toekomstige situatie een geluidbelasting die na afronding maximaal 1 dB(A) boven de voorkeurgrenswaarde ligt. Dat betekent dat de geluidbelasting maar een klein beetje lager hoeft te liggen om niet voor een hogere waarde in aanmerking te komen. Ook het aantal bouwlagen speelt daarbij een belangrijke rol; de geluidbelasting neemt in de regel namelijk toe met de hoogte doordat demping en afscherming een minder grote rol spelen op grotere hoogten. Dit verschil in bouwlagen is ook de verklaring waarom de geluidbelasting op de woning van indiener niet boven de voorkeurswaarde uitkomt.

Indien de bestaande woning zodanig wordt uitgebreid of gewijzigd dat niet aan de geldende (voorkeurs)grenswaarden wordt voldaan, kan alsnog een hogere waarde aangevraagd worden. Verder geldt voor de uitbreiding van de woning op grond van het Bouwbesluit een eis voor de gevelwering van 20 dB(A). Aangezien de geluidbelasting van het industrieterrein bij naastgelegen woningen niet meer dan 51 dB(A) zullen bij uitbreiding van de woning binnen redelijkheid extra aanvullende maatregelen nodig om aan de binnenwaarde voor industrielawaai van 35 dB(A) te voldoen. Immers, $51 - 20 = 31$ dB(A).

Voor zover indiener vreest dat het geluid ter plaatse van de woning van indiener in de toekomst alsnog toeneemt tot een niveau boven de voorkeurswaarde geldt dat dit niet is toegestaan. De vastgestelde hogere waarden vormen samen met de gewijzigde geluidzone namelijk het plafond voor de geluidbelasting waaraan alle activiteiten op het industrieterrein tezamen aan moeten voldoen. Er kunnen met andere woorden geen activiteiten worden vergund die leiden tot een toename van de geluidbelasting bij woningen boven het niveau van de vastgestelde hogere waarden. Voor woningen waarvoor geen hogere waarde is vastgesteld, zoals de woning van indiener, mag het geluid niet toenemen tot boven de voorkeurswaarde. Bij elke wijziging van de vergunning zal daaraan worden getoetst.

Wanneer aan de voorkeurswaarde voor een geluidbelasting wordt voldaan, zoals dat het geval is voor het industrielawaai bij de woning van indiener, wil dat niet zeggen dat het geluid afkomstig van het industrieterrein niet zal of kan worden waargenomen en dat hinder volledig is uitgesloten. Wel geldt dat bij een geluidbelasting gelijk of lager dan de voorkeurswaarde sprake is zondermeer sprake van een geaccepteerd geluidniveau in de woning in het geval de ramen gesloten zijn. Extra gevelisolatie is in situaties dat de voorkeurswaarde wordt geaccepteerd dan ook niet aan de orde.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 33.7

Geluidreducerend asfalt randweg.

Samenvatting argument

Indiener is van mening dat het verkeersgeluid in de tuin hoger zal worden. Indiener vraagt zich af of het geluid reducerend wegdek ook wordt toegepast op de nieuwe N276. Indiener gaat ervan uit dat in de plannen uitgegaan wordt van het meest gunstige ontwerp voor Nieuwstadt.

Reactie Provincie Limburg

Naar aanleiding van verschillende zienswijzen en het advies van de Cie. is onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van extra bovenwettelijke maatregelen die de geluidbelasting in Nieuwstadt kunnen verlagen. Uitkomst van dit onderzoek is onder meer dat de randweg alsnog zal worden uitgevoerd in geluidreducerend asfalt.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 33.8

Garanderen uitzetten achteruitrijsignalen en beperken geluid laden en lossen.

Samenvatting argument

Ter compensatie worden akoestische signalen in de nacht uit gezet en wordt gebruik gemaakt van een nieuw type vrachtauto. Indiener vraagt op welke manier gegarandeerd wordt dat alleen deze nieuwe vrachtauto's die de optie hebben om het geluid uit te zetten het terrein op kunnen rijden.

Reactie Provincie Limburg

Het laden van vrachtauto's brengt geluid met zich mee, vooral door het vallen van rijplaten en laadkleppen. In nieuwere autotrailers worden deze veelal hydraulisch bediend, wat minder geluidsoverlast met zich meebrengt. Met het vernieuwen van de autotrailers zal deze overlast dan ook voor een deel teruggedrongen kunnen worden. Desalniettemin is in de geluidsonderzoeken rekening gehouden met het geluid van het verladen van auto's op de oude/bestaande autotrailers. Navraag bij de huidige vervoerders heeft geleid tot het antwoord dat hun huidige wagenpark in het algemeen niet over de optie beschikt van het hebben van een achteruitrijsignaal. De vrachtauto's die bij VDL Nedcar komen laden en lossen worden veelal niet in binnensteden ingezet maar worden voor louter voor de industrie ingezet waar deze optie overbodig is. In voorkomende gevallen kan het signaal worden uitgezet. De eigen TUG masters van VDL Nedcar beschikken niet over deze optie en overlast is daarmee uitgesloten. In toekomstige contracten neemt VDL Nedcar het kunnen uitzetten van het achteruitrijsignaal mee in haar onderhandeling met de vervoerders. VDL Nedcar zal hierin eisen dat als zij de optie van het achteruitrijsignaal wel op hun vrachtauto's hebben deze uitgezet kan worden op haar terrein. Mocht er onverhoopt toch overlast zijn van dit geluid in de nacht dan kan altijd een klacht worden ingediend bij info@vdlnedcar.nl. Na deze klacht zal worden uitgezocht hoe dit heeft kunnen plaatsvinden en hoe dit te voorkomen in de toekomst. Verder is het melden van een klacht mogelijk via de RUDZL. Zie daarvoor de site www.rudzuidlimburg.nl. Onder het kopje bedrijven

en particulieren staat een klachtenformulier milieu. Ook kan gebeld worden met nummer 043-3617070 van de RUDZL.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 33.9

Landschappelijke inpassing.

Samenvatting argument

Momenteel heeft indiener uitzicht op een bosgebied en landerijen, hetgeen met de uitbreiding verdwijnt voor een weg en een 6 meter hoog gebouw. Indiener vindt het huidige uitzicht een waardevermeerdering voor haar huis. Indiener is blij dat het uitzicht gecompenseerd wordt door een ophoging en beplanting, ook al is dit geen verplichting. Zij verzoekt om hierbij ook rekening te houden in de diversiteit van de beplanting zodat ook in de winter het groen de gebouwen bedekt.

Reactie Provincie Limburg

De grondwal wordt ingeplant met inheemse struweelbeplanting (hazelaar, krentenboompje, sleedoorn, kornoelje, hondsroos, vlier, Gelderse roos). Daarmee is de inpassing voldoende robuust. In alle seizoenen wordt het zicht op het terrein ontnomen.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 33.10

Ecologische verbinding via oversteekviaduct.

Samenvatting argument

Indiener verzoekt rekening te houden met de wilde dieren die verdreven worden door de plannen. Indiener geeft de suggestie van een oversteekviaduct en het plaatsen van meer groen dan gepland.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

Ter hoogte van de grondwal langs de N276 bij Nieuwstadt zal meer groen in de vorm van een bosje worden toegevoegd.

Zienswijze 34.

Argument 34.1

Niet loslaten "als dan" Sterrebos voordat er een nieuwe klant is en opnemen voorwaarde hierover in de omgevingsvergunning.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat er een voorwaarde moet worden opgenomen in de Omgevingsvergunning waardoor het vellen van het Sterrebos, de Kleine Allee en het Pasveld pas mogelijk wordt zodra er contractueel is vastgelegd dat er een nieuwe opdrachtgever voor VDL Nedcar gevonden is en de capaciteit van de

huidige fabriek daarvoor in dat geval ontoereikend is. Anders is er sprake van grote negatieve effecten op de natuur- cultuur en landschappelijke waarden in het plangebied.

Het kappen van duizenden monumentale bomen worden gekapt zonder dat daar binnen afzienbare tijd een dringende noodzaak voor is, is onacceptabel.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze verwijzen wij naar paragraaf 4.2. van deze Nota van Zienswijzen en Advies. Verder merken wij op dat de kaptoestemming die opgenomen is in de omgevingsvergunning de bomen betreft welke onderdeel uitmaken van de gronden behorende bij het Rijksmonument (Sterrebos). Voor de overige te kappen bomen wordt een aparte (8 weken) procedure doorlopen.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 34.2

Starten natuurcompensatiemaatregelen voorafgaand aan de uitbreiding.

Samenvatting argument

Indiener pleit voor een snelle start van de aanplant en uitvoering van de compensatiemaatregelen en de aanleg van de noodzakelijke infrastructuur. Daarvan kunnen omwonenden op korte termijn al profiteren. Mocht uitbreiding van VDL Nedcar niet nodig zijn, dan zijn de onderdelen met hoge natuur- cultuur en landschappelijke waarden behouden voor de regio. Daarmee wordt bijgedragen aan verhoging van het natuurlijke, culturele, toeristische niveau van de groene taille van Limburg. Tevens vindt er een grotere CO2-reductie plaats. Indiener ondersteunt mede zienswijze 17.

Reactie Provincie Limburg

Mede op grond van een benodigde gewenningstermijn voor diverse soorten zal op grond van de benodigde Wet Natuurbescherming ontheffing een deel van de natuurcompensatie gerealiseerd worden voor de aantasting van de natuur en fabrieksuitbreiding. Verder willen wij de infrastructuur snel aanleggen maar voor de definitieve start van de uitvoering van de infrastructuur hebben wij mede gelet op de zienswijzen een go-no go moment ingebouwd in de anterieure overeenkomst die wij afsluiten voordat Provinciale Staten beslissen over het inpassingsplan (zie ook paragraaf 4.3). Naar verwachting zal de infrastructuur op zijn vroegst eind 2022 worden opgepakt.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Zienswijze 35.

Argument 35.1

Ontoelaatbare geluidhinder/compensatie isolatiekosten.

Samenvatting argument

Uit de stukken blijkt dat als gevolg van de uitbreiding van VDL Nedcar het huis van indiener ontoelaatbare geluidshinder krijgt. Indiener wil weten hoe hij gecompenseerd wordt in gevelisolatiekosten.

Reactie Provincie Limburg

Voor de woningen waarvoor een hogere waarde voor industrielawaai is vastgesteld geldt op grond van de Wet geluidhinder een eis met betrekking tot het geluidniveau in de woning van 35 dB(A). Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg stellen zich garant voor het treffen van (extra) gevel isolerende maatregelen aan deze woningen zodanig dat bij gesloten ramen aan deze binnenwaarde wordt voldaan. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat wanneer een hogere waarde is vastgesteld voor een woning, dat niet automatisch betekent dat de desbetreffende woning ook in aanmerking komt voor gevel isolerende maatregelen. Dit hangt in de eerste plaats af de reeds aanwezige gevelisolatie en de hoogte van de vastgestelde hogere waarde.

In hoofdstuk 4.9 van de Nota Zienswijzen is toegelicht hoe bepaald wordt welke woningen in aanmerking komen voor maatregelen en welke voorwaarden daaraan zijn verbonden. Onderzoek naar welke maatregelen nodig zijn, is maatwerk. Vooruitlopend op dit onderzoek kan niet worden aangegeven of en zo ja voor welke isolerende maatregelen de woning van indiener in aanmerking komt. Het onderzoek wordt opgestart nadat de hogere waarden zijn vastgesteld en een eventuele beroepsprocedure is afgerond. Eigenaren van de betreffende woningen worden hier tijdig van op de hoogte gebracht. Het onderzoek moet zijn afgerond en de maatregelen moeten zijn uitgevoerd vóórdat het industrieterrein is uitgebreid.

De stelling van indiener dat uit de stukken blijkt dat sprake is van ontoelaatbare geluidhinder wordt niet gevolgd.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Zienswijze 36.

Argument 36.1

Tegemoetkoming voor huiseigenaren.

Samenvatting argument

Indiener geeft aan dat er gesproken is over een tegemoetkoming of compensatie voor huiseigenaren, maar kan hier niets over terugvinden en verzoekt de formulieren hiervoor toe te sturen.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze verwijzen wij naar het gestelde in paragraaf 4.9 van deze Nota Zienswijzen en Advies wat betreft gevelisolatie en naar paragraaf 4.13 voor wat betreft planschade en nadeelcompensatie.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 36.2

Communicatie over de plannen.

Samenvatting argument

Indiener is van mening dat de foto (plattegrond) van nieuwe plannen door heel Nieuwstadt verspreid moet worden en niet alleen op internet. Pas daarna mag de reactieperiode ingaan.

Reactie Provincie Limburg

In paragraaf 2.3 van deze Nota Zienswijzen en Advies zijn de hoofdlijnen beschreven hoe er gecommuniceerd is met de omgeving en de informatievoorziening voor bewoners heeft plaatsgevonden en nog plaatsvindt. Internet is daarbij niet het enige communicatiemiddel geweest voorafgaand aan de ter inzage legging. Wij hebben het verspreiden van analoge plankaarten van de nieuwe plannen daarom niet noodzakelijk geacht.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Zienswijze 37. Kreis Heinsberg

Argument 37.1

Geluid- en milieueffecten Duitsland.

Samenvatting argument

Indiener heeft geen bedenkingen als goed geregeld wordt dat VDL Nedcar op het gebied van geluid en emissies waaronder luchtkwaliteit geen overlast veroorzaakt in de gemeente Selfkant.

Reactie Provincie Limburg

Er zijn geen geluideffecten en/of luchtkwaliteit effecten door de beoogde ontwikkeling van VDL Nedcar op het grondgebied van de gemeente Selfkant. Ter beantwoording van de vraag of de aangevraagde situatie significante effecten op het gebied van stikstofdepositie kan hebben dient in beginsel toepassing te worden gegeven aan het daarvoor relevante buitenlands toetsingskader. Het project voorziet voor de Duitse Natura 2000-gebieden niet in een toename van stikstofdepositie van 0,1 kg N/ha/jaar (7,14 mol/ha/jaar) of meer. Op basis van de Duitse toetsingsmethode voor de beoordeling van effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, kan er derhalve vanuit worden gegaan dat significante negatieve effecten op deze gebieden in zoverre zijn uitgesloten. Temeer nu er binnen de gemeente Selfkant geen Natura 2000-gebieden zijn gelegen is voor het onderdeel stikstofdepositie geen sprake van een verslechtering.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Zienswijze 38.

Argument 38.1

Nut en noodzaak uitbreiding fabriek.

Samenvatting argument

Indiener maakt bezwaar tegen de hele uitbreiding, omdat nut en noodzaak daarvan niet is aangetoond terwijl er onherstelbare schade wordt aangericht aan de directe omgeving, natuur en leefomgeving van omwonenden.

Reactie Provincie Limburg

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.2. tot en met 4.5 van deze Nota van Zienswijzen en Advies en paragraaf 2.4 van de plantoelichting.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.2

Verloren gaan van natuurwaarden Geleenbeek en landschapspark door versturende werking activiteiten VDL Nedcar.

Samenvatting argument

De Geleenbeek en het landschapspark worden ingeklemd tussen de spoorlijn en de Rijksweg N276. Indiener vreest voor het verdwijnen van zeldzame flora en fauna in dit gebied als gevolg van vrachtwagens en auto's op de aangrenzende Green OK Yard, Warehouse on Wheels en een parkeerterrein voor 3000 auto's.

Reactie Provincie Limburg

In het landschapsplan, dat onderdeel is van het inpassingsplan, is aangegeven hoe de landschappelijke inpassing plaatsvindt. Voor wat betreft het Geleenbeekdal is in het landschapsplan specifiek ingegaan op maatregelen om te komen tot een waarborging van natuur en landschapswaarden in het landschapspark. Daarnaast zorgen we met het plan voor goede ecologische verbindingen met de natuurgebieden aan de noordzijde van het plangebied. Wellicht ten overvloede merken wij op dat hermeandering en inrichting van het Geleenbeekdal compensatie betrof van het bestemmen van het terrein ten oosten van de N276 en de Geleenbeek tot Yard-E.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.3

Nog meer druk op smalste stukje Nederland.

Samenvatting argument

Indiener maakt bezwaar tegen de verdere vernauwing van het smalste stukje van Nederland, de daarmee gepaard gaande beperking van leefbaar gebied en de negatieve effecten op natuur en leefomgeving als gevolg van logistieke verdozing, industrie en toenemende verkeersdruk. Met de uitbreiding van VDL Nedcar wordt het smalste stukje van Nederland een aaneengesloten industriegebied.

Reactie Provincie Limburg

Wij erkennen dat Zuid-Limburg sterkt verstedelijkt is zeker ter hoogte van 'het smalste stukje Nederland'. In de ontwerp-Omgevingsvisie Limburg is zorgvuldig ruimtegebruik tot één van de leidende Limburgse principes benoemd. Op het abstractieniveau van Zuid-Limburg is dit onder meer uitgewerkt in een visie op Zuid-Limburg, inclusief het gebied dat indiener aanhaalt. Als contramal van de verstedelijking zijn op het schaalniveau van Zuid-Limburg o.a. de Maasvallei, alle beken en

beekdalen, het Nationaal Landschap Zuid-Limburg en meer specifiek ook het PIO project Swentibold en de ontwikkeling van een gebiedsvisie voor de omgeving van Chemelot van belang. Hiertussen vindt op projectniveau afstemming plaats.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.4

Onvoldoende geld voor mitigerende maatregelen.

Samenvatting argument

Indiener vreest voor grote negatieve effecten op het milieu, de leefbaarheid in Nieuwstadt en de gezondheid van haar inwoners. De toenemende productie en vrachtverkeer heeft impact op water, luchtkwaliteit (met name stikstof en fijnstof) en gezondheid (o.a. lichthinder). Indiener stelt dat er onvoldoende geld is voor de benodigde mitigerende maatregelen.

Reactie Provincie Limburg

In het MER is een beschrijving en beoordeling opgenomen van de milieueffecten en is ook beschreven of en zo ja, welke mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat mitigerende en compenserende maatregelen voor een aantal milieuaspecten noodzakelijk zijn (natuur, geluid). Met deze maatregelen is rekening gehouden bij de benodigde budgetten.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.5

Stopzetten inpassingsplan tot er een nieuwe toekomstvisie is.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat de inpassingsplan-procedure moet worden stopgezet en aangehouden totdat er een nieuwe, actuele verkenningnota is. De voorgenomen ontwikkeling berust op een verkenningnota die is opgesteld in 2017, terwijl de wereld sinds die tijd ingrijpend is veranderd. Als de uitbreiding over 5 jaar is gerealiseerd, zijn het autoprodukt en de autoproduktie ingrijpend veranderd. Indiener vreest dat de toegenomen waarde van het complex uiteindelijk niet ten goede komt aan Limburgse werkgelegenheid in de autosector, maar aan grote, buitenlandse spelers en/of andere economische sectoren. De ontwikkelingen van de laatste jaren moeten middels een nieuwe verkenningnota moet meegenomen in de besluitvorming, voordat er 50 miljoen euro belastinggeld wordt geïnvesteerd.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.4 en .4.5 van deze Nota van Zienswijze en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.6

Ontbreken visie op werkgelegenheid en ontbreken toekomstvisie.

Samenvatting argument

Werkgelegenheid wordt genoemd als belangrijkste argument voor de uitbreiding van c.q. voor het investeren van 50 miljoen belastinggeld om deze uitbreiding mogelijk te maken, echter het argument wordt nergens onderbouwd. Het ontbreken van een onafhankelijk opgestelde toekomstvisie met betrekking tot werkgelegenheid bij de geldverstrekken overheden is reden is om de vaststelling van het inpassingsplan uit te stellen totdat deze exercitie wél is uitgevoerd. Indiener eist dat een wetenschappelijk getoetste bedrijfskundige onderbouwing van het werkgelegenheidsargument.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 3.3. en 3.4 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.7

Alternatieven MER.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat VDL Nedcar discussies over alternatieven steeds ontweek door te verwijzen naar de ruimte in het vigerende bestemmingsplan.

Reactie Provincie Limburg

In de NRD voor het MER zijn drie alternatieven beschreven die in het MER worden onderzocht. Naar aanleiding van reacties op de NRD en door voortschrijdend inzicht zijn in het MER uiteindelijk meer (namelijk vijf) alternatieven onderzocht. In het MER is gemotiveerd waarom deze alternatieven zijn onderzocht en andere alternatieven niet. De ruimte in het vigerende bestemmingsplan was bij deze onderbouwing van ondergeschikt belang. Uiteraard is bij het ontwikkelen van de alternatieven en bij het beschrijven en beoordelen van de effecten van de alternatieven gekeken naar het huidige ruimtegebruik en naar de ruimte die de vigerende bestemmingsplannen bieden.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.8

Huisvesting van werknemers.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat voor een uitbreiding van het personeelsbestand van buiten de regio en/of buiten Nederland geworven moet worden. Hebben de betrokken overheden nagedacht over de huisvesting van deze werknemers en de impact op het nu al schaarse aanbod van woningen in de regio?

Reactie Provincie Limburg

De werving van werknemers zal op zijn vroegst starten in 2022 en 2023. De herkomst van de werknemers is nu nog niet bekend, zodat ook nog niet geanticipeerd kan worden op huisvestigingsvraagstukken in relatie tot de actuele woningvoorraad in de regio.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.9

Ontbreken van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA).

Samenvatting argument

Indiener stelt dat het ontwerp inpassingsplan en de lopende inpassingsplan-procedure aangehouden moeten worden totdat er een MKBA is uitgevoerd.

