



Uitbreiding VDL Nedcar

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

projectnummer 0432287.190
definitief 24 september 2019

Uitbreiding VDL Nedcar

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

projectnummer 0432287.190

definitief
24 september 2019

Auteurs

L.T. Runia
A.C. Oerlemans

Opdrachtgever

VDL Nedcar B.V.
Dr. Hub van Doorneweg 1
6121 RD BORN



datum vrijgave
24-9-2019

beschrijving revisie
definitief

goedkeuring
G. Graaf

vrijgave
P.F.G.M. Kennes

Inhoudsopgave

Blz.

Leeswijzer en veelgebruikte begrippen	1
Samenvatting	3
1 Inleiding	10
1.1 Aanleiding voor het PIP/MER	10
1.2 Locatie	11
1.3 Te nemen besluiten en milieueffectrapportage	12
1.4 M.e.r.-procedure	14
1.5 Resultaat van de inspraak op de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau	15
1.6 Vervolg na de m.e.r.-procedure	15
1.7 Informeel contact	15
2 Voorgenomen ontwikkeling en context	16
2.1 De voorgenomen ontwikkeling	16
2.1.1 Doelen van de voorgenomen ontwikkeling	16
2.1.2 Nadere onderbouwing en motivering in het MER	16
2.2 Huidige situatie fabriek	16
2.2.1 Het productieproces	17
2.2.2 Logistieke en ondersteunende processen	17
2.3 Voornemen fabriek	18
2.4 Huidige situatie Infrastructuur	20
2.4.1 Knelpunten in de huidige situatie	22
2.5 Opgaven infrastructuur	22
2.5.1 Knelpunten na uitbreiding	22
2.5.2 Mogelijke oplossingsrichtingen	22
2.5.3 Conclusie	23
2.5.4 Mogelijkheden aanpassingen Infrastructuur	23
3 Huidige situatie plangebied	25
3.1 Ligging plangebied	25
3.2 Historische context	25
3.3 Referentiesituatie	27
3.3.1 Algemeen	27
3.3.2 Referentiesituatie van het plangebied	27
3.4 Studiegebied	29
4 Alternatieven	30
4.1 Inleiding	30
4.2 Waarom alternatieven?	30
4.3 Wat vooraf ging	31

4.4	Onderdeel fabriek en fabrieksterrein	32
4.4.1	Opgave	32
4.4.2	Bouwsteen fabriek en fabrieksterrein	32
4.4.3	Motivering	33
4.4.4	Opgave	37
4.4.5	Motivering	42
4.5	Te onderzoeken alternatieven	42
4.5.1	Inleiding	42
4.5.2	De alternatieven zoals opgenomen in de concept-NRD	42
4.5.3	Resultaat van inspraak en advies	44
5	Onderzoeksopzet van het MER	47
5.1	Het beoordelingskader	47
5.2	Per thema	48
5.2.1	Ruimtelijke kwaliteit	48
5.2.2	Bereikbaarheid	50
5.2.3	Leefbaarheid	51
5.2.4	Duurzaamheid	52
5.3	Keuze van het Voorkeursalternatief	52

Bijlage 1: Productieproces

Bijlage 2: Onderzochte varianten infrastructuur

Nota van Zienswijzen en advies concept-NRD 'Uitbreiding VDL-Nedcar'

Nota van Wijzigingen concept-NRD 'Uitbreiding VDL-Nedcar'

Leeswijzer en veelgebruikte begrippen

Dit is de definitieve versie van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor de m.e.r.-procedure voor de voorgenomen uitbreiding van VDL Nedcar. Deze versie van de NRD is gebaseerd op de concept-NRD waarop in de periode van donderdag 27 juni 2019 t/m woensdag 24 juli 2019 inspraak mogelijk is geweest. De inspraak en het advies van de Commissie voor de m.e.r. hebben geleid tot een aantal aanpassingen en aanvullingen die zijn doorgevoerd ten opzichte van de concept-NRD. Het bestuurlijk standpunt ten aanzien van de zienswijzen en de wijze waarop omgegaan wordt met het advies van de Commissie in het MER is vastgelegd in de Nota van Zienswijzen en Advies. Een overzicht van wijzigingen is opgenomen in een Nota van Wijzigingen. Beide nota's zijn gevoegd bij deze definitieve versie van het NRD.

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) neemt u mee langs de onderzoeken die zullen worden gedaan en de stappen die worden doorlopen om tot een milieueffectrapport (MER) te komen.

- Deze notitie begint in hoofdstuk 1 met een korte introductie over het voornemen van VDL-Nedcar en waarom een m.e.r.-procedure doorlopen wordt.
- In hoofdstuk 2 wordt het plangebied toegelicht. Waar ligt het gebied? Welke historische ontwikkelingen hebben er plaatsgevonden en welke toekomstige ontwikkelingen liggen er aan de horizon?
- Vervolgens gaat hoofdstuk 3 in op de stappen die doorlopen worden voor het MER: een onderzoeksopzet in hoofdlijnen.
- In hoofdstuk 4 worden de te onderzoeken alternatieven en varianten uitgelicht. Wat zijn de ambities voor VDL Nedcar en wat is het programma?
- Hoofdstuk 5 geeft inzicht in de onderzoeksopzet voor het MER.