Reactie Provincie Limburg

Er wordt geen MKBA uitgevoerd. Er is ook geen verplichting om een MKBA op te stellen ter onderbouwing van een inpassingsplan. Uiteraard is voor de vaststelling van een inpassingsplan door Provinciale Staten een zorgvuldige belangenafweging aan de orde. Voor de Provincie Limburg is de aanleiding om een inpassingsplan-procedure te starten, het versterken van de strategische positie van VDL Nedcar en de automotieve sector in de regio. Hierin ligt voor de Provincie Limburg een belangrijk en evident maatschappelijk belang om planologisch mee te werken aan een mogelijke fabrieksuitbreiding en de daarvoor benodigde infrastructurele maatregelen. Voor het inpassingsplan is een MER opgesteld. Voor de belangenafweging is via het MER-traject een breed scala aan omgevingseffecten in beeld gebracht en tegen elkaar afgewogen. Gezien het gegeven dat een MER-procedure is gevolgd en vooral het evidente maatschappelijke belang (zie daarvoor ook paragraaf 4.2 tot en met 4.5 van deze Nota van Zienswijzen en Advies en de Notitie dwingende redenen van groot openbaar belang welke als een aparte bijlage bij de plantoelichting is gevoegd), is niet gekozen voor een MKBA.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.10

Loslaten "als dan" voorwaarde kap Sterrebos.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat er geen bomen op het toekomstige fabrieksterrein gekapt moeten worden zolang nut en noodzaak van de uitbreidingsplannen niet zijn aangetoond in de vorm van voldoende opdrachten om de uitbreiding te rechtvaardigen.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.2 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.11

Instellen van een milieuzone.

Samenvatting argument

Indiener wil dat het hele terrein inclusief Industrial Park Swentibold een milieuzone wordt, zodat geborgd is dat enkel vrachtwagens die aan de Europese Euro-6 normen voldoen, toegang kunnen krijgen tot het VDL Nedcar-complex.

Reactie Provincie Limburg

Het instellen van een milieuzone achten wij vanuit luchtkwaliteit bezien niet nodig daar er voldaan wordt aan wettelijke luchtkwaliteitsnormen. Bovendien is de op de Maasvlakte genoemde milieuzone sinds 2014 in werking. Sindsdien zijn de ontwikkelingen in motoren snel gegaan. Binnen deze genoemde milieuzone mogen alleen Euro 6 vrachtauto's rijden omdat dergelijke auto's veel schonere motoren dan de meer traditionele vrachtauto's hebben. Inmiddels heeft meer dan de helft van het Nederlandse vrachtwagenpark Euro 6 vrachtauto's. Ook het aandeel buitenlandse vrachtauto's die Euro 6 hebben is aanzienlijk daar deze vrachtauto's door het intensief gebruik vrij snel vervangen worden (en dan veelal) door vrachtauto's die steeds schoner zijn.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.12

De kern Nieuwstadt betrekken bij alle toetsen.

Samenvatting argument

De kern Nieuwstadt zal als gevolg van de plannen geconfronteerd worden met risico's voor mens, milieu en leefbaarheid. Indiener stelt om die reden dat Nieuwstadt betrokken moet worden bij alle toetsen. Dat is nu niet het geval. Nieuwstadt wordt geraakt door geluid, maar voor de overige aspecten wordt Nieuwstadt aangemerkt als gelegen buiten het plangebied. Als voorbeeld verwijst indiener naar het aspect verkeersveiligheid.

Reactie Provincie Limburg

In het MER is de omvang van het studiegebied (het gebied waar effecten kunnen optreden) zodanig dat alle relevante effecten in beeld zijn gebracht. De omvang van het studiegebied kan verschillend zijn voor de verschillende milieuaspecten. Het geval van deze aanpak is dat niet bij alle aspecten geheel Nieuwstadt is beschouwd.

Ten aanzien van verkeersveiligheid geldt dat de verkeerseffecten zijn beoordeeld op basis van modelberekeningen. Hiervoor is eerst de referentiesituatie doorgerekend zonder uitbreiding VDL Nedcar en zonder infra aanpassingen. Vervolgens is de plansituatie in beeld gebracht met de uitbreiding van VDL Nedcar en bijbehorende infra aanpassingen. Vervolgens zijn de verschillen in beeld gebracht en blijkt dat er een lichte verkeerstoename ten gevolge van het plan te verwachten is in Nieuwstadt. Deze toename zit hoofdzakelijk op de hoofdstructuur Aan de Linde - Limbrichterstraat - Grachtstraat en Susterderweg. De maximale toename is ruim 500 mvt per werkdag (bij Aan de

Linde). Een deel van de toename hangt samen met de uitbreiding van VDL Nedcar en een deel hangt samen met een veranderde routekeuze van lokaal verkeer (niet VDL Nedcar gerelateerd) door de beoogde randweg N276. Ten opzichte van het bestaande verkeer in de referentiesituatie is de toename ons inziens beperkt. De hoeveelheid verkeer in de plansituatie past nog steeds bij de functie van erftoegangsweg. Om deze reden hebben we geen voornemen om in relatie tot het plan bij VDL Nedcar de ontsluitingsstructuur in Nieuwstadt te wijzigen.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.13

Bestemming Yard-E in relatie tot referentiesituatie.

Samenvatting argument

Indiener heeft geen planstukken kunnen vinden waaruit blijkt dat Yard-E al de bestemming industrieterrein heeft. Indien Yard-E nog steeds bestemming landbouw heeft, dan loopt de oranje lijn in figuur 4.1 niet goed en is de definitie van de referentiesituatie in paragraaf 3.6 van het MER rapport discutabel. In het MER-rapport staat dat het op basis van de planologische situatie mogelijk is het stuk grond ten oosten van de N276 te gebruiken, maar op basis van de huidige omgevingsvergunning nog niet. Om de betreffende gronden te kunnen benutten moet de omgevingsvergunning (en dus ook de inrichtingsgrens) worden aangepast. Dit betekent dat de definitie van de referentiesituatie incorrect is. De beoogde randweg bij de aansluiting met de N276 ter hoogte van Nieuwstadt valt buiten het plangebied Swentibold.

Reactie Provincie Limburg

Voor Yard-E geldt dat hier reeds sinds 2000 een bestemming 'Yard' geldt op grond artikel 7 met bijbehorende verbeelding van het thans nog geldende bestemmingsplan ter plekke "Industriepark Swentibold/N297n" (vastgesteld door de gemeenteraad op 26-06-2000, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Limburg op 17-10-2000). In de beleving van veel inwoners van Nieuwstadt wordt dit nog als agrarisch gebied gezien daar het gebied nog in agrarisch gebruik is. Bestemmingsplan technisch betreft dit echter geen agrarische bestemming meer. Kortom er rust reeds 20 jaar geen agrarische bestemming meer op de Yard-E. Derhalve is de definitie van de referentiesituatie juist. Een groot deel van de beoogde randweg is geprojecteerd binnen de bestemming 'Yard-E' van het vigerende bestemmingsplan uit 2000. Echter deze bestemming betreft geen verkeersbestemming met hoofdfunctie verkeer. Voorts valt de randweg aan de noord en zuidkant buiten het vigerende bestemmingsplan. Daarom is er ook een inpassingsplan opgesteld om dit planologisch mogelijk te maken.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.14

Onduidelijkheid gevolgen toename vrachtverkeer voor de omgeving.

Samenvatting argument

Indiener maakt bezwaar tegen goedkeuring van het inpassingsplan en de uitbreiding van VDL Nedcar voordat duidelijk is wat de gevolgen zijn van de toename van het vrachtverkeer voor de omgeving,

welke maatregelen op welk moment genomen gaan worden om die negatieve gevolgen tegen te gaan en hoe de toekomstige situatie eruit komt te zien.

Reactie Provincie Limburg

De overlast voor de omgeving zal beperkter zijn dan huidig het geval is. Momenteel moet al het vrachtverkeer van en naar VDL Nedcar en Katoennatie/Mitsubishi over de N276 rijden. Hun voornaamste afwikkelrichting is de A2. Straks zullen beide stromen via de nieuwe ongelijkvloerse kruising rijden en via de N297 direct de A2 op kunnen rijden. Daardoor ontstaan er minder vrachtwagenbewegingen op het provinciale en lokale wegennet. De overlast door het parkeren van vrachtwagens is een landelijk probleem wat voornamelijk in de grensregio's optreedt. De Provincie Limburg is samen met Rijkswaterstaat en gemeentes de haalbaarheid van een aantal locaties aan het onderzoeken om centrale voorzieningen te treffen waar chauffeurs kunnen parkeren en overnachten op een beveiligde en afgesloten parkeerplaats direct gelegen aan een snelweg. Op dit moment worden drie locaties in Limburg nader beoordeeld. Deze plannen worden los van de ontwikkeling van de uitbreiding van VDL Nedcar opgepakt omdat dit een breder probleem is. Ten aanzien van de handhaving wordt veelvuldig met de gemeentes overlegd om waar mogelijk chauffeurs te weren van ongewenste locaties.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.15

Er wordt onvoldoende rekening gehouden met het optreden van verkeersincidenten.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat voor de N276 en de Yard-E inrit parkeren onvoldoende rekening is gehouden met incidenten op de A2. Het verkeerssysteem en het verkeersplan voor de uitbreiding werken in de praktijk niet c.q. worden niet toegepast. Indiener maakt hier bezwaar tegen.

Reactie Provincie Limburg

De huidige aanwezige verkeersregelininstallaties in het gebied zijn oudere types waarmee sturing beperkt mogelijk is. De nieuwe verkeersregelininstallaties zullen "slimmer" zijn en beter kunnen communiceren met elkaar en de verkeerscentrale. Daarmee is tijdens calamiteiten ook beter te sturen op doorstroming op de provinciale wegen N276 en N297 en de ontsluiting van de onderliggende wegen. Bij incidenten op de A2 zal het tijdelijk druk zijn op de provinciale wegen aangezien deze een beperktere afwikkelcapaciteit hebben dan de A2. Echter voor incidenten is gekeken naar acceptabele maatregelen door Rijkswaterstaat en de Provincie Limburg.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.16

Verkeersdruk en verkeersknelpunten.

Samenvatting argument

Indiener maakt zich zorgen over de toename van de verkeersdruk in Nieuwstadt, de verslechtering van huidige knelpunten en het ontstaan van nieuwe knelpunten. De Provincie Limburg omzeilt vragen en zorgen van inwoners hierover.

Reactie Provincie Limburg

De verkeerseffecten zijn beoordeeld op basis van modelberekeningen. Hiervoor is eerst de referentiesituatie doorgerekend zonder uitbreiding VDL Nedcar en zonder infra aanpassingen. Vervolgens is de plansituatie in beeld gebracht met VDL Nedcar-uitbreiding en bijbehorende infra aanpassingen. Vervolgens zijn de verschillen in beeld gebracht en blijkt dat er een lichte verkeerstoename ten gevolge van het plan te verwachten is in Nieuwstadt. Deze toename zit hoofdzakelijk op de hoofdstructuur Aan de Linde - Limbrichterstraat - Grachtstraat en Susterderweg. Een deel van de toename hangt samen met de uitbreiding van VDL Nedcar en een deel hangt samen met een veranderde routekeuze van lokaal verkeer (niet VDL Nedcar-gerelateerd) door de beoogde randweg N276. Ten opzichte van het bestaande verkeer in de referentiesituatie is de toename ons inziens beperkt. De hoeveelheid verkeer in de plansituatie past nog steeds bij de functie van erftoegangsweg. Om deze reden hebben we geen voornemen om in relatie tot het plan bij VDL Nedcar de ontsluitingsstructuur in Nieuwstadt te wijzigen.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.17

Realisatie tweerichtingenfietspad/verkeersveiligheid.

Samenvatting argument

Indiener maakt bezwaar tegen de huidige plannen voor het fietsverkeer langs de N276 en eist voor de veiligheid van met name kinderen dat er een tweerichtings fietspad langs de oostzijde van de N276 van de Oude Rijksweg in Susteren tot aan (en over) de Dr. Nolenslaan in Sittard wordt aangelegd.

Reactie Provincie Limburg

Het inpassingsplan geeft geen aanleiding om te kiezen voor een andere fietsstructuur binnen het plangebied dan voorzien. De verkeerssituatie aangrenzend aan het plangebied, op het kruispunt N276/Oude Rijksweg Zuid, daarentegen wel. De verkeersveiligheid ter plaatse kan worden verbeterd door het tweerichtings fietspad vanaf de nieuwe randweg door te trekken tot aan Susteren (Rijksweg Zuid). Om dit mogelijk te maken wordt in overleg met de Gemeente Echt-Susteren gezocht naar financiële middelen voor de aanleg van een tweerichtings fietspad buiten het plangebied. De uitkomst van het overleg wordt medio november verwacht.

De realisatie van het gevraagde tweerichtings fietspad vanaf kruispunt N276/Aan de Linde richting Sittard is complex en het is op voorhand niet zeker of de verkeersveiligheid voor de fietser daarmee wordt verbeterd. Dit heeft te maken met de aanleg van een fietsbrug over de N297 en de verkeersafwikkeling rondom Op de Vos waar een tankstation en een restaurant- vrachtwagenparkeerplaats veel verkeersbewegingen creëren met potentiële conflictsituaties voor de fietsers ter plaatse. Ook is het nodig om het effect van het gevraagde tweerichtings fietspad op de aansluitende fietsroutes in Sittard te onderzoeken om uit te sluiten dat daar geen nieuwe knelpunten ontstaan. Het onderzoek hiernaar maakt daarom deel uit van de reeds gestarte studie in breder

verband genaamd Gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek waarvan de uitkomst in het voorjaar 2021 wordt verwacht.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.18

Het gebruik van vakjargon en veel afkortingen.

Samenvatting argument

Indiener is van mening dat burgers niet afdoende in staat gesteld zijn om het inpassingsplan en de onderliggende stukken te begrijpen, valideren en beoordelen. Met name door het ontbreken van een uitleg van gebruikte afkortingen, termen en begrippen. Dit is een reden om de vaststelling van het inpassingsplan uit te stellen totdat alle stukken wel zijn voorzien van verklaringen en toelichtingen en er nieuwe terinzagelegging heeft plaatsgevonden.

Reactie Provincie Limburg

De uitbreiding van VDL Nedcar en de aanpassing van de provinciale wegen is een omvangrijk en complex project. Het in beeld brengen van de effecten van dit project brengt uitgebreide onderzoeken en rapportages met zich mee. Om belanghebbenden en omwonenden zo goed mogelijk te informeren over de resultaten van deze onderzoeken is veel zorg uitgegaan naar de rapportages. De Cie. heeft aangegeven dat het MER goed toegankelijk is, ruim voorzien van ondersteunende illustraties en tabellen en logisch opgebouwd. De effectbeschrijving en -beoordeling worden ondersteund door een grote hoeveelheid achtergrondrapporten. Ook deze zijn helder en systematisch van opzet. Ook ten aanzien van het akoestisch onderzoek heeft de Cie. aangegeven dat deze systematisch en goed van opzet en gemakkelijk leesbaar is. Omdat het een omvangrijke hoeveelheid informatie is hebben meerdere informatiebijeenkomsten plaatsgevonden om de resultaten met omwonenden en belanghebbenden te bespreken. In het MER is een lijst met afkortingen en begrippen opgenomen. Deze lijst zal nog uitgebreid worden.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

De lijst met afkortingen in het MER is aangevuld.

Argument 38.19

Uitvoeringsschema PIO.

Samenvatting argument

Indiener geeft aan dat een uitvoeringsschema van gegroepeerde PIO-wensen van omwonenden ontbreekt. De Provincie Limburg zou in maart 2020 via het PIO aangeven welke projecten op welke termijn gerealiseerd worden. Dit is echter niet gebeurd. Een en ander moet - conform de toezegging van gedeputeerde Mackus - alsnog worden aangeleverd, inclusief een tijdsplanning, kostenbegroting en beoogde financieringsbron. De maatregelen die op korte termijn uitvoerbaar zijn moeten gelijktijdig met het inpassingsplan worden uitgevoerd.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze verwijzen wij naar paragraaf 4.7 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.20

Noodzaak parkeerterrein bij Geleenbeek.

Samenvatting argument

Indiener zet vraagtekens bij de noodzaak van het extra parkeerterrein aan de Geleenbeek. De uitbreiding voorziet in parkeerplaatsen die niet zijn toe te schrijven aan de uitbreiding van personeel.

Reactie Provincie Limburg

Voor het bouwen van auto's zijn nog altijd veel mensen nodig, ondanks hoge mate van automatisering van delen van het productieproces. Naar verwachting zal een nieuwe productielijn een vergelijkbaar aantal medewerkers vragen bij een vergelijkbaar model en volume. Voor de huidige modellen zijn ongeveer 6.500 medewerkers nodig om 200.000 auto's per jaar te produceren. Bij uitbreiding naar een capaciteit van 400.000 auto's per jaar zijn ongeveer 11.000 medewerkers nodig. Net zoals in de huidige situatie zullen die medewerkers niet allemaal tegelijk aanwezig zijn, maar het is duidelijk dat het aantal parkeerplaatsen fors uitgebreid zal moeten worden. Het is op dit moment onduidelijk waar de nieuwe medewerkers van VDL Nedcar vandaan zullen komen. Er kan dus zeker niet van uitgegaan worden, dat dit uitsluitend buitenlandse flexwerkers zullen zijn. Mochten er buitenlandse flexwerkers ingezet worden, dan kan er niet van uit gegaan worden, dat deze allemaal dicht bij elkaar gehuisvest zullen worden. Het is dus niet realistisch om voor het aantal benodigde parkeerplaatsen uit te gaan van buitenlandse flexwerkers, die met bussen naar de fabriek vervoerd worden. Voor uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen ligt de noordzijde van Yard-E het meest voor de hand. Deze locatie ligt dicht bij de nieuwe fabriekshallen en is relatief gemakkelijk af te scheiden van de rest van het fabrieksterrein. Collectief busvervoer als zodanig is onderzocht in het kader van het inpassingsplan. Het werd in het verleden toegepast, maar er is geconcludeerd dat dit nu niet haalbaar meer is vanuit zowel het perspectief van de medewerker als VDL Nedcar. Dit zowel op grond van flexibiliteit als kosten (zie hiervoor de nota: uitbreiding VDL Nedcar - mobiliteit, bereikbaarheid en verkeer, met name bijlage 1, paragraaf 5.2 en bijlage E en daarnaast bijlage 2 paragraaf 3.2.2).

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.21

Inspraak vakantieperiodes en inbreng bewoners niet in verslagen.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat de inspraak en participatie door omwonenden niet serieus wordt genomen. Inbreng van omwonenden is niet terug te zien in verslagen en plannen, vragen zijn niet beantwoord en plannen worden dusdanig kort voor inspraakbijeenkomsten gepubliceerd dat voorbereiding onmogelijk was. Bovendien vindt terinzagelegging telkens plaats gedurende vakantieperiodes, hetgeen het indienen van een gedegen zienswijze onmogelijk maakt.

Reactie Provincie Limburg

Het betrekken van de omgeving bij de plannen is door de Provincie Limburg vanaf de start van het project zeer serieus opgepakt. Elk besluitmoment in het proces is met de omgeving gecommuniceerd op de website www.gowvdlnedcar.nl en middels een digitale nieuwsbrief. Voor wat betreft de communicatie tijdens het proces verwijzen we naar par 2.3. waarin uitvoerig wordt ingegaan op alle communicatie (momenten). Met name bij de tervisielegging van het ontwerp-inpassingsplan is zeer uitgebreid en zorgvuldig (COVID-19 proof) geïnvesteerd in de communicatie met de omgeving in de vorm van diverse avondbijeenkomsten, thema-sessies en 1 op 1 gesprekken. Het is een bewuste keuze geweest om niet van elke bijeenkomst een verslag te maken, temeer daar de bijeenkomsten zeer kleinschalig waren vanwege COVID-19 en er voldoende gelegenheid was om eenieder ter plekke te woord te staan. Daarnaast was er gedurende de hele inpassingsplan-procedure structureel gelegenheid om vragen te stellen via de mail dan wel telefonisch. Dat de procedure een krappe tijdplanning kende is telkenmale vanaf het begin met de omgeving gecommuniceerd en bij elk beslismoment is transparant aangegeven hoe de verdere planning er uit zag, zodat men hier rekening mee kon houden mocht men stukken uitgebreid willen bestuderen.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.22

Participatieproces PIO is niet goed verlopen.

Samenvatting argument

De participatie rondom het project Platteland in Ontwikkeling (PIO), waarin inwoners op 12 november 2019 hebben gesproken over compensatie, is niet op een goede manier verlopen. Ingebrachte voorstellen en ideeën van inwoners zijn niet of onjuist weergegeven in het verslag. Tevens wordt in het verslag vermeld dat er mogelijk langere tijd nodig is voor bestuurlijke goedkeuring dan juni 2020, waardoor er wel een ontwerp inpassingsplan kon komen te liggen waarmee de uitbreiding van VDL Nedcar goedgekeurd wordt zonder dat er duidelijkheid wordt geboden over de compensatie.

Reactie Provincie Limburg

De Provincie Limburg herkent zich maar ten dele in het bezwaar van dat indiener geeft over het Platteland in Ontwikkeling verslag. Het klopt in de eerste versie van het verslag punten van de indiener ontbraken maar de aangeleverde punten zijn vervolgens zo goed mogelijk overgenomen. De indiener is niet de enige partij die aanwezig was bij de Schetsschuit, een punt als een fietsroute langs het spoor is ingebracht door een andere partij. Ook punten als bezwaar op de inbreng van een andere partij zijn niet opgenomen in het verslag. In de drie groepssessies zijn meerdere tegenstrijdige belangen, wensen en ideeën behandeld. Aan het begin van de Schetsschuit is aangegeven niet alle punten die personen en partijen inbrengen ook 1 op 1 over genomen kunnen worden. Voor het overige wordt verwezen naar paragraaf 4.7 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.23

Onbetrouwbare overheid door aanpassing grenzen geluid aan einde overlegfase.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat de grenzen voor geluidsoverlast en de zone die last zou hebben van geluidsoverlast aan het einde van de overlegfase met inwoners zijn aangepast. Dat maakt de overheid onbetrouwbaar is en frustreert de inspraak.

Reactie Provincie Limburg

Dat de geluidbelasting vanwege industrielawaai zou toenemen in de omgeving van Nieuwstadt als gevolg van de uitbreiding van VDL Nedcar is in een vroeg stadium van de overlegfase gecommuniceerd met bewoners. Mede doordat uitgebreid onderzoek is gedaan naar mogelijke mitigerende maatregelen om de toename van de geluidbelasting waar mogelijk te beperken is pas in de afrondende fase van het geluidonderzoek duidelijk geworden in welke mate en bij welke woningen de voorkeurswaarde voor industrielawaai wordt overschreden. Desbetreffende bewoners zijn daarover zo snel als redelijkerwijs mogelijk was geïnformeerd. De stelling dat daardoor sprake is van een onbetrouwbare overheid wordt niet gevolgd noch herkend.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.24

Niet beantwoorde vragen webinar.

Samenvatting argument

Niet beantwoorde vragen tijdens het webinar zouden achteraf schriftelijk beantwoord worden. Dit is niet gebeurd.

Reactie Provincie Limburg

Deze schriftelijke beantwoording heeft inderdaad niet expliciet naar de afzonderlijke vragenstellers plaatsgevonden. We zijn echter van mening dat met de uitgebreide gegevensverstrekking op de website alsmede tijdens de diverse themasessies en bijeenkomsten alle door vragenstellers gevraagde informatie zorgvuldig en gedetailleerd beschikbaar is gesteld.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.25

Loslaten "als dan" voorwaarde.

Samenvatting argument

Indiener vindt het bezwaarlijk dat in de eindfase van het proces het "als dan" principe niet meer van toepassing werd verklaard. Dit brengt het risico met zich mee dat de inzet van belastinggeld en het aantasten van de leefomgeving achteraf onnodig zal blijken. Indiener stelt dat deze handelswijze bovendien in strijd is met de voor deze inpassingsplan-procedure vastgestelde Nota Reikwijdte en Detailniveau.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.2 en 4.3 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.26

Nut en noodzaak.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat het bestemmingsplan niet onherroepelijk zou mogen worden zolang de complete uitvoering niet is gegarandeerd door borging van de toekomst met voldoende opdrachten van voldoende duur.

Reactie Provincie Limburg

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.2. tot en met 4.5 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing inpassingsplan en/of omgevingsvergunning/ontwerp besluit hogere waard/ontwerp besluit Wet Natuurbescherming

-

Argument 38.27

Start aanleg van de randweg.

Samenvatting argument

Indiener geeft aan dat niet uit de plannen blijkt wanneer wordt gestart met de aanleg van de randweg.

Reactie Provincie Limburg

De start van de aanleg van de randweg is op zijn vroegst voorzien in december 2022. De exacte start van de uitvoering zal gecommuniceerd worden via www.gebiedsontwikkelingvdlnedcar.nl

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.28

Te weinig bovenwettelijke compensatie.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat de inwoners van Nieuwstadt steeds is voorgehouden dat men zou kunnen rekenen op een redelijke compensatie voor de extra lucht-, licht- en horizonvervuiling, geluidsoverlast, verkeersdruk en onveiligheid via het PIO-project. De provinciale besteding van 3 ton voor lokale buurtprojecten is geen compensatie en is niet conform afspraak.

Reactie Provincie Limburg

Via natuurcompensatie wordt er in de omgeving van Nieuwstadt € 850.000,- geïnvesteerd in nieuwe natuur. Daarnaast wordt de kwaliteit van het IJzeren bos verbeterd (investering 0,7 mln.). Ook zijn zaken die betrekking hebben op verkeersoverlast en veiligheid meegenomen in de gebiedsverkenning mobiliteitsopgave Westelijke Mijnssteek. In relatie tot gestelde horizonvervuiling, wordt hier opgemerkt dat thans voorzien is in de realisatie van een ambitiebosje ten noordoosten van de N276. Het beeldregieplan is hierop aangepast.

Verder verwijzen wij naar het gestelde in paragraaf 4.7 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.29

Geen gesprekken over natuurcompensatie.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat gesprekken met bewonersgroepen en belangenverenigingen over natuurcompensatie, zoals de gedeputeerde voor het project toegezegd heeft in de Limburger van 18 mei 2020, nooit hebben plaatsgevonden.

Reactie Provincie Limburg

De provincie Limburg herkent zich niet in deze stelling. In het besluit van Gedeputeerde Staten van 30 juni 2020 over het ontwerp inpassingsplan Uitbreiding VDL Nedcar zijn middelen beschikbaar gesteld voor natuurcompensatiemaatregelen die op korte termijn uitvoerbaar zijn. De ontwerp-planstukken en bijbehorende documenten hebben voor een ieder ter inzage gelegen van 2 juli 2020 tot en met 12 augustus 2020. Om de omgeving zo goed als mogelijk te informeren over de betreffende stukken c.q. met de omgeving in gesprek te gaan zijn diverse informatiebijeenkomsten georganiseerd, ook voor specifieke doelgroepen. Er is voor de omgeving een interactief webinar georganiseerd en op 15 en 16 juli 2020 zijn fysieke themasessies georganiseerd. Daarnaast zijn er op maandag 13 juli 2020 in de avonden twee fysieke bijeenkomsten georganiseerd waarvoor alleen de belangengroeperingen waren uitgenodigd. Naar onze mening hebben we hiermee zorgvuldig gehandeld richting omgeving en belangengroepen en voldoende mogelijkheden geboden om in gesprek te gaan over natuurcompensatie. Daarnaast hebben na het besluit van 30 juni 2020 diverse overleggen plaatsgevonden met beide gemeenten en VDL Nedcar over mogelijke vervolgmaatregelen op het gebied van natuurcompensatie. Het is evident dat de omgeving en belangengroeperingen daarover pas na afronding van deze gesprekken geïnformeerd kunnen worden.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.30

Afweging gefaseerde uitbreiding.

Samenvatting argument

Op basis van de provinciale reactie op de zienswijze van de indiener ten aanzien van de NRD, concludeert indiener dat de Provincie Limburg niet wil uitsluiten dat VDL Nedcar in de toekomst nog

meer mag uitbreiden rondom Nieuwstadt. Door een dergelijke afweging uit te stellen, wordt de toekomstige situatie telkens beoordeeld ten opzichte van de op dat moment bestaande, actuele situatie. Hiermee wordt een cumulatie van activiteiten vermeden en zijn de effecten per verandering veel minder. Dit heeft weer tot gevolg dat Nieuwstadt steeds meer ingesloten wordt met industrie.

Reactie Provincie Limburg

De (cumulatieve)effecten zijn beoordeeld in het kader van de divers planstudies die ten grondslag liggen aan het inpassingplan, omgevingsvergunning en andere benodigde besluiten en ontheffingen. Dat is gedaan voor de fabrieksuitbreiding met bijbehorende infrastructurele aanpassingen zoals die nu voorzien zijn met het oog op behoud en versterking van de werkgelegenheid zo goed als mogelijk rekening houdend met de leefomgeving rondom het plangebied. Niet beoordeeld en meegenomen kunnen worden zaken die nog niet bekend zijn. De beoogde planontwikkeling is bekeken vanuit de maximale milieueffecten die de planontwikkeling met zich kunnen meebrengen. Kortom de insteek van de planstudies was niet om cumulatie of effecten te vermijden. Op dit punt herkennen wij ons niet in de argumentatie van indiener.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.31

Bundeling van alle aspecten in één visie en één project, Natura 2000 gebieden nauwelijks onderzocht.

Samenvatting argument

Indiener vreest dat met deelmaatregelen en compensaties de kwalijke gevolgen voor de natuur (o.a. aantasting ecologische hoofdstructuur), de verstoring van het biologische evenwicht en de biodiversiteit niet hersteld worden. Om werkelijke compensatie te bieden moeten alle aspecten in één project, één visie worden gebundeld en in samenhang worden opgepakt. Er wordt bijvoorbeeld nauwelijks aandacht geschonken aan de aangrenzende Natura 2000-gebieden en de Grensmaas.

Reactie Provincie Limburg

Ten behoeve van het MER en de vergunningen en ontheffingen zijn de effecten op natuurgebieden en soorten flora en fauna onderzocht. Op basis van de onderzoeken en het vigerende beleid zijn de benodigde mitigerende en compenserende maatregelen geformuleerd. Er is daarbij rekening gehouden het ecologisch functioneren en de ecologische samenhangen in het plan- en studiegebied. In het MER en de onderliggende natuuronderzoeken is ook gekeken naar de effecten op Natura 2000 gebieden. Deze liggen op ruime afstand van het plangebied. Dat geldt ook voor het Natura 2000 gebied Grensmaas. Mede gezien de afstand van deze gebieden tot het plangebied is geconcludeerd dat effecten op Natura 2000 alleen het gevolg kunnen zijn van de emissie en depositie van stikstof. Dit is kwantitatief onderzocht en op basis van de onderzoeken is geconcludeerd dat er geen effecten zijn.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.32

Achterstallige compensatie.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat veel van de voorgestelde compensatie feitelijk een achterstallige en dus nagelaten compensatie is van eerdere plannen, zoals de aanleg van de N297.

Reactie Provincie Limburg

Wij gaan ervan uit dat indiener doelt op compensatie vanuit het project 'Operatie Bottleneck' welk project zo'n 20 jaar geleden plaatsvond. Op grond van dat project is o.a. 'Landschapspark Susteren' (in de streek bekend als LPS) ontstaan. Het klopt dat niet alle projecten en gewenste maatregelen in het kader van Bottleneck uitgevoerd zijn daar deze stuk gelopen zijn op benodigde grondverwerving. Het is echter onjuist wat indiener stelt dat de voorgestelde compensatie achterstallige en weggelaten compensatie is. Het inpassingsplan met onderliggende stukken voorziet in de compensatie van de goudgroene natuurzone waaronder het Sterrebos. Dat was eerder niet aan de orde en betreft dus geen nagelaten compensatie. De maatregelen die in het kader van het project Platteland in Ontwikkeling worden opgepakt bevat nagenoeg geen nagelaten eerdere maatregelen, op enkele kleine onderdelen na. Wij herkennen ons daarom niet in hetgeen indiener stelt.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.33

Onjuiste scope onderzoeksgebied.

Samenvatting argument

Doordat er in voorliggend inpassingsplan alleen rekening gehouden wordt met de geplande uitbreiding van VDL Nedcar, wordt er onvoldoende rekening gehouden met de cumulatieve effecten en de onderlinge versterking van verschillende negatieve effecten. Als scope moet het gehele plangebied (dus ook de aanleg van de N297) van het vigerende bestemmingsplan worden genomen en niet alleen het plangebied van het inpassingsplan. Alleen zo zijn de werkelijke effecten voor Nieuwstadt en omgeving werkelijk vast te stellen.

Reactie Provincie Limburg

In dit MER is, zoals gebruikelijk, een onderscheid gemaakt in het plangebied en het studiegebied. Het studiegebied is gedefinieerd als het gebied waar effecten kunnen optreden als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. De omvang van het studiegebied is afhankelijk van het beschouwde effect. Voor veel milieuaspecten is het studiegebied (veel) groter dan het plangebied. Dit geldt bijvoorbeeld voor de effecten door verkeer, geluid en luchtkwaliteit. Op basis van dit principe zijn in dit MER de milieugevolgen van het project systematisch, volledig, transparant en objectief in beeld gebracht en beoordeeld. Het gaat hierbij om de effecten voor de gehele omgeving, waaronder Nieuwstadt. Zo is er voor geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit ook voor Nieuwstadt in beeld gebracht wat de effecten zijn.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.34

Bovenwettelijke compensatie.

Samenvatting argument

Indiener heeft actief deelgenomen aan de informatiebijeenkomsten met de Provincie Limburg en VDL Nedcar. Alle voorstellen zijn echter afgewezen of doorverwezen. Dit is vanuit de scope van het gehele vigerende bestemmingsplan onterecht. Indiener verzoekt de Provincie Limburg om de belangrijkste overige voorstellen te beoordelen en te honoreren in verhouding tot de context en het kader van het vigerende bestemmingsplan. De voorstellen betreffen:

- Groenbuffer (zie paragraaf 1.10.1 van zienswijze)
- Ecologische hoofdverbinding (zie paragraaf 1.10.2 van zienswijze)
- Bomenplan (zie paragraaf 1.10.3 van zienswijze)
- Herstel Limbrichterweg, Pieterpad en Camino (zie paragraaf 1.10.4 van zienswijze)
- Bereikbaarheid Nieuwstadt (zie paragraaf 1.10.5 van zienswijze)
- Geluidsscherm N297 (zie paragraaf 1.10.6 van zienswijze)

Reactie Provincie Limburg

De Provincie Limburg herkent zich maar ten dele in het bezwaar van dat indiener geeft over het Platteland in Ontwikkeling verslag en verslagen van andere bijeenkomsten. Het klopt in de eerste versie van het verslag punten van de indiener ontbraken maar de aangeleverde punten zijn vervolgens zo goed mogelijk overgenomen. Indiener is niet de enige partij die aanwezig was bij de Schetsschuit, een punt als een fietsroute langs het spoor is ingebracht door een andere partij. Ook punten als bezwaar op de inbreng van een andere partij zijn niet opgenomen in het verslag. In de drie groepssessies zijn meerdere tegenstrijdige belangen, wensen en ideeën behandeld. Aan het begin van de Schetsschuit is aangegeven niet alle punten die personen en partijen inbrengen ook 1 op 1 over genomen kunnen worden. Voor het niet terugvinden van alle aangedragen wordt voorts verwezen naar de beantwoording van argument 38.21 en voor het overige wordt verwezen naar paragraaf 4.7 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing inpassingsplan en/of omgevingsvergunning/ontwerp besluit hogere waard/ontwerp besluit Wet Natuurbescherming

-

Argument 38.35

Verruimen grenzen toelaatbaar industrielawaai onbehoorlijk.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat het verruimen van de grenzen voor toelaatbaar industrielawaai voor 66 woningen onbehoorlijk is, alvorens alles is verkend en uitgevoerd om dit te vermijden. Indiener vreest voor risico's als gehoorschade, verminderde kwaliteit van leven en waardedaling van onroerend goed en gronden.

Reactie Provincie Limburg

De kans op gehoorschade is reëel bij langdurige blootstelling (8 uur of langer) aan geluidniveaus van 80 dB(A) of bij kortdurende blootstelling (piekgeluiden) aan geluidniveaus van meer dan 100 dB(A). De geluidbelasting vanwege industrielawaai ligt, ook na het verruimen van de grenswaarden ruimschoots beneden deze niveaus. Het is daardoor redelijkerwijs uitgesloten dat gehoorschade buiten het industrieterrein optreedt als gevolg van activiteiten op het industrieterrein.

Ter illustratie: de gemiddelde geluidbelasting vanwege activiteiten op het VDL Nedcar terrein mag - ná verruiming van de grenswaarden – bij geen enkele woning in Nieuwstadt meer bedragen dan 55 dB(A) in de dagperiode, 50 dB(A) in de avondperiode en 45 dB(A) in de nachtperiode. De piekgeluiden van VDL Nedcar zijn in de omgevingsvergunning begrenst op maximaal 70 dB(A) overdag 65 dB(A) 's avonds en 60 dB(A) 's nachts.

Wat betreft planschade wordt verwezen naar paragraaf 4.13 van deze Nota van Zienswijzen en Advies. Voor wat betreft de maatregelen wordt verwezen naar de reactie op argument 38.36.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.36

Geluidmaatregelen.

Samenvatting argument

- Zijn er naast de toegezegde maatregelen nog meer mogelijkheden zijn om geluidhinder te reduceren, zelfs als de niveaus onder de toelaatbare grens liggen;
- Wat zijn de resultaten van de toegezegde maatregelen;
- De overkapping van Yard-E moet heroverwogen worden in het kader van vermindering van geluidoverlast.

Reactie Provincie Limburg

Naar aanleiding van zienswijzen en het advies van de Cie.is onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van extra (bovenwettelijke) maatregelen die de geluidbelasting in Nieuwstadt kunnen verlagen. Uitkomst van dit onderzoek is dat de randweg alsnog zal worden uitgevoerd in geluidreducerend asfalt. Daarnaast zal het geluidreducerend asfalt op de Limbrichterstraat in noordelijke richting worden verlengd tot aan de spoorwegovergang. Met deze extra bovenwettelijke maatregelen zal de geluidbelasting door verkeer in Nieuwstadt verder worden beperkt.

Daarnaast is onderzocht of het redelijkerwijs mogelijk is om de piekgeluiden afkomstig van het VDL Nedcar terrein verder te beperken. Hiervoor is onder andere gekeken naar de mogelijkheid geluidschermen op het terrein van VDL Nedcar te plaatsen en naar het verhogen van de grondwal ten zuiden van de randweg. Voor een toelichting op alle beschouwde maatregelen wordt verwezen naar de reactie op het advies van de Cie. zoals opgenomen in paragraaf 3.1 in deze Nota van Zienswijzen en Advies en paragraaf 4.3 van het akoestisch onderzoek.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het besluit de grenswaarde voor industrielawaai te verruimen, ook al is onderzocht welke geluidreducerende maatregelen een toename van industrielawaai kunnen voorkomen of beperken. Daarbij is gekeken naar verschillende maatregelen aan de bron én in de overdracht. In hoofdstuk 5 van het ontwerp-besluit hogere waarden onder de kop Geluidreducerende maatregelen is beschreven welke maatregelen daadwerkelijk genomen worden en welke maatregelen zijn afgefallen omdat zij, ofwel niet effectief zijn, ofwel of tot dusdanig hoge investeringen leiden dat zij redelijkerwijs niet kunnen worden opgelegd.

Omdat uit het onderzoek gebleken is dat het redelijkerwijs niet mogelijk is de geluidbelasting afkomstig van VDL Nedcar te verlagen tót de norm, zijn maatregelen gericht op het verlagen van de geluidbelasting VDL Nedcar ónder de norm ook niet haalbaar.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.37

Ontbrekend hogere waarde besluit uit 2000, Nieuwstadt opnemen in geluidrapport.

Samenvatting argument

Indiener verzoekt Nieuwstadt opnieuw mee te nemen in het geluidrapport. Het ontwerp-besluit hogere waarden industrielawaai VDL Nedcar uit 2000 ontbreekt in het dossier.

Reactie Provincie Limburg

De desbetreffende besluiten van Gedeputeerde Staten van d.d. 6 juni 2000 worden ter informatie als bijlage 4 bij het akoestisch onderzoek gevoegd. Daarnaast is in bijlage 2 van het akoestisch onderzoek reeds een overzicht gegeven van alle vigerende (hogere) grenswaarden zoals die gelden bij woningen binnen de vast te stellen geluidzone.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.38

Prognose geluid wegverkeerslawaai.

Samenvatting argument

Indiener verzoekt om een prognose van het geluid ten gevolge van wegverkeer te maken, waarbij zowel op de kruising N276-Aan de Linde, de N276 als de Yard-E meegenomen moeten worden in de geprognostiseerde geluidsbelasting.

Reactie Provincie Limburg

De door indiener gevraagde prognose van de geluidbelasting in de eindsituatie is gemaakt. In de Milieueffectrapportage (paragraaf 8.3.1) is de cumulatieve geluidbelasting in de eindsituatie inzichtelijk gemaakt voor alle woningen binnen de invloedssfeer van het Industrierrein en de aan te passen wegen. In deze berekeningen is zowel het geluid afkomstig van het gehele VDL Nedcar terrein (inclusief Yard-E) bij maximale benutting van de geluidruimte als het geluid afkomstig van verkeer op nieuwe en bestaande infrastructuur (wegen en spoor) betrokken. De cumulatieve geluidbelasting in de eindsituatie, $L_{cum}(totaal)$, per woning is ook weergegeven in bijlage 2 van het akoestisch onderzoek bij het inpassingsplan en de omgevingsvergunning.

Aanpassing inpassingsplan en/of omgevingsvergunning/ontwerp besluit hogere waard/ontwerp besluit Wet Natuurbescherming

-

Argument 38.39

Maatvoering bomen beeldregieplan.

Samenvatting argument

Indiener vraagt in welk jaar de bomen zo hoog gegroeid zijn als weergegeven in de getoonde aangezichten. Indien er bomen worden geplant die er meer dan tien jaar voor nodig hebben om de uitbreiding en de omgelegde N276 (Randweg) aan het zicht te onttrekken, maakt indiener hier bezwaar tegen.

Reactie Provincie Limburg

Het plan voorziet in de aanplant snelgroeïende en minder snelgroeïende bomen. Voor de bepaling van de milieueffecten in de referentiesituatie is in dit MER uitgegaan van een maximale invulling binnen een periode van 10 jaar. Dat geldt ook voor het landschapsplan. Dit betekent dat als referentiejaar het jaar 2030 is gehanteerd.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.40

Beperken ruimtegebruik uitbreiding.