Hierbij worden diverse niet alledaagse begrippen genoemd. In onderstaand kader staan de meest gebruikte begrippen kort toegelicht.

Afkortingen en veelgebruikte begrippen	
MER	Het milieueffectrapport
m.e.r.	Milieueffectrapportage: de procedure waarbinnen het milieueffectrapport wordt opgesteld.
Referentiesituatie	De huidige situatie, inclusief de realisatie van alle vastgestelde plannen in de omgeving van VDL Nedcar en andere autonome ontwikkelingen. Voor dit MER is gekeken naar de referentiesituatie in 2030. Dit betekent dat onder andere al rekening is gehouden met de groei van het verkeer.
Autonome ontwikkeling	Ontwikkelingen die onafhankelijk van de uitbreiding van VDL Nedcar en de aanpassing van de infrastructuur plaatsvinden en waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden.
Plangebied	Het gebied waarvoor het PIP wordt opgesteld en waarbinnen de ontwikkeling wordt gerealiseerd.
OEM	Original Equipment Manufacturer (autoproducenten/merken)
SOK	Samenwerkingsovereenkomst tussen provincie Limburg en VDL Nedcar (februari 2019)
Studiegebied	Het gebied tot waar effecten reiken. Dit kan bijvoorbeeld voor verkeer, geluid en luchtkwaliteit veel verder zijn dan het plangebied.
Inrichtingsgrens	De begrenzing van de bedrijfsmatige activiteiten van VDL Nedcar.

IPS	Uitbreidingsterrein voor VDL Nedcar aan de zuidzijde van de N276
PIP	Een provinciaal inpassingsplan voor de beoogde fabrieksuitbreiding van VDL Nedcar en de daarvoor benodigde infrastructurele aanpassingen aan het omliggend provinciaal wegennet.
VCM	Vehicle Contract Manufacturer: een bedrijf dat in opdracht van een OEM auto's produceert. Anders dan een OEM ontwerpt en ontwikkelt een VCM zelf geen automodellen.
Yard-E	Uitbreidingsterrein voor VDL Nedcar aan de oostzijde van de N276

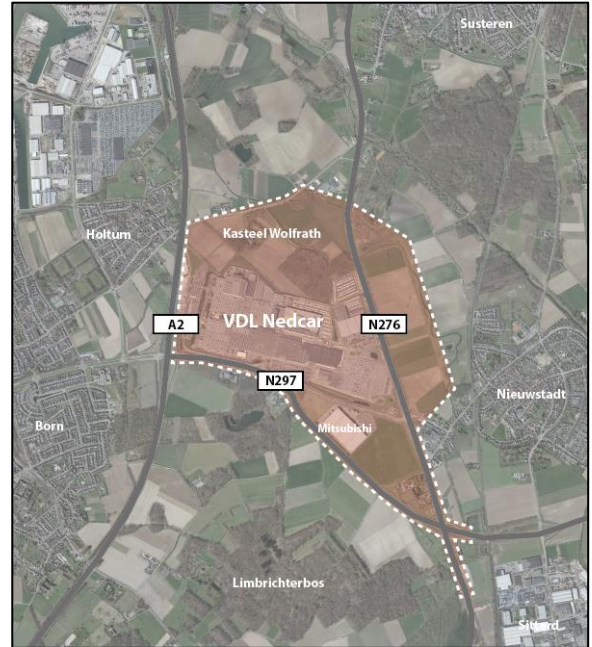
Onderdeel van deze NRD is tevens een bijlagenrapport. In dit rapport zijn relevante onderzoeken en verkenningen opgenomen die in voorgaande jaren zijn uitgevoerd en die de basis vormen voor de in deze NRD opgenomen alternatieven.

Samenvatting

Aanleiding

VDL Nedcar is een gerenommeerde Nederlandse autofabriek die op de locatie in Born auto's produceert in opdracht van grote automerken. De fabriek in Born produceert jaarlijks ongeveer 200.000 auto's met één productielijn. VDL Nedcar is één van de grootste werkgevers in Zuid-Limburg en een belangrijke factor in de Limburgse economie. Om deze rol structureel te verankeren en versterken is uitbreiding van de fabriek met een tweede productielijn noodzakelijk. Een tweede lijn maakt de fabriek minder afhankelijk van één opdrachtgever en maakt het mogelijk om flexibeler in te spelen op vragen van automerken.

Het plangebied van VDL Nedcar inclusief Mitsubishi Motors Europe B.V. ligt direct aan de A2 ter hoogte van afslag 47 Born. In de omgeving van het plangebied zijn meerdere woonkernen gelegen, aan de westkant liggen Born en Holtum, aan de oostkant Susteren, Nieuwstadt en Sittard. Ten zuiden van het plangebied ligt het Limbrichterbos (zie figuur 1).