Samenvatting argument

Indiener maakt bezwaar tegen de wijze van uitbreiding en stelt dat op basis van het vigerende bestemmingsplan uit 2000 het Sterrebos meer of geheel zou kunnen worden behouden en de Yard-E minder groot zou hoeven worden. Indiener geeft aan dat dit kan door het gebied waar nu Mitsubishi staat en Katoennatie van plan is te bouwen in te vullen met het Warehouse on Wheels en personeelsparkeren. Tevens zou het verkeer dan sneller en beter ontsloten kunnen worden via de nieuwe ongelijkvloerse kruising met de N297.

Reactie Provincie Limburg

In de Verkenningnota 2017 is o.a. scenario 4A onderzocht, waarin een nieuwe Final Assembly hal geprojecteerd was op het gebied van Katoen Natie. Voor de scenario-afweging is gebruik gemaakt van een afwegingskader met de volgende criteria: A. Bedrijfseconomische effecten / Concurrentiepositie VDL Nedcar, B. Effecten op de omgeving en C. Flexibiliteit, snelheid en zekerheid. Scenario 4A scoort ongunstig op criterium A, maar valt vooral af op het criterium C. Indiener voorziet in tegenstelling tot de Verkenningnota 2017 weliswaar niet een Final Assembly op het perceel van Katoen Natie maar een GOK-Yard. In dit licht kan opnieuw worden beschouwd. Indien uitgegaan wordt van een aankoopscenario zal de koopsom van het onroerend goed gebaseerd zijn op de grond inclusief de opstallen, die vervolgens gesloopt moeten worden, zodat de uiteindelijke prijs die voor de GOK-yard betaald moet worden buitenproportioneel hoog zal zijn. Hiermee wordt de bedrijfseconomische haalbaarheid van dit plan als zeer negatief beoordeeld. (Gezien de noodzaak tot sloop van de opstallen is een huurscenario-als de eigenaar daartoe al bereid zou zijn- onmogelijk.) In tabel 4.31 van de Verkenningnota 2017 staat een dubbele min ("meest ongunstig") bij het risico in realisatie/project leadtime. Het aangekondigde vertrek van de huidige huurder van het terrein (Mitsubishi) uit Europa verandert dit niet. VDL Nedcar kan namelijk pas beschikken over dit terrein als Mitsubishi daadwerkelijk weg is. Zoals aangegeven in de media heeft Mitsubishi na de laatst verkochte auto nog zeker 10 jaar een leververplichting voor service onderdelen, waarvoor een logistiek centrum vereist is. Mitsubishi zou dus bereid moeten zijn om te verhuizen om het door indiener gesuggereerde plan mogelijk te maken, waarna VDL Nedcar de hal moet slopen. De hieruit voortvloeiende leadtime (cnf. Verkenningnota 2017: 44-50 maanden voor het vrijmaken van de hal,

exclusief herinrichting) zorgt ervoor dat VDL Nedcar op korte termijn geen aanbieding aan een nieuwe opdrachtgever kan doen.

In tabel 4.32 van de Verkenningennota 2017 staat ook een dubbele min bij verwervingskansen van dit perceel. Het perceel is nu eigendom van Katoen Natie en bij een dergelijk scenario moet niet alleen de huurder bereid zijn vroegtijdig te verhuizen, maar moet ook de eigenaar bereid zijn om te verkopen. De kans daarop is gering aangezien Katoen Natie uitbreidingsplannen heeft op dit perceel, blijkens een recente aanvraag omgevingsvergunning. Deze aanvraag voorziet ook in een tweede ingang om naast de huidige huurder Mitsubishi een andere huurder te kunnen faciliteren. Bovendien is Katoen Natie een op expansie gerichte onderneming die blijkt heeft gegeven van een zeer terughoudend verkoopbeleid v.w.b. onroerend goed. VDL Nedcar kan Katoen Natie niet dwingen de grond met opstallen te verkopen. Het scenario van aankoop is voor nu geen reële optie.

De verwervingsonzekerheid blijft derhalve een belangrijke negatieve factor.

Deze factoren (gebrek aan bedrijfseconomische haalbaarheid, lange leadtime en geringe verwervingszekerheid) zorgen ervoor dat het ingebrachte plan geen realistische optie is, ook al biedt het plan mogelijk voordelen in termen van de effecten op de omgeving]. Daarnaast is het niet realistisch te verlangen dat de initiatiefnemer (VDL Nedcar) afziet van het benutten van Yard E conform de vigerende bestemming. Het bevoegd gezag kan dit ook niet afdwingen.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.41

Verdwijnen van uniek bekenlandschap.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat het unieke historische bekenlandschap dreigt te verdwijnen als gevolg van de ontwikkeling.

Reactie Provincie Limburg

Zoals in het MER is aangegeven wordt met de aanleg van de Randweg een nieuwe doorsnijding van het Geleenbeekdal gerealiseerd. Deze doorsnijding leidt niet tot aantasting van reliëf, ruimtelijk-visuele kwaliteit en het groene karakter van het Geleenbeekdal. Behoudens deze ingreep heeft het plan geen effect op het Geleenbeekdal.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.42

Kappen Sterrebos.

Samenvatting argument

Indiener maakt nadrukkelijk bezwaar tegen de kap van het Sterrebos omdat daarmee een substantieel stuk natuur teniet wordt gedaan. De kap van het Sterrebos vormt een risico voor kwetsbare diersoorten.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.2 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing inpassingsplan en/of omgevingsvergunning/ontwerp besluit hogere waard/ontwerp besluit Wet Natuurbescherming

-

Argument 38.43

Onvoldoende uitwerking alternatieven/geen haalbare alternatieven.

Samenvatting argument

Indiener acht het niet correct dat voor de besluitvorming niet alle alternatieven naar behoren zijn uitgewerkt en maakt bezwaar tegen de opvatting dat er geen haalbare alternatieven zijn.

Reactie Provincie Limburg

In het MER is beschreven hoe de afweging van alternatieven heeft plaatsgevonden. Op verzoek van de Cie. heeft in het kader van het MER-onderzoek plaatsgevonden naar de mogelijkheden om de impact op het Sterrebos en het landgoed te beperken. In hoofdstuk 3 van het MER is weergegeven op welke wijze dit onderzocht is. Daarin is geconcludeerd dat de ruimtelijke configuraties voor de fabriek waarbij het Rijksmonument en als onderdeel daarvan het Sterrebos worden ontzien als gevolg hebben dat een deel van de benodigde ruimte voor de uitbreiding met een tweede productielijn op een andere locatie (elders) moet worden gevonden. Het op afstand plaatsen van onderdelen leidt tot fors hogere investeringen en hogere operationele kosten en heeft risico's voor de kwaliteit en leveringszekerheid. De onderzoeken van BCI (2015, 2017, 2019) laten zien dat de meerkosten dermate hoog zijn dat geen haalbare businesscase mogelijk is.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.44

Geen geld voor veiligheid en leefbaarheid.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat geen of lage kosten het belangrijkste uitgangspunt zijn voor Provincie Limburg en VDL Nedcar bij de uitbreiding en inpassing van VDL Nedcar en de aanpassing van de infrastructuur. Voor leefbaarheid en veiligheid is geen oog en geen geld.

Reactie Provincie Limburg

Wij herkennen ons niet in het standpunt dat geen of lage kosten het uitgangspunt zijn geweest en er geen oog is voor leefbaarheid en veiligheid. Verder is in hoofdstuk 2 aangegeven waarom de provincie Limburg dit plan van groot (sociaal)economisch belang vindt voor Limburg. Voor leefbaarheid worden er zowel een leefbaarheidsfonds voor de kern Holtum als de kern Nieuwstadt ingericht, zie daarvoor paragraaf 4.7. Alle alternatieven voor de infrastructuur die uitgewerkt zijn voor het MER deel A waaronder het alternatief 'sobere en doelmatige randweg' hadden het uitgangspunt dat de betreffende wegontwerpen veilig moesten zijn geredeneerd vanuit een goede ruimtelijke ordening.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.45

Niet voldaan aan advies Cie. ten aanzien en naar aanleiding van het NRD.

Samenvatting argument

De Cie. heeft geadviseerd om na te gaan of met de ontwikkeling van een integraal alternatief, waarbij de fabrieksuitbreiding en het bereikbaarheidsvraagstuk in samenhang worden bekeken, de nadelige effecten op de omgeving zoveel mogelijk kunnen worden vermeden. Volgens indiener is hieraan niet voldaan.

Reactie Provincie Limburg

Op verzoek van de Cie. heeft in het kader van het MER-onderzoek plaatsgevonden naar de mogelijkheden om de impact op het Sterrebos en het landgoed te beperken. In hoofdstuk 3 van het MER is weergegeven op welke wijze dit onderzocht is. Daarin is geconcludeerd dat de ruimtelijke configuraties voor de fabriek waarbij het Rijksmonument en als onderdeel daarvan het Sterrebos worden ontzien als gevolg hebben dat een deel van de benodigde ruimte voor de uitbreiding met een tweede productielijn op een andere locatie (elders) moet worden gevonden. Het op afstand plaatsen van onderdelen leidt tot fors hogere investeringen en hogere operationele kosten en heeft risico's voor de kwaliteit en leveringszekerheid. De onderzoeken van BCI (2015, 2017, 2019) laten zien dat de meerkosten dermate hoog zijn dat geen haalbare businesscase mogelijk is.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.46

Mitigerende maatregelen MER.

Samenvatting argument

Indiener vindt het vanzelfsprekend en noodzakelijk dat de in het MER-rapport genoemde mitigerende maatregelen op het gebied van landschappelijke inpassing worden getroffen. Zo kan opgaande begroeiing een buffer tussen Nieuwstadt en de industriële bebouwing versterken. De uitvoering en architectuur van de gebouwen kan een mitigerende effect hebben op het aanzicht van de industriële bebouwing en is bij de randwegalternatieven mitigatie goed mogelijk.

Reactie Provincie Limburg

Ten aanzien van de door indiener genoemde aspecten vinden maatregelen plaats. Op grond van ingediende zienswijzen wordt er een 'ambitiebosje' van 1,35 ha gerealiseerd tussen de bebouwing van VDL Nedcar voor zover die gerealiseerd wordt op de Yard-E en Nieuwstadt. De overleggen met de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE) en de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (Ark) hebben ertoe geleid dat het beeldregieplan aangescherpt is ten aanzien van architectuur en kleurstelling en het advies van de Ark doorvertaald is in de eisen die in de omgevingsvergunning opgenomen zijn. Bij de Randweg komen aan weerszijden van de weg bomenrijen die een mitigerende werking hebben wat betreft landschappelijke inpassing.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.47

Realiseren van 'Ambitiebosje'.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat de 'ambitie' om het perceel tussen de randweg en Nieuwstadt met bomen te beplanten ingewilligd moet worden.

Reactie Provincie Limburg

Naar aanleiding van de binnengekomen zienswijzen zal de driehoek ten zuiden van de grondwal opgenomen worden in het beeldregieplan ter realisatie en niet meer als ambitie. De betreffende driehoek wordt aangeplant met bomen.

Aanpassing inpassingsplan en/of omgevingsvergunning

Het beeldregie plan is op dit onderdeel aangepast. Verder is er een natuurbestemming opgenomen in het inpassingsplan (verbeelding) ter plekke van het beoogde ambitiebosje.

Argument 38.48

Bestemming Yard-E in relatie tot referentiesituatie.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat niet te achterhalen is dat op Yard-E al de bestemming industrie rust. Ervanuit gaande dat op Yard-E nog steeds de bestemming landbouw rust, is volgens indieners van een verkeerde definitie van de referentiesituatie uitgegaan in het MER. Daarmee klopt de definitie van de referentiesituatie niet in de paragraaf 3.6 van het MER.

Reactie Provincie Limburg

Voor Yard-E geldt dat hier reeds sinds 2000 een bestemming 'Yard' geldt op grond artikel 7 met bijbehorende verbeelding van het thans nog geldende bestemmingsplan ter plekke "Industriepark Swentibold/N297n" (vastgesteld door de gemeenteraad op 26-06-2000, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Limburg op 17-10-2000). In de beleving van veel inwoners van Nieuwstadt wordt dit nog als agrarisch gebied gezien daar het gebied nog in agrarisch gebruik is. Bestemmingsplan technisch betreft dit echter geen agrarische bestemming meer. Kortom er rust reeds 20 jaar geen agrarische bestemming meer op de Yard-E. Derhalve is de definitie van de referentiesituatie juist.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.49

Voorgesteld alternatief onvoldoende onderzocht.

Samenvatting argument

Indiener heeft een alternatieve oplossing voor de uitbreiding voorgesteld en vindt dat deze onvoldoende onderzocht is door VDL Nedcar en de Provincie Limburg. Indiener maakt hier bezwaar

tegen en verzoekt Nedcar en de Provincie Limburg om alsnog een gedegen en onafhankelijk onderzoek te laten doen naar dit alternatief en indiener te informeren over de onderzoeksresultaten. Het bedoelde alternatief wordt beschreven in paragrafen 2.1.5 t/m 2.1.11, vanaf pagina 33 van de zienswijze.

Reactie Provincie Limburg

Door de indieners van de zienswijze is een suggestie gedaan voor een andere indeling van het plangebied, waarbij het verzoek is deze nader te onderzoeken. Provincie Limburg en VDL Nedcar hebben de door indieners voorgestelde andere indeling geanalyseerd en beoordeeld of op grond van deze indeling sprake kan zijn van een realistisch en haalbaar alternatief. Daarbij is specifiek ingegaan op de verwachte gevolgen voor de omgeving en de gevolgen voor bedrijfsvoering van VDL Nedcar. Voor wat betreft de milieugevolgen constateren we dat de voorgestelde indeling in tegenstelling tot het voorkeursalternatief leidt tot behoud van het Sterrebos. Deze indeling voorkomt echter niet dat er een negatief effect is op de natuurwaarden van het Sterrebos (zoals de nabijheid van de bebouwing en activiteiten van VDL Nedcar). Daarnaast heeft deze terreinindeling een groter negatief effect op het Rijksmonument dan het voorkeursalternatief. Dat komt doordat de hoge bebouwing van de pershal dicht bij het kasteel komt en de Grote Allee verdwijnt. Ook is er een effect op de zichtrelatie tussen kasteel en Sterrebos. Aan de zijde van Nieuwstadt is ten opzichte van het voorkeursalternatief er een grotere afstand tussen fabrieksterrein en Nieuwstadt. Dat maakt dat het effect van industrielawaai op de kern Nieuwstadt wat kleiner is. Voor het verkeerslawaai is er naar verwachting geen relevant verschil met het voorkeursalternatief. Voor wat betreft de bedrijfseconomische aspecten constateren we dat de voorgestelde terreinindeling onvoldoende ruimte met zicht meebrengt voor intern transport. Daarnaast is de vormgeving van de gebouwen voor de bedrijfsvoering van VDL Nedcar onlogisch. Het bemoeilijkt een efficiënte inrichting en gebruik en is door de specifieke vormgeving (geen reguliere rechthoekige grondoppervlakten) duurder in uitvoering. De afstand tussen het Warehouse on Wheels en de productiehallen is relatief groot en brengt hogere logistieke kosten met zich mee. Op grond van deze analyse hebben Provincie Limburg en VDL Nedcar geconcludeerd dat een alternatief met deze terreinindeling niet realistisch is en geen nader onderzoek vraagt.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.50

Noodzaak parkeerterrein Yard-E.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat het parkeerterrein Yard-E overbodig is, omdat het huidige fabrieksterrein al voldoende parkeergelegenheid biedt voor 6.500 medewerkers en piekmomenten opgevangen kunnen worden middels groepsvervoer.

Reactie Provincie Limburg

Voor het bouwen van auto's zijn nog altijd veel mensen nodig, ondanks hoge mate van automatisering van delen van het productieproces. Naar verwachting zal een nieuwe productielijn een vergelijkbaar aantal medewerkers vragen bij een vergelijkbaar model en volume. Voor de huidige modellen zijn ongeveer 6.500 medewerkers nodig om 200.000 auto's per jaar te produceren. Bij uitbreiding naar een capaciteit van 400.000 auto's per jaar zijn ongeveer 11.000 medewerkers nodig. Net zoals in de huidige situatie zullen die medewerkers niet allemaal tegelijk aanwezig zijn, maar het

is duidelijk dat het aantal parkeerplaatsen fors uitgebreid zal moeten worden. Het is op dit moment onduidelijk waar de nieuwe medewerkers van VDL Nedcar vandaan zullen komen. Er kan dus zeker niet van uitgegaan worden, dat dit uitsluitend buitenlandse flexwerkers zullen zijn. Mochten er buitenlandse flexwerkers ingezet worden, dan kan er niet van uit gegaan worden, dat deze allemaal dicht bij elkaar gehuisvest zullen worden. Het is dus niet realistisch om voor het aantal benodigde parkeerplaatsen uit te gaan van buitenlandse flexwerkers, die met bussen naar de fabriek vervoerd worden. Voor uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen ligt de noordzijde van Yard-E het meest voor de hand. Deze locatie ligt dicht bij de nieuwe fabriekshallen en is relatief gemakkelijk af te scheiden van de rest van het fabrieksterrein. Collectief busvervoer als zodanig is onderzocht in het kader van het inpassingsplan. Het werd in het verleden toegepast, maar er is geconcludeerd dat dit nu niet haalbaar meer is vanuit zowel het perspectief van de medewerker als VDL Nedcar. Dit zowel op grond van flexibiliteit als kosten (zie hiervoor de nota: uitbreiding VDL Nedcar - mobiliteit, bereikbaarheid en verkeer, met name bijlage 1, paragraaf 5.2 en bijlage E en daarnaast bijlage 2 paragraaf 3.2.2).

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.51

Luchtkwaliteitsonderzoek.

Samenvatting argument

Indiener maakt bezwaar tegen het feit dat verouderde Oost-Europese vrachtwagens die niet voldoen aan de Euro-6 normen niet zijn meegenomen in de berekeningen van luchtvervuiling.

Reactie Provincie Limburg

Indiener maakt bezwaar tegen het feit dat verouderde Oost-Europese vrachtwagens die niet voldoen aan de Euro-6 normen niet zijn meegenomen in de berekeningen van luchtvervuiling. Voor de berekeningen zijn de in maart 2020 door de minister van Infrastructuur en Waterstaat vastgestelde emissiefactoren gebruikt. Hierin zijn de laatste inzichten in wagenpark (onder andere de verdeling oud en jong) verwerkt. Deze emissiefactoren zijn dus uitermate geschikt van het doen van dit soort berekeningen. Voor de berekeningen is het gebruik van deze emissiefactoren verplicht gesteld.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.52

Bezwaar tegen metingen verricht tijdens COVID-19.

Samenvatting argument

Indiener maakt bezwaar tegen eventuele tijdens de intelligente lockdown uitgevoerde metingen ten behoeve van het vaststellen van waarden (zoals geluid, luchtkwaliteit of verkeersdruk). Dit geeft immers een vertekend beeld.

Reactie Provincie Limburg

Voor het aspect luchtkwaliteit zijn geen metingen uitgevoerd. Alle in het onderzoek vermelde concentraties zijn berekend. Voor het 'kalibreren' van de huidige achtergrondconcentraties wordt wel

gebruik gemaakt van metingen. De huidige achtergrondconcentratie wordt per jaar vastgelegd en voor de toekomst wordt deze berekend (gebruik makend van huidige inzichten van de toekomst). Omdat de COVID-19 crises een tijdelijke situatie betreft, wordt hier in de toekomst gegevens geen rekening mee gehouden. In de berekeningen is gebruik gemaakt van deze toekomst achtergrondconcentraties.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.53

Onjuiste stikstofberekeningen.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat in de berekeningen van stikstofdepositie zowel de kap van bomen (o.a. Sterrebos), de bouw van gebouwen, de aanleg van verhardingen, de infrastructuur, alle voorziene vervoersbewegingen op de terreinen, de aan- en afvoer van personeel, materialen en gereed product moeten worden meegenomen. Indiener stelt dat de methode waarmee de stikstofuitstoot is berekend niet klopt als gevolg van het hanteren van onjuiste uitgangspunten.

Reactie Provincie Limburg

Voor het ontwerp-inpassingsplan is een voortoets verricht. In die voortoets is enerzijds ingegaan op de één-op-één-inpassing van het project zoals dat in de nieuwe Wnb-vergunning is opgenomen. Het ontwerp van die Wnb-vergunning is gelijktijdig met het ontwerp-inpassingsplan ter inzage gelegd. In het kader van de Wnb-vergunning heeft een passende beoordeling plaatsgevonden onder meer wat betreft het aspect stikstof. Daaruit blijkt dat de aangevraagde situatie niet zal leiden tot meer stikstofdepositie dan die welke mogelijk is op basis van de aan VDL Nedcar verleende Wnb-vergunning d.d. 31 augustus 2017. Indiener geeft niet aan waarom deze conclusie niet juist zou zijn. Vanwege de één-op-één-inpassing is er voor het inpassingsplan geen afzonderlijke passende beoordeling opgesteld. Dat is vanwege art. 2.8 lid 2 Wet natuurbescherming dan niet nodig. In de paragrafen 4.3 tot en met 4.3.4 van de voortoets is nauwgezet uiteengezet en geconcludeerd dat de onderdelen van het inpassingsplan waarop de nieuwe ontwerp-Wnb-vergunning niet ziet (o.a. kasteel Wolfrath en een bestaand hoveniersbedrijf), geen stikstofdepositie effecten op Nederlandse Natura 2000-gebieden hebben (dat wil zeggen dat de toename niet meer is dan 0,00 mol/ha/jaar). Alle door indiener genoemde activiteiten zijn bij de beoordeling van de stikstofdepositie betrokken. Dit is uitgebreid weergegeven in de voortoets (bij het inpassingsplan) en in bijlage 2 en 3 van de passende beoordeling (bij de natuurvergunning). De activiteiten binnen het plangebied voor de inrichting van VDL Nedcar maken onderdeel uit van de berekeningen. De aanlegfase van de bedrijfsuitbreiding is daarin ook meegenomen.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.54

Compensatie stikstof.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat stikstofcompensatie in dezelfde regio moet plaatsvinden als waar de stikstof wordt veroorzaakt. Indiener heeft hiertoe voorstellen gedaan.

Reactie Provincie Limburg

De Wet natuurbescherming ziet toe op bescherming van de Natura 2000-gebieden. Voor het onderdeel 'stikstofdepositie' geldt dat de depositie op de in het Natura 2000-gebied voorkomende (stikstofgevoelige) habitats in beeld wordt gebracht. Nu er als gevolg van het plan geen sprake is van depositietoename is compensatie (saldering) niet aan de orde.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.55

Luchtkwaliteit in relatie tot stikstof.

Samenvatting argument

Indiener geeft aan dat de passages betreffende stikstofvervuiling geen soelaas bieden voor problematiek op het gebied van luchtkwaliteit.

Reactie Provincie Limburg

Ten behoeve van het ontwerp-inpassingsplan is luchtkwaliteitsonderzoek verricht. Het onderzoek is als bijlage 6 bij de plantoelichting opgenomen. Op basis van het uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek kan worden geconcludeerd dat op alle onderzochte locaties wordt voldaan aan de te toetsen grenswaarden uit titel 5.2 van de Wet milieubeheer. De luchtkwaliteitseisen staan daarom niet aan de vaststelling van het inpassingsplan in de weg. Verder vergt een goede ruimtelijke ordening in dit geval geen aanvullende toetst.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.56

Het realiseren van een RIVM-meetpunt.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat er een officieel RIVM-meetpunt moet komen om zorgen bij omwonenden met betrekking tot luchtkwaliteit weg te nemen.

Reactie Provincie Limburg

De concentraties luchtverontreinigende stoffen in de omgeving van VDL Nedcar liggen nu (ruim) onder de wettelijke grenswaarden. Uit het uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek volgt dat de concentraties Fijn Stof en Stikstofdioxide ook als VDL Nedcar uitbreidt ruimschoots onder de

grenswaarden blijven. Gezien deze zeer ruime onderschrijding van grenswaarden wordt de realisatie van een officieel RIVM-meetpunt voor luchtkwaliteit niet zinvol geacht.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.57

Verkleinen geluidzone, er zijn verouderde normen gehanteerd.

Samenvatting argument

Indiener maakt bezwaar tegen het verkleinen van de geluidzone, waardoor de scope van de theoretische bepaling van te verwachten, optredende en/of toegestane geluidswaarden en geluidsoverlast wordt verlaagd ten opzichte van eerdere normen en vergunningen. Indiener maakt bezwaar tegen het hanteren van sterk verouderde normen uit 1979.

Reactie Provincie Limburg

Bij het bepalen van de geluidbelasting in de toekomstige situatie is naar een ruimer gebied gekeken dan de in het inpassingsplan vastgelegde geluidzone. Voor een overzicht van alle woningen waarvoor de gevolgen voor de geluidbelasting zijn onderzocht wordt verwezen naar de kaart 'gebouwen en toetspunten' uit bijlage 3 van het akoestisch onderzoek. Pas nadat de geluidbelasting bij al deze woningen is bepaald en beoordeeld is ook de ligging van de nieuwe geluidzone bepaald. De stelling van indiener dat door het verkleinen van de geluidzone ook de scope van het geluidonderzoek is beperkt wordt dan ook niet gevolgd.

Ter verduidelijking wordt nog het volgende opgemerkt met betrekking tot de in het inpassingsplan opgenomen geluidzone. De geluidzone rond het industrieterrein geeft het gebied weer waarbuiten de geluidbelasting van alle vergunde activiteiten op het industrieterrein niet meer dan 50 dB(A) mag bedragen. Dit volgt uit de Wet geluidhinder. Daarnaast gelden er op grond van de Wet geluidhinder ook grenswaarden voor de maximaal toegestane geluidbelasting bij woningen binnen geluidzone. Omdat zich binnen de geluidzone rond het industrieterrein Industriepark Swentibold (vastgesteld in juni 200) een groot aantal woningen bevindt waarvoor de grenswaarde óók 50 dB(A) bedraagt, wordt de geluidbelasting in de praktijk beperkt door de aanwezigheid van woningen en niet door de ligging van de geluidzone. Het gaat hierbij vooral om woningen binnen en in de directe omgeving van Nieuwstadt die in 2000 wél binnen de geluidzone zijn komen te liggen maar waarvoor destijds géén hogere waarde is vastgesteld. De geluidzone uit 2000 kon daardoor in de praktijk bij lange na niet worden ingevuld. Dit verklaart ook waarom de nieuwe geluidzone kleiner kan worden terwijl de geluidbelasting bij een aantal woningen wel toeneemt.

Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar hoofdstuk 4.4 van het akoestisch onderzoek.

Bij het beoordelen van de geluidbelasting is aangesloten bij de geluidnormen zoals vastgelegd in op de op dit moment geldende wet en regelgeving. De stelling van indiener dat is uitgegaan van verouderde normen wordt daarom niet gevolgd.

Voor zover de stelling van indiener is gebaseerd op de verwijzing in het akoestisch onderzoek naar de Circulaire Industrielawaai uit 1979 en de opvolger daarvan de Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening uit 1998 wordt opgemerkt dat deze stukken slechts een hulpmiddel vormen bij de vergunningverlening. De beoordelingssystematiek zoals beschreven in deze documenten is nog steeds actueel.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.58

Hogere waarden beschermen de bewoners niet.

Samenvatting argument

Indiener maakt bezwaar tegen de in het ontwerpbesluit vastgestelde hogere grenswaarden, aangezien deze omwonenden niet beschermen tegen overlast in de buitenruimte.

Reactie Provincie Limburg

Bij het vaststellen van de hogere waarden is niet enkel meegewogen of de geluidbelasting afkomstig van het industrieterrein kan voldoet aan de wettelijke ontheffingscriteria maar ook in hoeverre er in de toekomstige situatie nog sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen. In dat kader is de cumulatieve geluidbelasting bepaald ter plaatse van alle gevels en bouwlagen van woningen waarachter zich geluidgevoelige vertrekken kunnen bevinden. Met name de cumulatieve geluidbelasting ter plaatse van de gevels gericht naar de buitenruimte vormen een indicatie voor het leefklimaat in de buitenruimte. Uit het geluidonderzoek volgt dat verreweg de meeste woningen waarvoor een hogere waarde wordt verleend over één of meerdere naar de buitenruimte gerichte gevels beschikken waar de cumulatieve geluidbelasting ligt tussen de 45 en 55 dB(A). Dit komt overeen met een goed tot redelijk kwaliteitsniveau. Voor 6 woningen geldt dat de geluidbelasting op de naar de buitenruimte gerichte gevel meer dan 55 dB(A) maar minder dan 60 dB(A) bedraagt, hetgeen overeenkomt met een matig kwaliteitsniveau. Voor deze woningen geldt dat ook in de bestaande situatie als sprake is van een matig kwaliteitsniveau en dat de cumulatieve geluidbelasting als gevolg van de uitbreiding van VDL Nedcar met (afgerond) ten hoogste 1 dB(A) toeneemt. Voor één woning geldt dat de cumulatieve geluidbelasting op de naar de buitenruimte gerichte gevel meer dan 60 dB(A) bedraagt. Deze geluidbelasting treedt ook in de autonome situatie al op en wordt volledig veroorzaakt door railverkeer.

Gelet op voorgaande wordt geoordeeld dat het verlenen van de hogere waarden een aanvaardbaar leefklimaat in de buitenruimte voldoende is geborgd. Naar aanleiding van de zienswijzen zal de beoordeling van het geluid in de buitenruimte nader worden beschreven in het akoestisch onderzoek en in het hogere waarden besluit.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.59

Bezwaar tegen alleen hogere waarden voor woningen in de zone en verouderde normen.

Samenvatting argument

Indiener maakt bezwaar tegen het feit dat de grenswaarden enkel worden verhoogd voor de woningen in de geluidszone waar de grenswaarden niet eerder zijn verhoogd. Indiener maakt bezwaar tegen het hanteren van verouderde normen.

Reactie Provincie Limburg

Er is geen aanleiding nog wettelijke grondslag de grenswaarden te verhogen voor woningen waarbij de geldende (voorkeurs)waarde niet wordt overschreden. Met betrekking tot de stelling van indiener dat verouderde zijn gehanteerd wordt verwezen naar het gestelde onder 38.57.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.60

Uitleg geluidonderzoek voor burgers.

Samenvatting argument

Indiener maakt bezwaar tegen het ontbreken van een begrijpelijke uitleg voor burgers, waardoor zij niet in staat worden gesteld om de daadwerkelijk optredende veranderingen in de geluidsoverlast te kunnen begrijpen en beoordelen. Hierdoor ontstaat een rechtsongelijkheid tussen enerzijds VDL Nedcar en anderzijds de omwonenden.

Reactie Provincie Limburg

De uitbreiding van VDL Nedcar en de aanpassing van de provinciale wegen is een omvangrijk en complex project. Het in beeld brengen van de effecten van dit project brengt uitgebreide onderzoeken en rapportages met zich mee. Om belanghebbenden en omwonenden zo goed mogelijk te informeren over de resultaten van deze onderzoeken is veel zorg uitgegaan naar de rapportages. De Cie. heeft aangegeven dat het MER goed toegankelijk is, ruim voorzien van ondersteunende illustraties en tabellen en logisch opgebouwd. De effectbeschrijving en -beoordeling worden ondersteund door een grote hoeveelheid achtergrondrapporten. Ook deze zijn helder en systematisch van opzet. Ook ten aanzien van het akoestisch onderzoek heeft de Cie. aangegeven dat deze systematisch en goed van opzet en gemakkelijk leesbaar is.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.61

Geen integraal onderzoek van milieueffecten.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat de uitbreidingsvoorstellen en plannen, zoals vastgelegd in documenten, getuigen van een aanpak van de gevolgen gericht op deelaspecten en niet op de totaliteit van gevolgen die al deze plannen in een bredere context hebben voor de leefbaarheid van Nieuwstadt. Er moet ook gekeken worden naar een combinatie met reeds bestaande problemen op het gebied van watervervuiling, geluidsoverlast etc.

Reactie Provincie Limburg

In het MER is gebruik gemaakt van een beoordelingskader waarin alle milieuaspecten (en dus ook de leefbaarheidsaspecten) zijn opgenomen. Op basis van dit beoordelingskader zijn in het MER alle milieuaspecten beschreven en beoordeeld. Dit beoordelingskader was al opgenomen in de conceptnotitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) die voor deze ontwikkeling is gemaakt en waarover zienswijzen konden worden ingediend.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.62

Ontbreken metingen ten behoeve van diverse milieuonderzoeken

Samenvatting argument

Indiener heeft bezwaar tegen het ontbreken van gedegen metingen van reeds bestaande overlast van lucht, water, licht en geluid. Indiener stelt dat er een nieuwe verkenning moet plaatsvinden, mede omdat de uit verkenningen uit 2017 getrokken conclusies niet meer valabel zijn.

Reactie Provincie Limburg

Met dit beoordelingskader en deze aanpak is in het MER een complete en integrale beschrijving en beoordeling van de milieuaspecten en de leefbaarheid opgenomen. Het is niet gebruikelijk en ook niet nodig om voor de effecten van geluid en lucht metingen te doen. Voor deze aspecten is gebruik gemaakt van de wettelijk voorgeschreven methoden en technieken. Deze maken gebruik van rekenmodellen. Het doen van metingen is hiervoor niet nodig.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.63

Bezwaar tegen ontwerp besluit Wnb, Natura 2000 gebieden.

Samenvatting argument

Indiener stelt dat Natura 2000-gebied Grensmaas gelegen is op 2500 meter van het uitbreidingssterrein van VDL Nedcar en niet op de in het inpassingsplan vermelde 3000 meter. Indiener geeft aan dat de conclusie van het natuuronderzoek - het zo mogelijk kiezen voor een andere variant om vleermuis- en vogelpopulaties te beschermen - niet wordt genoemd. Ook wordt niet gesproken over compensatie van deze gebieden. Indiener stelt dat de stikstofdepositie als gevolg van de uitbreiding van VDL Nedcar de kansen op het herstel van elders bedreigde diersoorten vermindert.

Reactie Provincie Limburg

Het specifiek benoemde Natura 2000-gebied 'Grensmaas' ligt op een afstand van ca. 2,5 kilometer afstand, dit zal in het definitieve besluit worden aangepast. Voor het Natura 2000-gebied 'Grensmaas' zijn echter geen instandhoudingsdoelstellingen voor stikstofgevoelige habitattypen of soorten met stikstofgevoelig leefgebied vastgesteld, dat maakt dat gelet op de afstand van ca 2,5 kilometer de eerdere overweging ongewijzigd in stand blijft, namelijk dat er geen andere effecten te verwachten zijn op deze afstand. De vergunning ziet toe op het onderdeel gebiedsbescherming, de genoemde vleermuispopulatie en vogels in het bosgebied maken geen onderdeel uit van onderhavig besluit en worden beoordeeld in de ontheffing (soortenbescherming) Wnb. De Maas is aangewezen als trekgebied voor de zalm, deze is echter niet gevoelig voor stikstofdepositie hetgeen ook volgt uit het feit dat het Natura 2000-gebied 'Grensmaas' geen soorten met stikstofgevoelig leefgebied kent.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.64

Hogere geluidsnormen dan normaal voor de nacht in de vergunning, planschade.

Samenvatting argument

Bij de geluidsvoorschriften in de ontwerpvergunning voor verschillende woningen zijn hogere geluidnormen opgenomen dan normaal (nachtperiode). Deze woningen moeten dan wel zijn uitgerust met extra geluidsisolerende maatregelen. Als dit een nieuwe ontwikkeling is hebben de betreffende woningeigenaren het recht om een verzoek te doen om de waardevermindering van de woning te compenseren.

Reactie Provincie Limburg

Voor alle woningen waarvoor 'hogere grenswaarde' is vastgesteld voor het geluid afkomstig van het industrieterrein wordt nog een gevelisolatieonderzoek uitgevoerd waaruit moet blijken óf er gevelmaatregelen nodig zijn en zo ja, om welke maatregelen het gaat. Uitgangspunt voor eventuele aanvullende gevelisolatie is dat in alle perioden van het etmaal, dus ook in de nachtperiode, in de woning aan de geluidnormen wordt voldaan. Voor een uitgebreide toelichting op het gevelisolatieonderzoek en welke uitgangspunten daarbij worden gehanteerd, wordt verwezen naar paragraaf 4.9 van deze Nota van Zienswijzen en Advies. Voor wat betreft planschade wordt verwezen naar paragraaf 4.13 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.65

Onjuiste uitgangspunten geluidberekeningen.

Samenvatting argument

Indiener maakt bezwaar tegen de stelling dat het gebied tussen Nieuwstadt en VDL Nedcar kan worden aangemerkt als stedelijk gebied en dat daardoor het verkeer van en naar VDL Nedcar niet hoeft te worden meegenomen in de geluidsbelasting.

Reactie Provincie Limburg

Of sprake is van een 'stedelijke situatie' of 'buitenstedelijke situatie' bepaalt welke normen voor het wegverkeerslawaaï gelden op grond van de Wet geluidhinder. Het bepaalt echter niet óf de het extra verkeer van en naar VDL Nedcar meegenomen moet worden in de berekeningen. Anders dan indiener stelt is het extra verkeer van en naar VDL Nedcar dan ook gewoon meegenomen bij het bepalen en beoordelen van de (cumulatieve) geluidbelasting bij de woningen in Nieuwstadt. Ook bij toetsen van de gevolgen voor wegverkeerslawaaï is rekening gehouden met het (extra) verkeer van en naar VDL Nedcar. Volledigheidshalve wordt nog opgemerkt dat met 'stedelijk gebied' volgens de Wet geluidhinder in de regel het gebied binnen de bebouwde kom wordt bedoeld en met 'buitenstedelijk gebied' het gebied buiten de bebouwde kom.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.66

Geluidoverlast buitenruimte bij woningen.

Samenvatting argument

Indiener vindt woningisolatie een gebrekkige vorm van compensatie en onvoldoende, aangezien hiermee de geluidsoverlast in de buitenruimte en bij het openen van ramen niet is opgelost. Indiener maakt bezwaar tegen het pakket van voorgestelde geluidsmaatregelen, omdat het suggereert dat daarmee de negatieve gevolgen voor omwonenden worden gecompenseerd, terwijl die praktisch niet zijn te compenseren.

Reactie Provincie Limburg

Bij het vaststellen van de hogere waarden is niet enkel meegewogen of de geluidbelasting afkomstig van het industrieterrein voldoet aan de wettelijke ontheffingscriteria maar ook in hoeverre er in de toekomstige situatie nog sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen. In dat kader is de cumulatieve geluidbelasting bepaald ter plaatse van alle gevels en bouwlagen van woningen waarachter zich geluidgevoelige vertrekken kunnen bevinden. Met name de cumulatieve geluidbelasting ter plaatse van de gevels gericht naar de buitenruimte vormen een indicatie voor het leefklimaat in de buitenruimte. Uit het geluidonderzoek volgt dat verreweg de meeste woningen waarvoor een hogere waarde wordt verleend over één of meerdere naar de buitenruimte gerichte gevels beschikken waar de cumulatieve geluidbelasting ligt tussen de 45 en 55 dB(A). Dit komt overeen met een goed tot redelijk kwaliteitsniveau. Voor 6 woningen geldt dat de geluidbelasting op de naar de buitenruimte gerichte gevel meer dan 55 dB(A) maar minder dan 60 dB(A) bedraagt, hetgeen overeenkomt met een matig kwaliteitsniveau. Voor deze woningen geldt dat ook in de bestaande situatie als sprake is van een matig kwaliteitsniveau en dat de cumulatieve geluidbelasting als gevolg van de uitbreiding van VDL Nedcar met (afgerond) ten hoogste 1 dB(A) toeneemt. Voor één woning geldt dat de cumulatieve geluidbelasting op de naar de buitenruimte gerichte gevel meer dan 60 dB(A) bedraagt. Deze geluidbelasting treedt ook in de autonome situatie al op en wordt volledig veroorzaakt door railverkeer.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 38.67

Industrieel afvalwater in relatie tot de ontwerp waterwetvergunning.

Samenvatting argument

Indiener geeft aan dat een en ander met betrekking tot industrieel afvalwater goed geregeld is, maar vraagt zich af hoe het zit met hemelwater dat op het personeelsparkeerterrein, de Ware House on Wheels en GOK Yard valt. Mag dit hemelwater zomaar de Geleenbeek inlopen?

Reactie Provincie Limburg

Dit betreft een zienswijze die beantwoord is door het Waterschap Limburg daar deze expliciet tegen de ontwerp waterwet vergunning is gericht. In de kennisgeving is expliciet aangegeven dat de zienswijzen ten aanzien van de ontwerp waterwet behandeld worden door het Waterschap Limburg.

Wij verwijzen dan ook naar de inspraaknota van Waterschap Limburg wat betreft de ontwerp-Waterwetvergunning. Overigens leidt de zienswijze niet tot aanpassing van de ontwerp-Waterwetvergunning door het Waterschap Limburg.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Zienswijze 39.

Argument 39.1

Inzet 50 miljoen euro + gemeenschapsgeld voor een bedrijf zonder toekomstvisie.

Samenvatting argument

Indiener onderschrijft de door indiener 11 ingediende zienswijze en de zienswijze van indiener 38 wat betreft het gestelde ten aanzien van de strategie van VDL Nedcar. Indiener vindt het onverantwoord om € 50-60 mln. overheidsgeld te investeren in een bedrijf dat elke maatschappelijke en toekomstvisie ontbeert

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.4 en 4.5 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 39.2

Ontoelaatbare geluidoverlast.

Samenvatting argument

De woning van indiener ligt binnen de 65 dB zone, hetgeen naar de mening van indiener gebaseerd is op papieren kennis zonder enige fysieke kennis ter plaatse. Indiener stelt de Provincie Limburg aansprakelijk voor ontoelaatbare geluidoverlast.

Reactie Provincie Limburg

De woning van indiener ligt niet binnen de 50 dB contour van industrielawaai. Evenmin is sprake van een toename van wegverkeerslawaai als gevolg van de ontwikkeling. Er zijn derhalve geen effecten op de betreffende woning.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 39.3

Ontbreken juiste compensatie en kostenverhaal procedures.

Samenvatting argument

Indiener is van mening dat enig overleg door zowel Provincie Limburg als VDL Nedcar ten aanzien van de juiste compensatie voor geluidshinder en waardedaling laakbaar ontbreekt waardoor hij genoodzaakt is zijn recht te halen middels langdurige procedures. De kosten daarvan zal hij verhalen op de Provincie Limburg.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.13 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 39.4

Planschade.

Samenvatting argument

Waardedaling van het onroerend goed van indiener als gevolg van lawaai, horizonvervuiling en luchtvervuiling.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.13 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 39.5

Geluidmaatregelen.

Samenvatting argument

Indiener eist de aanleg van een geluidwal. Indiener vindt de stapeling met spoorweglawaai ontoelaatbaar en verzoekt aan te geven hoeveel overheidsgeld er in de veiligheid en daarmee leefbaarheid gestoken is in het tracé dat langs zijn achterdeur loopt.

Reactie Provincie Limburg

Gelet op de reactie onder 39.2 is er geen geluidwal nodig. Overigens zal het tracé van de randweg in geluidreducerend asfalt uitgevoerd worden. Voor hetgeen de overheid bijdraagt in leefbaarheid verwijzen wij naar paragraaf 4.7 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 39.6

Ontbreken beleid ten aanzien van leefbaarheid.

Samenvatting argument

Een doelmatig en effectief beleid met betrekking tot de algemene leefbaarheid, nadat de plannen van zowel Provincie Limburg als VDL Nedcar zijn gerealiseerd, ontbreekt. Dit beleid moet gericht zijn op het structureel leefbaar houden van de omgeving rondom Yard-E. Indiener pleit voor een 100% flora en fauna compensatie voor de lokale bevolking, voor het borgen van de sociale veiligheid met de door VDL Nedcar beweerde dagelijkse in- en uitstroom van 11.000 arbeiders op een zeer klein gebied.

Reactie Provincie Limburg

De Provincie Limburg probeert de effecten ten aanzien van de leefbaarheid in de directe omgeving van Yard-E beperkt te houden. Er wordt voldaan aan alle relevante milieu wet en regelgeving. De flora en fauna wordt gecompenseerd en gemitigeerd op grond van de beleidsregel natuurcompensatie Limburg wat betreft de aantasting van de goudgroene natuurzone en qua soorten wordt er voldaan aan de Wet Natuurbescherming. Ten aanzien van de leefbaarheid wordt er parallel aan het inpassingsplan proces ingezet op de uitvoering van het PIO-project en is er een leefbaarheidsfonds ingesteld. Voor dit laatste wordt verwezen naar paragraaf 4.7 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 39.7

Vervuild afval- en hemelwater.

Samenvatting argument

Indiener wil aandacht voor milieutechnisch aspecten als aan- en afvoer van water alsmede de afvoer van sterk vervuild afvalwater en vervuild hemelwater.

Reactie Provincie Limburg

Voor de inrichting VDL Nedcar zijn direct werkende eisen opgenomen in het Activiteitenbesluit milieubeheer. Hiertoe mogen wij in de omgevingsvergunning geen eisen stellen. De lozingsaspecten die niet geregeld zijn in het Activiteitenbesluit milieubeheer worden daarentegen wel separaat geregeld. Dit wordt vastgelegd in de Waterwetvergunning. Wij verwijzen dan ook naar de inspraaknota van Waterschap Limburg wat betreft de ontwerp-Waterwetvergunning. Overigens leidt de zienswijze niet tot aanpassing van de ontwerp-Waterwetvergunning door het Waterschap Limburg

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 39.8

Duurzaamheidseisen VDL Nedcar.

Samenvatting argument

Indiener pleit voor het voorzien van de 'plants' van schone energie en het verplicht stellen van een zero emission beleid voor VDL Nedcar.

Reactie Provincie Limburg

Vanuit de omgevingsvergunning is het niet mogelijk om dit op te leggen. Artikel 5.12 van het Besluit omgevingsrecht verbiedt het bevoegd gezag om voor inrichtingen die deelnemen aan het Europese emissiehandelsstelsel (ETS) voorschriften op te nemen ten behoeve van energie. Overigens is er ook geen beleid op grond waarvan het verplicht stellen van schone energie kan worden geëist.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

5.3. Zienswijzen ontwerp-omgevingsvergunning

Zienswijze 1

Argument 1.1

Luchtkwaliteitsnorm in voorschrift 6.1. van de omgevingsvergunning.

Samenvatting argument

De opgenomen norm van 35 g/m² is te hoog. In de aanvraag voor de omgevingsvergunning geeft VDL Nedcar aan 11 - 25 g/m² te emitteren. Daarom wordt verzocht 25 g/m² op te nemen in voorschrift 6.1.

Reactie Provincie Limburg

VDL Nedcar is een Vehicle Contract Manufacturer die in opdracht van de klant auto's produceert. In de afgelopen jaren is inderdaad in de huidige lakstraat voor de huidige opdrachtgever een emissie van 11-25 g/m² behaald. Het is echter nog onbekend voor welke nieuwe opdrachtgever auto's zullen worden behandeld in de nieuwe lakstraat en welke lakken door dit merk worden voorgeschreven. Daarom wil VDL Nedcar zich niet vooraf reeds beperkt zien en de maximale BBT-norm van 35 g/m² als vergunningvoorschrift behouden. Omdat 35 g/m² overeenkomstig BBT is en daarnaast nog ruim lager is dan de grens van 45 g/m² uit het Activiteitenbesluit wordt het voorschrift niet aangepast.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 1.2

Omgevingsvergunning overweging Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS).

Samenvatting argument

In de aanvraag en het ontwerpbesluit is geen aandacht besteed aan minimalisatieverplichting voor ZZS-stoffen. Indiener geeft het advies om in de paragraaf Lucht op te nemen hoe door VDL Nedcar invulling wordt gegeven aan de minimalisatie als bedoeld in artikel 2.4 Activiteitenbesluit.

Reactie Provincie Limburg

In paragraaf 8.2.2. van de aanvraag is beschreven hoe VDL Nedcar omgaat met ZZS-stoffen.

5 jaarlijks worden de thans nog in gebruik zijnde ZZS-stoffen beoordeeld op vervangbaarheid en, indien dit niet mogelijk is, op de voorwaarden waaronder ze verder gebruikt kunnen worden. Voor nieuwe stoffen geldt een zero-tolerance beleid tenzij er geen gelijkwaardig alternatief is en mits er voor de werknemers adequate voorzieningen kunnen worden getroffen om blootstelling te voorkomen. Dit is vastgelegd in de procedures "KE-10 Chemicals" en "ARBO_05_005 Vervangingsplicht gevaarlijke stoffen" van het kwaliteitssysteem van VDL Nedcar. Terecht wordt opgemerkt dat dit in de overwegingen van het ontwerpbesluit niet is beschreven. Alhoewel de verplichting om 5-jaarlijks te bekijken naar de minimalisatie van ZZS-stoffen volgt uit het Activiteitenbesluit dat rechtstreeks werkend is, zou het eenduidiger zijn geweest om dit te benoemen in de considerans. De overwegingen van paragraaf 4.6.10.7 van de omgevingsvergunning zijn hierop aangepast.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

In de overwegingen van paragraaf 4.6.10.7 van de omgevingsvergunning is een paragraaf met betrekking tot de minimalisatieverplichting opgenomen.

Zienswijze 2

Argument 2.1

Compensatie houtopstanden in directe omgeving Sterrebos.

Samenvatting argument

Compensatie van de te vellen houtopstand moet in de directe omgeving van het Sterrebos worden gecompenseerd.

Reactie Provincie Limburg

In het natuurcompensatieplan wordt uitgegaan van compensatie in de directe omgeving van het project. Het verlies aan bomen in het Sterrebos wordt gecompenseerd in de directe omgeving van het resterende deel van het Sterrebos. Voor de te kappen bomenrij langs de bestaande N276 wordt een nieuwe bomenrij langs de nieuw aan te leggen Randweg gerealiseerd.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 2.2

Toegankelijkheid gebied.

Samenvatting argument

De toegankelijkheid van het gebied moet worden verbeterd met wandel- en fietspaden.

Reactie Provincie Limburg

Het plan voorziet in nieuwe wandel- en fietspaden aan de noordzijde van het plangebied. Dit betreft een bovenwettelijke compensatie door VDL Nedcar. Hiermee wordt het kasteellandgoed recreatief ontsloten en worden de kernen Nieuwstadt en Holtum recreatief met elkaar verbonden.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 2.3

Indieners willen een fiets/voetgangersbrug gerealiseerd hebben.

Samenvatting argument

Indieners willen bovenwettelijke compensatie door Nieuwstadt te verbinden met Limbrichterbos middels een voetgangers-/fietsbrug.

Reactie Provincie Limburg

In de bestuurlijke overleggen is de wens voor herstel van de routestructuur naar het Limbrichterbos besproken. Afgesproken is dat de technische en financiële haalbaarheid onderzocht wordt. In het beeldregieplan kan niet worden gepreludeerd op punten die nog niet definitief onderzocht en besloten zijn. Zoals in de raadsinformatiebrief aangegeven is, wordt de technische en financiële haalbaarheid op dit moment bekeken. Voor het overige wordt verwezen naar paragraaf 4.7 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Zienswijze 3

Argument 3.1

Verkeerd gevolgde procedure wegens niet bevoegd zijn Gedeputeerde Staten

Samenvatting argument

Indiener geeft aan dat GS niet bevoegd is op grond van de Erfgoedwet voor het nemen van de ontwerpvergunning voor Rijksmonument Kasteel Wolfrath.

Reactie Provincie Limburg

De betreffende bevoegdheid wordt niet geregeld in de Erfgoedwet. In casu is ook geen sprake van een vergunning op grond van de Erfgoedwet, maar van een vergunning op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). De Erfgoedwet kent in dit kader geen zelfstandige vergunningplicht.

Met de inwerkingtreding van de Erfgoedwet is de Wabo dusdanig aangepast dat de vergunningplicht voor rijksmonumenten hierin is opgenomen. In artikel 2.1, eerste lid onder f van de Wabo is het verbod om zonder omgevingsvergunning handelingen te verrichten (slopen, verstoren, verplaatsen, in enig opzicht wijzigen, etc.) aan een rijksmonument vastgelegd. Daaruit volgt dus de grondslag voor de vergunningplicht. In artikel 2.4 van de Wabo is vervolgens de bevoegdheid om te beslissen over deze aanvraag om omgevingsvergunning opgenomen. Artikel 2.4, eerste lid van de Wabo bepaalt daartoe dat het college van B&W van de gemeente waar het project zich in hoofdzaak afspeelt bevoegd is te beslissen op een aanvraag om omgevingsvergunning, behoudens hetgeen bepaald is in lid twee tot en met vijf van datzelfde artikel. In artikel 2.4, tweede lid van de Wabo is vervolgens opgenomen dat bij AMvB kan worden bepaald dat Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg waar het betrokken project in hoofdzaak zal worden of wordt uitgevoerd op de aanvraag zal beslissen

voor zover het project behoort tot een aangewezen categorie van gevallen dan wel dat sprake is van een project van provinciaal belang. De AMvB waarnaar wordt verwezen betreft het Besluit omgevingsrecht (Bor).

In artikel 3.3, aanhef en eerste lid onder b van het Bor is bepaald dat Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg waar het project zal worden of wordt uitgevoerd bevoegd zijn te beslissen op aanvragen die betrekking hebben op activiteiten met betrekking tot inrichtingen die behoren tot een categorie ten aanzien waarvan dat in bijlage I, onderdeel C, is bepaald en voor zover het activiteiten betreft waartoe een IPPC- installatie behoort. De activiteiten van de inrichting VDL Nedcar zijn opgenomen in categorieën 1.3 onder a en 13.3 van bijlage I, onderdeel C van het Bor. Specifiek gaat het daarbij om een inrichting waar een of meer elektromotoren of verbrandingsmotoren aanwezig zijn met een totaal geïnstalleerd motorisch vermogen van 15 MW of meer en het vervaardigen of assembleren van automobielen voor met een productieoppervlak ten aanzien daarvan van 10.000 m² of meer. Daarnaast zijn de activiteiten van de inrichting vermeld in bijlage I bij de Richtlijn Industriële Emissies, waarmee gesproken kan worden van een IPPC- installatie. Het rijksmonument in casu is gelegen binnen de inrichtingsgrenzen van VDL Nedcar. Artikel 3.3, eerste lid, onder b Bor spreekt van 'overige aanvragen' met betrekking tot inrichtingen die behoren tot een categorie waarvan dat in bijlage I, onderdeel C, is bepaald, voor zover het betreft activiteiten met betrekking tot een inrichting waartoe een IPPC- installatie behoort. De omgevingsvergunning ex art. 2.1, eerste lid onder f Wabo (aantasting rijksmonument) behoort tot 'overige aanvragen' en dus zijn Gedeputeerde Staten hiervoor bevoegd gezag.

Uit de systematiek van de regelgeving volgt dus dat Gedeputeerde Staten van rechtswege bevoegd gezag zijn voor alle benodigde vergunningen voor de inrichting VDL Nedcar. Daarnaast is in casu ook nog eens sprake van een project van provinciaal belang waarvoor toepassing is gegeven aan artikel 3.26, vierde lid van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Al zou Gedeputeerde Staten niet bevoegd zijn op grond van artikel 3.3 van het Bor, dan zou sprake zijn van een bevoegdheid op grond van artikel 3.1 van het Bor nu is bepaald dat sprake is van een provinciaal inpassingsplan waartoe is bepaald dat Gedeputeerde Staten tevens bevoegd is om te beslissen op een aanvraag om omgevingsvergunning voor zover deze toeziet op projecten binnen dat provinciaal inpassingsplan. In casu is echter al sprake van een bevoegdheid van rechtswege op grond van artikel 3.3, eerste lid onder b van het Bor. [1] Kamerstukken II 2014-2015, 34 109, nr. 2, pag. 27.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 3.2

Ontbrekende verwijzing naar bestemmingsplanregels.

Samenvatting argument

In de ontwerpbeschikking ontbreekt de verwijzing naar de nu geldende bestemmingsplanregels, met name voor wat deze toelaten m.b.t. het rijksmonument op grond van de Erfgoedwet.

Reactie Provincie Limburg

In casu is sprake van een provinciaal inpassingsplan. In artikel 3.26, derde lid van de Wet ruimtelijke ordening is bepaald dat bij inpassingsplan kan worden bepaald in hoeverre bestemmingsplannen binnen het plangebied van het inpassingsplan hun werking behouden. In artikel 30 van de regels van het inpassingsplan 'Uitbreiding VDL Nedcar' is de verhouding met gemeentelijke bestemmingsplannen opgenomen. Daarin is opgenomen voor welke delen bepaalde

bestemmingsplannen partieel worden herzien. Door reclamant wordt gewezen op het ontbreken van een verwijzing naar de nu geldende bestemmingsplanregels voor het rijksmonument kasteel Wolfrath en het industrie- en bedrijventerrein waarop VDL Nedcar is gevestigd. Door het opstellen van een provinciaal inpassingsplan zijn de bepalingen uit de bestemmingsplannen komen te vervallen. In het inpassingsplan zijn de verhoudingen hiertoe vastgesteld. Op de gronden waar bestemmingen zijn opgenomen, vervangt het inpassingsplan de geldende bestemmingsplannen. Op de verbeelding van het inpassingsplan zijn de bestemmingen en aanduidingen weergegeven. In de bouw- en gebruiksregels bij het inpassingsplan zijn bepalingen opgenomen die gelden ter plaatse van deze bestemmingen en aanduidingen.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 3.3

Aantasting Rijksmonument.

Samenvatting argument

Indiener kan zich niet vinden in de weging van de belangen van aanvrager in relatie tot de waarde van de historische buitenplaats Wolfrath. Aan een andere inpassing binnen het bestaande industrieterrein is te weinig aandacht besteed (denk aan relocatie andere bedrijven, gestapelde dan wel deels ondergrondse gebouwen). Er is onvoldoende onderzocht en gemotiveerd waarom de vergroting van de productiecapaciteit opweegt tegen het aantasten en vernietigen van een eeuwenoude historische buitenplaats.

Reactie Provincie Limburg

In MER-deel B is aangegeven waarom verdiept dan wel gestapeld bouwen niet kan. Naar de relocatie van afzonderlijke industriële productiebedrijven en zakelijke dienstverlening is geen analyse gedaan. Mede op verzoek van de Cie. heeft in het kader van het MER-onderzoek plaatsgevonden naar de mogelijkheden om de impact op het Sterrebos en het landgoed te beperken. In hoofdstuk 3 van het MER is weergegeven op welke wijze dit onderzocht is. Daarin is geconcludeerd dat de ruimtelijke configuraties voor de fabriek waarbij het Rijksmonument en als onderdeel daarvan het Sterrebos worden ontzien als gevolg hebben dat een deel van de benodigde ruimte voor de uitbreiding met een tweede productielijn op een andere locatie (elders) moet worden gevonden. Het op afstand plaatsen van onderdelen van de fabriek leidt tot fors hogere investeringen en hogere operationele kosten en heeft risico's voor de kwaliteit en leveringszekerheid. De onderzoeken van BCI (2015, 2017, 2019) laten zien dat de meerkosten dermate hoog zijn dat geen haalbare businesscase mogelijk is. In haar definitieve advies op het MER heeft de Cie. aangegeven dat dit onderwerp afdoende onderzocht is.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

5.4. Zienswijzen hogere waarden besluit industrielawaai

Indiener 1.

Argument 1.1

Effecten beoordelen buiten het plangebied inclusief Nieuwstadt

Samenvatting argument

Indiener stelt dat ook buiten de begrenzing van het plangebied, zoals aangegeven in figuur 4.1 uit het MER, Nieuwstadt in alle toetsen op de omgeving onderzocht en beoordeeld dient te worden. Onder de te onderzoeken effecten valt volgens indieners óók de verkeersveiligheid in Nieuwstadt.

Reactie Provincie Limburg

Allereerst wordt opgemerkt dat er geen hogere waarden zijn toegekend aan de woningen die onderdeel uitmaken van het plangebied. Derhalve is de zienswijze van indiener tegen het ontwerp hogere waarde besluit niet ontvankelijk. Daar de zienswijze grotendeels ingaat op zaken die niet gaan over het ontwerp hogere waarde besluit industrielawaai te maken hebben zullen wij hieronder volledigheidshalve daar wel op reageren. De zienswijze wordt verder beantwoord in onze reactie op de zienswijze op het ontwerp inpassingsplan en de ontwerp omgevingsvergunning waar u dezelfde argumenten inbrengt.

Ten aanzien van de effecten buiten het plangebied het volgende. In het MER is, zoals gebruikelijk, een onderscheid gemaakt in het plangebied en het studiegebied. Het studiegebied is gedefinieerd als het gebied waar effecten kunnen optreden als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. De omvang van het studiegebied is afhankelijk van het beschouwde effect. Voor veel milieuaspecten is het studiegebied (veel) groter dan het plangebied. Dit geldt bijvoorbeeld voor de effecten door verkeer, geluid en luchtkwaliteit. Op basis van dit principe zijn in dit MER de milieugevolgen van het project systematisch, volledig, transparant en objectief in beeld gebracht en beoordeeld. Het gaat hierbij om de effecten voor de gehele omgeving, waaronder Nieuwstadt. Zo is er voor geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit ook voor Nieuwstadt in beeld gebracht wat de effecten zijn. De verkeerseffecten zijn beoordeeld op basis van modelberekeningen. Hiervoor is eerst de referentiesituatie doorgerekend zonder uitbreiding van VDL Nedcar en zonder infra aanpassingen. Vervolgens is de plansituatie in beeld gebracht met de uitbreiding van VDL Nedcar en bijbehorende infra aanpassingen. Vervolgens zijn de verschillen in beeld gebracht en blijkt dat er een lichte verkeersstoeiname ten gevolge van het plan te verwachten is in Nieuwstadt. Deze toename zit hoofdzakelijk op de hoofdstructuur Aan de Linde - Limbrichterstraat - Grachtstraat en Susterderweg. De maximale toename is ruim 500 mvt per werkdag (bij Aan de Linde). Een deel van de toename hangt samen met de uitbreiding van VDL Nedcar en een deel hangt samen met een veranderde routekeuze van lokaal verkeer (niet VDL Nedcar gerelateerd) door de beoogde randweg N276. Ten opzichte van het bestaande verkeer in de referentiesituatie is de toename ons inziens beperkt. De hoeveelheid verkeer in de plansituatie past nog steeds bij de functie van erftoegangsweg. Om deze reden hebben we geen voornemen om in relatie tot het plan bij VDL Nedcar de ontsluitingsstructuur in Nieuwstadt te wijzigen.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 1.2

Onjuiste referentiesituatie in verband met de bestemming van Yard-E.

Samenvatting argument

Indieners stellen dat niet te achterhalen is dat op Yard-E al de bestemming 'industrie' rust. Ervanuit gaande dat op Yard-E nog steeds de bestemming 'landbouw' rust is volgens indieners van een verkeerde definitie van de referentiesituatie uitgegaan in het MER. Derhalve wordt opgemerkt dat de definitie van de referentiesituatie niet klopt in paragraaf 3.6 van het MER.

Reactie Provincie Limburg

Voor Yard-E geldt dat hier reeds sinds 2000 een bestemming 'Yard-E' geldt op grond artikel 7 met bijbehorende verbeelding van het thans nog geldende bestemmingsplan ter plekke "Industriepark Swentibold/N297n" (vastgesteld door de gemeenteraad van Sittard-Geleen op 26-06-2000, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Limburg op 17-10-2000). In de beleving van veel inwoners van Nieuwstadt wordt dit nog als agrarisch gebied gezien daar het gebied nog in agrarisch gebruik is. Bestemmingsplan technisch betreft dit echter geen agrarische bestemming meer. Kortom er rust reeds 20 jaar geen agrarische bestemming meer op de Yard-E. Derhalve is de definitie van de referentiesituatie juist.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 1.3

Maatregelen beperken geluidoverlast

Samenvatting argument

Indieners vinden het ontoelaatbaar dat de grenswaarde voor industrielawaai wordt verruimd als niet al het mogelijke is gedaan om een toename van de geluidbelasting te voorkomen. Daarbij moet volgens indieners ook gekeken worden naar maatregelen gericht op het verlagen van de geluidbelasting tot onder de norm.

Reactie Provincie Limburg

Naar aanleiding van zienswijzen en het advies van de Cie. is onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van extra (bovenwettelijke) maatregelen die de geluidbelasting in Nieuwstadt kunnen verlagen. Uitkomst van dit onderzoek is dat de randweg alsnog zal worden uitgevoerd in geluidreducerend asfalt. Daarnaast zal het geluidreducerend asfalt op de Limbrichterstraat in noordelijke richting worden verlengd tot aan de spoorwegovergang. Met deze extra bovenwettelijke maatregelen zal de geluidbelasting door verkeer in Nieuwstadt verder worden beperkt.

Daarnaast is onderzocht of het redelijkerwijs mogelijk is om de piekgeluiden afkomstig van het VDL Nedcar terrein verder te beperken. Hiervoor is onder andere gekeken naar de mogelijkheid geluidschermen op het terrein van VDL Nedcar te plaatsen en naar het verhogen van de grondwal ten zuiden van de randweg. Voor een toelichting op alle beschouwde maatregelen wordt verwezen naar de reactie op het advies van de Cie. zoals opgenomen in paragraaf 3.1 in deze Nota van Zienswijzen en Advies en paragraaf 4.3 van het akoestisch onderzoek.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het besluit de grenswaarde voor industrielawaai te verruimen, ook al is onderzocht welke geluidreducerende maatregelen de toename

van industrielawaai kunnen voorkomen of beperken. Daarbij is gekeken naar verschillende maatregelen aan de bron én in de overdracht. In hoofdstuk 5 van het ontwerp besluit hogere waarden onder de kop 'Geluidreducerende maatregelen' is beschreven welke maatregelen daadwerkelijk genomen worden en welke maatregelen zijn afgefallen omdat zij, ofwel niet effectief zijn, ofwel of tot dusdanig hoge investeringen leiden dat zij redelijkerwijs niet kunnen worden opgelegd.

Omdat uit het onderzoek gebleken is dat het redelijkerwijs niet mogelijk is de geluidbelasting afkomstig van VDL Nedcar te verlagen tót de norm zijn maatregelen gericht op het verlagen van de geluidbelasting VDL Nedcar ónder de norm ook niet haalbaar.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

Naar aanleiding van sec deze zienswijze hebben er geen aanpassingen plaatsgevonden aan de planstukken. Naar aanleiding van andere zienswijzen en het advies van de Cie. is wel onderzocht of er maatregelen zijn die de geluidbelasting in Nieuwstadt kunnen verlagen. Uitkomst van dat onderzoek is dat de randweg alsnog zal worden uitgevoerd in geluidreducerend asfalt. Daarnaast zal het geluidreducerend asfalt op de Limbrichterstraat in noordelijke richting worden verlengd tot aan de spoorwegovergang. Op deze punten is het akoestisch rapport behorende bij het inpassingsplan en ontwerp-hogere waarden besluit industrielawaai aangepast.

Argument 1.4

Effecten geluidmaatregelen raadsinformatiebrief.

Samenvatting argument

Indieners vragen zich af wat het effect is van de geluidsmaatregelen zoals beschreven in de Raadsinformatiebrief van de gemeente Echt-Susteren (kenmerk Z19/002978/D - 57608) en van de maatregelen die aan VDL Nedcar worden opgelegd in de vergunning.

Reactie Provincie Limburg

De maatregelen die betrekking hebben op activiteiten op het terrein van VDL Nedcar zijn erop gericht de geluidbelasting van VDL Nedcar zoveel mogelijk te beperken. Het gaat concreet om de volgende maatregelen die ook in de omgevingsvergunning van VDL Nedcar worden vastgelegd:

- het instellen van een maximum snelheid op het terrein van de inrichting;
- het uitschakelen van een akoestische achteruitrijsignalering;
- het uitsluiten van laad- en losactiviteiten op bepaalde terreindelen in de nachtperiode.

Daarnaast heeft VDL Nedcar de locatie waar goederen inkomen en uitgaan aangepast ten opzichte van oorspronkelijke plannen en verschoven naar het westen (van de kern van Nieuwstadt af).

Door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt op de gemeentelijke wegen Aan de Linde en Limbrichterstraat wordt de geluidbelasting van het verkeer op deze wegen beperkt met 2 tot 3 dB ten opzichte van de situatie met regulier asfalt.

Verder geldt dat naar aanleiding van zienswijzen en het advies van de Cie. nog extra (bovenwettelijke) maatregelen worden getroffen die de geluidbelasting in Nieuwstadt verlagen. Het gaat concreet op het aanbrengen van geluidreducerend asfalt op de randweg en het doortrekken van het geluidreducerend asfalt op de Limbrichterstraat in noordelijke richting tot aan de spoorwegovergang. Met deze extra maatregelen zal de geluidbelasting door verkeer in Nieuwstadt verder worden beperkt. De effecten van deze én eerder genoemde maatregelen zijn meegenomen in het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd ten behoeve van het inpassingsplan en het besluit hogere

waarden. In bijlage 2 van het akoestisch onderzoek is per woning weergegeven wat de geluidbelasting bedraagt van VDL Nedcar, van het verkeer en van alle geluidbronnen tezamen na het treffen van alle genoemde maatregelen.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

Naar aanleiding van sec deze zienswijze hebben er geen aanpassingen plaatsgevonden aan de planstukken. Naar aanleiding van andere zienswijzen en het advies van de Cie. is wel onderzocht of er maatregelen zijn die de geluidbelasting in Nieuwstadt kunnen verlagen. Uitkomst van dat onderzoek is dat de randweg alsnog zal worden uitgevoerd in geluidreducerend asfalt. Daarnaast zal het geluidreducerend asfalt op de Limbrichterstraat in noordelijke richting worden verlengd tot aan de spoorwegovergang. Op deze punten is het akoestisch rapport behorende bij het inpassingsplan en hogere waarden besluit industrielawaai aangepast.

Argument 1.5

Prognose geluidssituatie eindsituatie.

Samenvatting argument

Indieners verzoeken ook een prognose te maken van de geluidbelasting in de eindsituatie waarbij naar de samenloop wordt gekeken van geluid afkomstig van verkeer op de kruising N276-Aan de Linde, op de N276 en op de Yard-E.

Reactie Provincie Limburg

De door indiener gevraagde prognose van de geluidbelasting in de eindsituatie is gemaakt. In de Milieueffectrapportage (paragraaf 8.3.1) is de cumulatieve geluidbelasting in de eindsituatie inzichtelijk gemaakt voor alle woningen binnen de invloedssfeer van het Industrierrein en de aan te passen wegen. In deze berekeningen is zowel het geluid afkomstig van het VDL Nedcar terrein (inclusief Yard-E) bij maximale benutting van de geluidruimte als het geluid afkomstig van verkeer op nieuwe en bestaande infrastructuur (wegen en spoor) betrokken. De cumulatieve geluidbelasting in de eindsituatie, Lcum totaal), per woning is ook weergegeven in bijlage 2 van het akoestisch onderzoek bij het inpassingsplan en de omgevingsvergunning.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 1.6

Aanvullende geluidmaatregelen nemen bij verbreding A2 en ontwikkeling VDL Nedcar.

Samenvatting argument

Indieners merken op dat wanneer de A2 wordt verbreed én de productie binnen VDL Nedcar oploopt tot 400.000 auto's per jaar, er aanvullende geluidmaatregelen nodig zijn.

Reactie Provincie Limburg

De geluidmaatregelen die in het kader van het inpassingsplan en omgevingsvergunning worden getroffen zijn gebaseerd op de toekomstige situatie. Daarbij is zowel rekening gehouden met de geluidbelasting van wegverkeer na geplande verbreding van de A2 als met de het geluid afkomstig van het VDL Nedcar na uitbreiding en een productie van 400.000 auto's per jaar. Zie paragraaf 1.3 van het akoestisch onderzoek.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 1.7

Risico voor gehoorschade en kwaliteit van leven.

Samenvatting argument

Indiener merkt op dat het verruimen van de grenzen voor toelaatbaar industrielawaai vermeden moet worden met name omdat dit risico's oplevert voor gehoorschade en kwaliteit van leven.

Reactie Provincie Limburg

De kans op gehoorschade is reëel bij langdurige blootstelling (8 uur of langer) aan geluidniveaus van 80 dB(A) of bij kortdurende blootstelling (piekgeluiden) aan geluidniveaus van meer dan 100 dB(A). De geluidbelasting vanwege industrielawaai ligt, ook na het verruimen van de grenswaarden ruimschoots beneden deze niveaus. Het is daardoor redelijkerwijs uitgesloten dat gehoorschade buiten het industrieterrein optreedt als gevolg van activiteiten op het industrieterrein.

Ter illustratie: de gemiddelde geluidbelasting vanwege activiteiten op het VDL Nedcar terrein mag - ná verruiming van de grenswaarden – bij geen enkele woning in Nieuwstadt meer bedragen dan 55 dB(A) in de dagperiode, 50 dB(A) in de avondperiode en 45 dB(A) in de nachtperiode. De piekgeluiden van VDL Nedcar zijn in de omgevingsvergunning begrenst op maximaal 70 dB(A) overdag 65 dB(A) 's avonds en 60 dB(A) 's nachts.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-

Argument 1.8

Waardedaling van onroerend goed en grond.

Samenvatting argument

Indiener merkt op dat het verruimen van de grenzen voor toelaatbaar leidt tot waardedaling van onroerend goed en grond.

Reactie Provincie Limburg

Voor de reactie op waardedaling onroerend goed en grond wordt verwezen naar paragraaf 4.13 van deze Nota van Zienswijzen en Advies.

Aanpassing ontwerp-inpassingsplan en/of ontwerp-omgevingsvergunning/ontwerp-besluit hogere waarden/ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming

-



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

10 september 2020 / projectnummer: 3397



1 Advies in het kort

VDL Nedcar wil op de productielocatie in Born haar autofabriek uitbreiden. Momenteel heeft deze fabriek één productielijn, waarmee jaarlijks ongeveer 200.000 auto's worden geproduceerd. De uitbreiding maakt een tweede productielijn mogelijk, waardoor de productiecapaciteit wordt verhoogd naar maximaal 400.000 auto's en beter kan worden ingespeeld op de vraag van (meerdere) opdrachtgevers. Voor het besluit over de uitbreiding van de fabriek en de daarmee samenhangende aanpassing van twee provinciale wegen is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De provincie Limburg heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd te adviseren over het MER. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.



Figuur 1: Huidige situatie en ligging ten opzichte van Nieuwstadt (rechts), Holtum en Born (bron: MER)

Wat blijkt uit het MER?

Het MER laat zien dat de uitbreiding van VDL Nedcar en de aanpassing van de wegen negatieve gevolgen hebben. Het belangrijkste gevolg voor de leefbaarheid is de toename van geluidhinder door wegverkeer en industriële lawaai. Dat is vooral te merken in Nieuwstadt, omdat de grootste wijzigingen in de omgeving van deze woonkern plaatsvinden. Het MER beschrijft verschillende maatregelen om geluidhinder te beperken, maar de effecten blijven ook daarmee fors. Grote en onomkeerbare gevolgen voor natuur, landschap en cultuurhistorie treden vooral ten noorden van het huidige terrein op, in de omgeving van het monumentale landgoed Kasteel Wolfrath, het Sterrebos en de Geleenbeek. Volgens het MER is het bedrijfseconomisch niet realistisch om deze effecten te voorkomen. Met inpassingsmaatregelen en fysieke en financiële compensatie van natuur en bos wordt wel geprobeerd een positieve impuls aan het landschap te geven.

Wat is het advies van de Commissie?

Het MER is goed toegankelijk, ruim voorzien van ondersteunende illustraties en tabellen en logisch opgebouwd. De effectbeschrijving en -beoordeling worden ondersteund door een grote hoeveelheid achtergrondrapporten. Ook deze zijn helder en systematisch van opzet. De

effecten zijn zowel afgezet tegen de vergunde situatie, als tegen de huidige situatie¹ waarin veel minder auto's worden geproduceerd. Dit geeft de omgeving en besluitvormers meer inzicht in de effecten van het plan.

De Commissie constateert dat voor het aspect geluid in het MER nog essentiële informatie ontbreekt om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het inpassingsplan en de omgevingsvergunning. Maatregelen om geluidhinder (vooral in Nieuwstadt) te beperken zijn onvoldoende onderzocht om deze te kunnen afwegen bij het besluit. De Commissie adviseert om deze informatie op te nemen in een aanvulling op het MER, alvorens een besluit te nemen over het inpassingsplan en de omgevingsvergunning.

De milieugevolgen van het voornemen zijn aanzienlijk en onomkeerbaar. Gelet op de onzekerheden over economische ontwikkelingen in het algemeen en in de auto-industrie in het bijzonder geeft de Commissie in overweging om mogelijkheden voor fasering van de uitvoering van het voornemen zoveel mogelijk te benutten. Dit betekent dat onomkeerbare ingrepen met relatief grote gevolgen – vooral voor het Sterrebos² – pas worden uitgevoerd als deze strikt noodzakelijk zijn. De tussenliggende tijd kan gebruikt worden voor nader onderzoek aan bestaande natuur- en landschapswaarden en om te onderzoeken of de effecten van maatregelen aan de verwachtingen voldoen.

Uit het MER blijkt dat de uitstoot van stikstof niet zal toenemen ten opzichte van de vergunde situatie. Ten opzichte van de huidige feitelijke situatie zal deze wel toenemen, waardoor feitelijk meer stikstof in natuurgebieden terecht zal komen. De Commissie adviseert om in de toelichting op het inpassingsplan uit te leggen waarom de uitbreiding toch kan worden gerealiseerd en met welke maatregelen de uitstoot van stikstof kan worden beperkt.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en geeft zij aandachtspunten voor de op te stellen aanvulling en voor het vervolgtraject.

Achtergrond

Om de uitbreiding van VDL Nedcar mogelijk te maken moet de provincie Limburg een Provinciaal inpassingsplan (PIP) opstellen en een omgevingsvergunning afgeven. Het PIP is nodig om de infrastructuur aan te passen en de bestemming van de aangrenzende kavels (voor een deel) om te zetten in bestemming bedrijven/industrie. De omgevingsvergunning is nodig om de productie van auto's en de bouw van de fabriekshal met productielijn mogelijk te maken. Voor deze besluiten stelt de provincie samen met VDL Nedcar een gecombineerd plan/project-milieueffectrapport (MER) op.

Initiatiefnemer voor de uitbreiding van de fabriek is VDL Nedcar. Bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning is het college van Gedeputeerde Staten van Limburg. Voor de aanpassing van het PIP zijn Gedeputeerde Staten initiatiefnemer en Provinciale Staten bevoegd gezag. Provinciale Staten van Limburg hebben de Commissie gevraagd te adviseren over de juistheid en volledigheid van het MER.

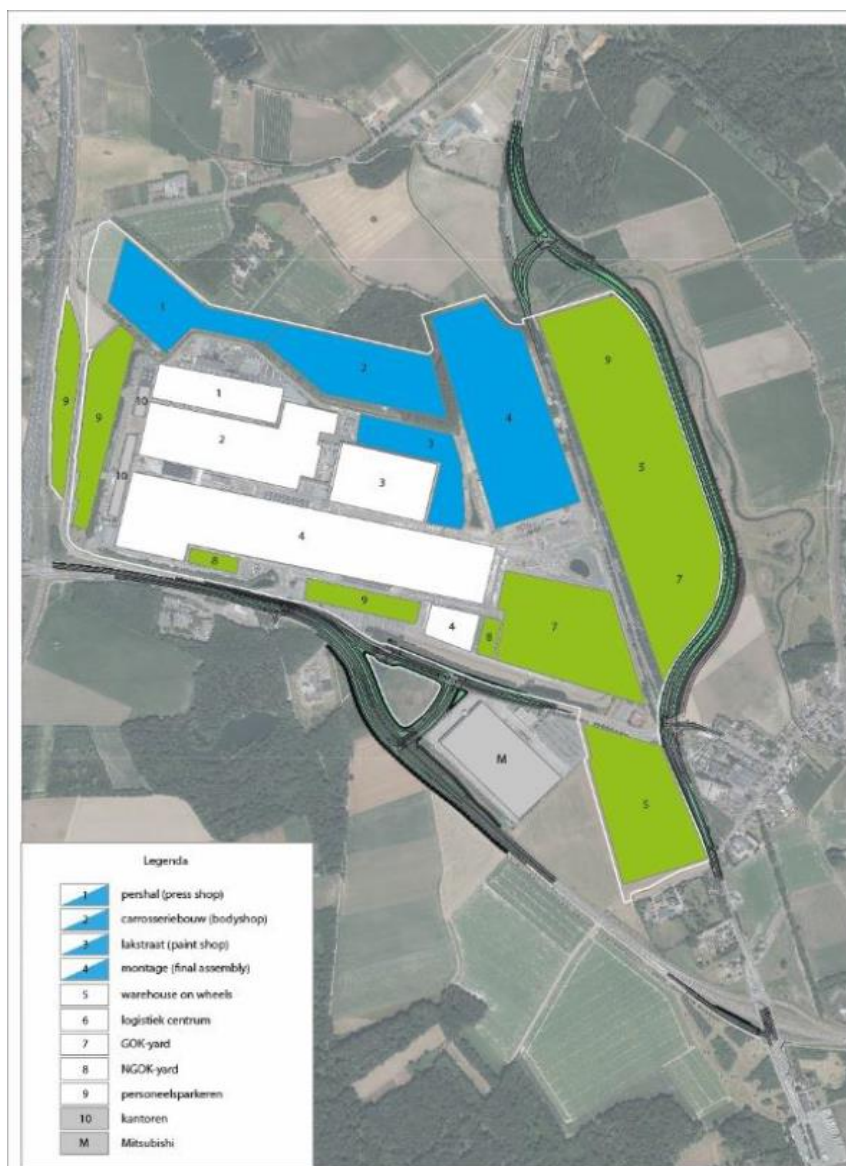
¹ De vergunde productiecapaciteit is 350.000 auto's per jaar, in de huidige situatie worden circa 200.000 auto's per jaar geproduceerd.

² Het Sterrebos kent een hoge biodiversiteit en bevat bomen van waarschijnlijk meer dan 200 jaar oud en een ondergroei van 'oud bosplanten'. Dergelijke bossen zijn erg zeldzaam geworden in Nederland. Door hun ouderdom zijn hun ecologische eigenschappen eigenlijk niet te 'compenseren' door aanplant van jonge bomen.

Rol van de Commissie voor de milieueffectrapportage

De onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage is bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. De Commissie schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. De bevoegde gezagen beslissen over de plannen voor uitbreiding.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken, die bij het advies zijn gebruikt, zijn te vinden door nummer [3397](#) op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.



Figuur 2: Alternatief 2B (tevens voorkeursalternatief) (Bron: MER)

2 Toelichting op de beoordeling

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar beoordeling toe. Aan deze beoordeling koppelt zij aanbevelingen. Sommige van die aanbevelingen zijn opgenomen in een tekstkader en andere niet. Als deze in een kader staan dan is het uitvoeren ervan volgens de Commissie essentieel voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij het besluit over het inpassingsplan en de omgevingsvergunning. Aanbevelingen die niet in een kader staan zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming – nu en in de toekomst – te verbeteren.

2.1 Geluid en trillingen

Het akoestisch onderzoek (bijlage 3 bij het MER) is systematisch en goed van opzet en gemakkelijk leesbaar.³ De belangrijkste factor voor de geluidbelasting zijn de vrachtauto's op het terrein en de openbare weg. Daarnaast is er geluid van grote aantallen continue geluidbronnen vanuit alle productiegebouwen. Voor industrielawaai (inclusief verkeer op het terrein) is de toename ten opzichte van de referentiesituatie maximaal 6 dB. Dit komt vooral doordat vrachtverkeer op het terrein dichter bij de woningen plaatsvindt dan in de huidige situatie. Voor verkeerslawaai is er mede door de verlegging van de N276 sprake van toenames. Het toepassen van stil asfalt leidt tot een reductie van deze toenames.

De maximale geluidsniveaus (piekwaarde) door het laden van nieuwe personenauto's en het rijden van verkeer op het terrein zijn hoog vergeleken met het equivalente (gemiddelde) geluidsniveau. Als maatregelen zijn er organisatorische en logistieke regels van kracht, zoals:

- Instellen van een maximum snelheid op het bestaande terreindeel van de inrichting.
- Verplaatsen van de locatie waar goederen inkomen en uitgaan, en de administratieve afhandeling plaatsvindt.
- Aanhouden van een minimale afstand tot woningen voor piekgeluid-gevoelige activiteiten.
- Uitschakelen van een akoestische achteruitrijsignalering.

Andere maatregelen, waarmee de geluidbelasting kan worden verlaagd, worden in het MER niet in detail onderzocht en/of vanwege de kosten als niet realistisch beoordeeld. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het plaatsen van een geluidscherm, andere terreinindelingen, het overkappen van delen van het terrein, maatregelen aan de bestaande en de nieuwe fabriek en eisen aan (elektrische) vrachtwagens. In de meeste gevallen vindt de Commissie deze afweging voldoende onderbouwd. De Commissie wijst erop dat technische ontwikkelingen er voor kunnen zorgen dat binnen enkele jaren stil elektrisch vrachtvervoer (ook gunstig voor de luchtkwaliteit en duurzaamheid) en (BBT-)maatregelen aan de nieuwe fabriek wel realistisch en noodzakelijk kunnen zijn. Zij beveelt verder aan om bij realisatie van nieuwe parkeergarages aandacht te besteden aan mogelijke hinder door geluid, laagfrequent geluid en trillingen, onder andere door het gebruik van lichte prefab vloeren, en aan andere maatregelen om deze vormen van hinder te voorkomen.

³ De Commissie wijst erop dat tabel van bijlage 3 van het akoestisch onderzoek niet op alle aspecten goed navolgbaar is. De verschillen tussen de getallen van de kolommen #/dag en #/jaar wijzen bijvoorbeeld naar 240 werkdagen per jaar, terwijl de autoproduktie het gehele jaar door plaats vindt. Voor de berekeningen van de luchtkwaliteit is wel uitgegaan van 365 dagen per jaar.

Gezien de forse toename van de geluidhinder in Nieuwstadt is de Commissie van mening dat vooral maatregelen om deze hinder te beperken zorgvuldig onderzocht moeten worden. De mogelijkheden voor afscherming van Yard-E⁴, die zich relatief dicht bij de kern van Nieuwstadt bevindt, zijn naar haar mening in het MER nog onvoldoende onderzocht. Onderdeel van dit terrein is de GOK-Yard⁵. Op dit terrein vinden relatief veel vervoerbewegingen plaats, hetgeen vooral leidt tot hinder door piekgeluiden. In het MER is wel een geluidwal van circa 3 meter hoog onderzocht, maar deze is weinig effectief voor geluidgevoelige bestemmingen in Nieuwstadt vanwege de grote afstand tot de geluidbronnen en ook in relatie tot de geluidbronnen op de hooggelegen parkeerdekken van 6 meter. De effectiviteit kan mogelijk vergroot worden, bijvoorbeeld door:

- het verplaatsen en/of verhogen van de wal, (met name op de meest effectieve plaatsen ten opzichte van de meest nabijgelegen piekgeluidbronnen), het verkleinen van de afstand tot de bron en/of het (plaatselijk) verdiept aanleggen van het parkeerterrein;
- het overkappen van de parkeerdekken en het dichtzetten van een zijwand;
- lokale afscherming of overkapping van de autolaadplaatsen en andere plekken met lokale piekgeluidbronnen;
- het verminderen van reflecties van de piekgeluidbronnen tegen objecten;
- het lokaal toepassen van stil asfalt of een ander zeer stil wegdek op het terrein.

Voor belanghebbenden en besluitvormers is inzicht in mogelijke mitigerende maatregelen nodig, zodat duidelijk is op welke manieren de geluidhinder in Nieuwstadt beperkt kan worden. Dit kan in de afweging van de provincie Limburg worden meegenomen.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER mogelijke maatregelen te onderzoeken waarmee de geluidhinder in Nieuwstadt kan worden beperkt.

2.2 Natuur

De effectbeschrijving en -beoordeling voor natuurwaarden zijn gebaseerd op verschillende bijlagenrapporten die zijn vervat in een Natuurtoets over het gehele voornemen (de uitbreiding van de fabriek en de aanpassing van de wegen). Voor de effecten op Natura 2000-gebieden zijn een voortoets en Passende beoordeling opgesteld, voor de effecten op beschermde soorten een 'Nader onderzoek soortbescherming'. Specifiek voor het Sterrebos (onderdeel van het monumentale landgoed Kasteel Wolfrath) is onderzocht of het fabrieksterrein kan worden uitgebreid waarbij dit bos wordt ontzien (bijlage 18). Tot slot is een mitigatie- en compensatieplan opgesteld.

Vernietiging van natuur- en landschapswaarden

Uit de onderzoeken blijkt dat de effecten van alle varianten op natuurwaarden zeer negatief zijn. Dit is vooral omdat het Sterrebos en de omgeving van de Geleenbeek zeer soortenrijk zijn. De soortenrijkdom van het Sterrebos berust mede op de hoge ouderdom van het bos, en is daardoor niet eenvoudig te vervangen door nieuwe bosaanleg elders. De uitbreiding van het terrein aan de noord- en oostzijde leidt tot vernietiging en verstoring van het leefgebied van veel beschermde soorten. Dit vereist een ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming, die ook nodig is voor het aantasten van beschermde bosopstanden. De

⁴ Uitbreidingsterrein voor VDL Nedcar aan de oostzijde van de N276.

⁵ Green Okay Yard, het terrein waar geproduceerde auto's worden geparkeerd en vanaf waar deze per vrachtwagen worden afgevoerd naar de opdrachtgevers.

Commissie acht de effecten op beschermde soorten gedetailleerd en voldoende beschreven. Ook dit veldseizoen wordt nog aanvullende informatie verzameld, zoals over de aanwezigheid van de grote bosmuis.

Behalve beschermde soorten worden ook beschermde gebieden aangetast door de voorgenomen uitbreiding. Het gaat om gebieden die onderdeel uitmaken van de provinciale goudgroene natuurzone (Nationaal Natuurnetwerk), zilvergroeene natuurzone en bronsgroene landschapszone. Het ruimtebeslag en de verstoring in beschermde gebieden wordt in de natuurtoets duidelijk in beeld gebracht.

Voor de ontheffing van soortenbescherming en gebiedsbescherming wordt in de natuurtoets een 'nee, tenzij-toets' doorlopen. De conclusie is dat redelijke alternatieven voor de aantasting van de beschermde (leef)gebieden, vooral vanwege de hoge kosten, niet realistisch zijn. Hieruit volgt een aanzienlijke compensatieopgave voor natuur en landschap. Deze is overzichtelijk uitgewerkt in de betreffende deelrapportage. De compensatie wordt deels uitgewerkt als een concreet plan voor bosuitbreiding en natuurherstel ten noorden van het plangebied ('fysieke compensatie'). Een ander deel is uitgewerkt als financiële compensatie, dat wil zeggen met extra financiële middelen om elders of op termijn natuur te realiseren. Gezien de nog grote opgave voor de realisatie van het provinciale natuurnetwerk en de grote druk op de ruimte, vraagt de Commissie aandacht voor tijdige en kwalitatief hoogwaardige natuurcompensatie.

Zoals in hoofdstuk 1 van dit advies aangegeven beveelt de Commissie aan om grote onomkeerbare ingrepen – vooral in het Sterrebos – zo lang mogelijk uit te stellen. Aansluitend hierop vraagt de Commissie nadrukkelijk aandacht voor het toekomstige beheer van de natuur- en landschapswaarden en monitoring van de effectiviteit van mitigerende en compenserende maatregelen.

Effecten van stikstofdepositie

In de Passende beoordeling zijn de effecten van stikstofdepositie in gevoelige natuurgebieden onderzocht. De meest nabijgelegen overbelaste stikstofgevoelige habitattypen bevinden zich in het Natura 2000-gebied Geleenbeekdal (ruim 9 kilometer ten zuiden van het projectgebied) en in het Natura 2000-gebied Roerdal (ruim 14 kilometer ten noordoosten van het projectgebied). De Passende beoordeling is zeer gedetailleerd en voorzien van verschillende bijlagen, waaronder een groot aantal AERIUS-berekeningen.

De Passende beoordeling concludeert dat aantasting van de natuurlijke kenmerken van de genoemde gebieden uitgesloten kan worden, omdat:

- voor de uitbreiding van de fabriek naar een productiecapaciteit van 350.000 auto's al in 2017 een (onherroepelijke) vergunning Wet natuurbescherming (Wnb) is verleend;
- voor de nieuwe uitbreiding naar 400.000 auto's en de aanpassingen aan de wegen een nieuwe Wnb-vergunning is aangevraagd en de totale depositie van stikstof niet zal toenemen ten opzichte van de eerder verleende vergunning;
- het provinciaal inpassingsplan de 'een-op-een inpassing' hiervan betreft;
- toename van stikstofdepositie in de bouwfase wordt 'gesaldeerd' met een tijdelijke verlaging van de vergunde productiecapaciteit (van 350.000 auto's naar 300.000 auto's).

De Commissie constateert dat bovenstaande redenering moeilijk uit het MER, de Passende beoordeling en de overige stukken is af te leiden. Enerzijds door de omvang van de

documenten, anderzijds door de complexiteit van de argumentatie. Daar komt bij dat deze redenering sterk vanuit een juridische invalshoek is opgebouwd. De Commissie sluit niet uit dat het project daarmee 'vergunbaar' is, maar plaatst hierbij wel nog de volgende kanttekening.

De feitelijke uitbreiding van VDL Nedcar en de aanpassingen aan de provinciale wegen zullen ten opzichte van de *huidige feitelijke situatie* door de toename van het verkeer tot een toename van stikstofemissies leiden. Voor de omgeving is het relevant om – net als voor andere milieuaspecten in het MER is gedaan – ook inzicht te geven in de effecten van stikstofdepositie ten opzichte van de huidige situatie. Stikstofdepositie is een belangrijke oorzaak voor de achteruitgang van de biodiversiteit in Nederland en is daarom een actueel en urgent thema. Een kleine hoeveelheid extra stikstofdepositie op al overbelaste Natura 2000-gebieden kan leiden tot significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden. Dit betekent dat veel plannen en projecten in Nederland niet gerealiseerd kunnen worden en dat veel geïnvesteerd moet worden in maatregelen om emissies te voorkomen of terug te dringen en/of de gevolgen van depositie te beperken. Mede om die reden adviseert de Commissie om in de toelichting op het inpassingsplan duidelijk te maken op basis van welke uitgangspunten dit voornemen toch binnen de wettelijke kaders kan worden gerealiseerd en met welke maatregelen stikstofemissies kunnen worden beperkt.

2.3 Mobiliteit en bereikbaarheid

Het MER beschrijft uitgebreid de gevolgen van de vijf varianten voor mobiliteit en bereikbaarheid. De resultaten volgen uit een geactualiseerde en verbrede mobiliteitsstudie (bijlage 5 MER) met verschillende bijlagen. Hieruit blijkt dat alle varianten positieve effecten hebben op de bereikbaarheid en dat onderlinge verschillen tussen de varianten klein en niet doorslaggevend zijn. Het verkeer neemt door de uitbreiding toe, maar de ingrepen in de infrastructuur (waaronder de aanleg van een ongelijkvloerse kruising) leiden tot betere doorstroming en verkeersveiligheid.

Verder wordt in het MER aandacht besteed aan parkeren en mobiliteitsmanagement. Op het terrein van VDL Nedcar worden meerlaags parkeervoorzieningen gebouwd en in- en uitrijroutes voor personeel gerealiseerd. Hiermee wordt efficiënt ruimtegebruik beoogd en het vermengen van verkeersstromen voorkomen. In het MER is de analyse van 'Zuid-Limburg Bereikbaar' opgenomen, waarin is aangetoond dat een modal-split met 40% carpooling/fiets/ov realistisch is. De potentie van vermindering van het autogebruik naar maximaal 60% is er wel, maar het draagvlak voor die verandering lijkt vooralsnog gering. Bovendien zijn er weinig problemen te verwachten in de reistijd per auto, waardoor het te bereiken doel in de modal-split de nodige inspanningen zal vragen. De Commissie beveelt aan om op basis van de analyse van 'Zuid-Limburg Bereikbaar' een uitwerking te geven aan maatregelen van mobiliteitsmanagement, deze periodiek te monitoren en maatregelen achter de hand te houden voor geval de doelstelling niet wordt bereikt.

In het MER is in geringe mate aandacht besteed aan de verkeerssituatie op het terrein van VDL Nedcar zelf. De verruiming van het VDL-gebied, de (nieuwe) verdeling van functies en de verandering in de infrastructuur kan volgens de Commissie worden gebruikt om de bereikbaarheid verder te verbeteren. Gedacht wordt aan een gedegen bewegwijzering op zowel de gebiedsontsluitende wegen als op de wegen op het terrein van VDL. Stem deze af op de verschillende gebruiksgroepen, zoals (internationale) leveranciers en bezoekers, en op

onderdelen van het terrein (inclusief de parkeerterreinen). Hierdoor wordt niet alleen zoekverkeer vermeden maar zal ook een bijdrage worden geleverd aan een verkeersveilige infrastructuur.

2.4 Landschap en cultuurhistorie

Het MER gaat uitgebreid en gedetailleerd in op de gevolgen voor landschappelijke en cultuurhistorische waarden. De uitbreiding van het terrein aan de noordzijde van het huidige terrein is ingrijpend voor de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van het monumentale landgoed Kasteel Wolfrath. Deze waarden zijn gedetailleerd in beeld gebracht en gewaardeerd.

De gevolgen van het voornemen zijn eveneens gedetailleerd beschreven en beoordeeld. Hieruit blijkt dat de varianten op deze aspecten weinig van elkaar verschillen, al zijn de landschappelijke effecten van de ‘sobere varianten’ 1C en 2B (tevens het voorkeursalternatief) iets beperkter dan van de andere varianten. De effecten van alle varianten zijn voor landschap en archeologie als negatief beoordeeld en voor cultuurhistorische waarden als zeer negatief .

Uit de bijlagen bij het MER blijkt dat er fors geïnvesteerd wordt in de landschappelijke inpassing van het terrein. Vooral aan de noordkant en oostkant van het terrein is de inpassing zorgvuldig ontworpen, waardoor het terrein vanuit de omgeving op termijn grotendeels aan het zicht onttrokken zal worden. De nieuwe situatie en inpassingsmaatregelen zijn in de bijlagen van het MER goed gevisualiseerd. De Commissie beveelt aan om ook visualisaties op te nemen in (de toelichting op) het inpassingsplan, zodat omwonenden een goed beeld krijgen van de toekomstige situatie vanuit verschillende gezichtspunten.⁶

2.5 Duurzaamheid

In het nationale Klimaatakkoord zijn afspraken tussen Rijk en regio gemaakt over reductie van broeikasemissies en het inzetten op de productie van duurzame energie.⁷ De uitwerking van deze ambities gebeurt onder andere in regionale energiestrategieën (RES). De mogelijkheden voor energiebesparing en duurzame energieopwekking op het terrein van VDL Nedcar kunnen van belang zijn voor de regionale energiestrategie Zuid-Limburg. VDL Nedcar heeft bovendien in 2018 het Limburgs Energieakkoord ondertekend. Daarmee heeft het bedrijf aangegeven om – samen met andere partijen – te streven naar het terugdringen van de emissie van broeikasgassen.

In paragraaf 5.4 en 8.4 van het MER wordt beknopt ingegaan op de effecten en kansen voor een meer duurzame bedrijfsvoering, waaronder kansen voor duurzame energie (zonne-energie op daken). Of deze maatregelen worden genomen is nog onzeker. Daarmee besteedt

⁶ Denk daarbij aan het opnemen van meerdere 3D visualisaties vanaf ooghoogte met een toelichting en positieaanduiding op een overzichtkaart. Belangrijke visualisaties zijn: vanuit bestaande en nieuwe recreatieve routes over het kasteellandgoed Wolfrath en langs de Geleenbeek en belangrijke zichtassen vanuit kasteel Wolfrath op de bestaande en nieuwe fabrieksgebouwen.

⁷ In het nationale Klimaatakkoord is besloten dat Nederland in 2030 49% CO₂-reductie gerealiseerd moet hebben ten opzichte van 1990. Eén van de maatregelen om hier invulling aan te geven is het opwekken van 35TWh hernieuwbare energie op land.

het MER beperkt en louter kwalitatief aandacht aan mogelijkheden om invulling te geven aan de (provinciale) ambities voor duurzame energie.

De Commissie beveelt aan om bij de besluitvorming over het inpassingsplan en de omgevingsvergunning meer kwantitatief aan te geven welke mogelijkheden het voornemen biedt voor energiebesparing alsmede de opwekking van hernieuwbare energie. Daarbij zijn vooral mogelijkheden voor zonnepanelen op daken en in combinatie met parkeervoorzieningen relevant. Door de landschappelijke inpassing van het terrein zullen zonnepanelen vanuit de omgeving niet of nauwelijks zichtbaar zijn. Het maximaal benutten van mogelijkheden op daken en parkeerterreinen kan betekenen dat minder zonnevelden nodig zijn op locaties waar effecten groter zijn.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep in een eerdere fase het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

drs. Pieter Jongejans (secretaris)

drs. Allard van Leerdam

ing. Hans van Leeuwen

ing. Ben Peters

ing. Caspar Slijpen

ir. Harry Webers (voorzitter)

Besluiten waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Vaststelling van Provinciaal inpassingsplan en verlening van omgevingsvergunning.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit D01.1 (wijziging provinciale weg), D11.3 (uitbreiding industrieterrein) en D32.5 (uitbreiding installatie voor autoproductie). Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom is een gecombineerd plan-/project-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluiten

Provinciale Staten van Limburg (vaststelling inpassingsplan).

College van Gedeputeerde Staten van Limburg (verlening omgevingsvergunning).

Initiatiefnemer besluiten

College van Gedeputeerde Staten van Limburg (inpassingsplan).

VDL Nedcar (omgevingsvergunning).

Bevoegd gezag m.e.r.-procedure

Provinciale Staten van Limburg.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

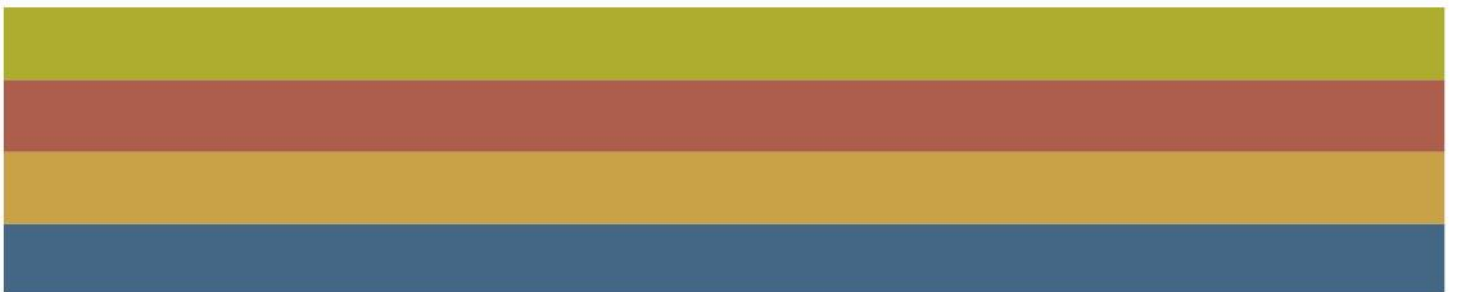
Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiener.nl projectnummer [3397](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl



Onderwerp

Ontwerp Inpassingsplan Uitbreiding VDL Nedcar (verder PIP)

Behandeling in de PCOL

Woensdag 26 augustus 2020

Adviesvraag

1. Zijn de onderzoeken naar het oordeel van de PCOL volledig genoeg om na de ter inzage legging en verwerking zienswijzen en advies van de commissie voor de m.e.r. te kunnen besluiten over de vaststelling van het inpassingsplan 'Uitbreiding VDL Nedcar'?
2. Heeft de PCOL opmerkingen en/of aanvullingen op het ontwerp-PIP uitbreiding VDL Nedcar?

De Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg

1. constateert dat de benodigde adviezen zorgvuldig en volledig zijn uitgevoerd door de Provincie Limburg. Daarbij dient te worden opgemerkt dat het advies ten aanzien van de voorgestelde natuurcompensatie door de vertegenwoordiger van LLTB niet wordt onderschreven.
2. staat positief tegenover het voorliggende plan en vraagt daarbij aandacht voor:
 - a. het maken van principiële keuzes: *De wereld om ons heen is –mede door covid-19- structureel veranderd. De commissie adviseert de Provincie om fundamentele keuzes te maken over welke ontwikkelingen wel en welke niet passen binnen de beperkte ruimte van Zuid-Limburg en hoe deze bijdragen aan de toekomst van Limburg.* Afgesproken is dat dit onderwerp tijdens de behandeling van de ontwerp omgevingsvisie uitgebreid gaat worden besproken. Tevens is gevraagd om aan te geven op welke onderdelen de Provincie expliciet in gesprek wil in dezen.
 - b. volgtijdelijkheid van de activiteiten en compensatie: *de plannen voorzien op onderdelen ingrijpende aanpassingen in de fysieke ruimte op en rond het VDL-NedCar terrein. Concreet gaat het daarbij om het kappen van het Sterrebos met bijbehorende aantasting van het Rijksmonument, bouw van de tweede fabriekshal en de aanleg van de randweg. De commissie adviseert om te bezien of deze onomkeerbare ingrepen pas uit te voeren zijn wanneer er voldoende zekerheid is of deze daadwerkelijke nodig zijn, om te voorkomen dat deze ingrepen en bijbehorende compensatie maatregelen overbodig worden.*
 - c. duurzaamheid: *de commissie zou graag zien dat de schijnbare vrijblijvendheid van duurzaamheidsmaatregelen af gaat en dat maximale duurzaamheid een vanzelfsprekendheid wordt in alle plannen en daarmee ook in dit plan. Zonnepanelen op de nieuw te realiseren gebouwen van VDL Nedcar zou een harde verplichting moeten zijn in het kader van de beoogde uitbreiding. Ook de berging en toepassing van hemelwater behoeft verdere aandacht.*

www.limburg.nl