Figuur 1: globale ligging plangebied in omgeving (inclusief Mitsubishi)

Te nemen besluiten en milieueffectrapportage

De huidige Wet Milieubeheer (Wm)-vergunning laat een productie van 350.000 auto's per jaar toe. Met de voorgenomen uitbreiding wordt een productiecapaciteit gecreëerd van ongeveer 400.000 auto's per jaar. Deze productie past niet binnen de huidige omgevingsvergunning.

Met de uitbreiding neemt de oppervlakte van VDL Nedcar toe van 93 ha. in de huidige situatie naar ca. 175 ha. in de toekomstige situatie. Voor deze uitbreiding is 55 tot 61 hectare nu al bestemd als bedrijventerrein in de vigerende plannen. Planologisch-juridisch gezien is de uitbreiding van de fabriek hier dus al mogelijk. Circa 25 hectare grond heeft op dit moment een andere bestemming (veelal agrarisch en natuur) en dient de nieuwe bestemming bedrijventerrein te krijgen.

Op 18 april 2019 hebben Provinciale Staten van Limburg besloten het inpassingsplan (ruimtelijk besluit) tegelijk voor te bereiden en bekend te maken met de omgevingsvergunning.

Omdat de activiteiten m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn en het PIP hiervoor kaderstellend is, geldt een plan-MER-plicht. Vanwege de gecoördineerde procedure is gekozen ook voor de omgevingsvergunning een m.e.r. uit te voeren (in plaats van een m.e.r.-beoordeling).

Dat betekent dat het op te stellen MER een gecombineerd plan-/project-MER betreft.

In het kader van de m.e.r.-procedure zijn Provinciale Staten van de provincie Limburg het bevoegd gezag voor het PIP. Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg fungeren als initiatiefnemer voor de maatregelen aan de provinciale infrastructuur en VDL Nedcar fungeert als

initiatiefnemer voor de uitbreiding van de fabriek. Voor de benodigde omgevingsvergunning 'milieu en bouwen' zijn Gedeputeerde Staten bevoegd gezag.

Doel van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau

In de NRD is beschreven wat in de m.e.r. wordt onderzocht en op welke manier de onderzoeken worden uitgevoerd. Aan de hand van deze NRD raadpleegt het bevoegd gezag de wettelijke adviseurs en betrokken bestuursorganen over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Daarnaast wordt iedereen in de gelegenheid gesteld opmerkingen te maken over het planvoornemen, de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER.

Referentiesituatie en autonome ontwikkelingen

Referentiesituatie

Het MER brengt de potentiële milieueffecten van de ontwikkelingen in het plangebied in beeld. Er wordt een vergelijking gemaakt van de situatie zonder de voorgenomen ontwikkeling (de referentiesituatie) met de situatie met de voorgenomen ontwikkeling.

De uitbreiding van de fabriek VDL Nedcar kent naar verwachting een doorlooptijd van circa 10 jaar. Voor de bepaling van de milieueffecten wordt uitgegaan van een maximale invulling van het gehele terrein in een planperiode van 10 jaar. Dit betekent dat als referentiejaar het jaar 2030 wordt gehanteerd. Daarnaast wordt een doorkijk gegeven naar 2040. In welk jaartal wordt gestart met de aanpassing van de infrastructuur is op dit moment onbekend. Voor de bepaling van de milieueffecten wordt ook hier uitgegaan van een referentiejaar 2030 en een doorkijk naar 2040.

Autonome ontwikkelingen

Bij de effectbepaling wordt rekening gehouden met autonome ontwikkelingen. Dit zijn ontwikkelingen die onafhankelijk van de uitbreiding van VDL Nedcar en infrastructurele aanpassingen plaatsvinden en waarover al besluitvorming plaats heeft gevonden. Op en rondom het plangebied VDL Nedcar spelen de volgende autonome ontwikkelingen (peildatum 30 augustus 2019):

- Katoennatie: uitbreiding logistieke dienstverlener (klant Mitsubishi Motors Europe B.V.);
- A2-verbreding tussen het Vonderen en Kerensheide (status ontwerp tracé-besluit);
- Campus-ontwikkeling Chemelot (gemeente Sittard-Geleen);
- De realisatie van de nieuwe ondergrondse 150 kV-kabelverbinding, het uitbreiden van het 150 kV-hoogspanningsstation Graetheide en het weghalen van de bestaande bovengrondse 150 kV-verbindingen.

Daarnaast zijn er ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied waarover geen ruimtelijk besluit genomen is, maar die wel effect hebben op of effect kunnen ondervinden van de uitbreiding van VDL Nedcar.

Alternatieven en varianten

Waarom alternatieven en varianten?

Het MER wordt geschreven voor twee activiteiten:

1. uitbreiding van de fabriek VDL Nedcar en
2. het mogelijk maken van de daaraan gerelateerde aanpassingen van de (provinciale) infrastructuur.

Deze activiteiten kunnen op verschillende locaties en manieren plaatsvinden. Daarom zijn alternatieven en varianten opgesteld. In de m.e.r. wordt onderzoek gedaan naar de 'redelijkerwijs' te beschouwen alternatieven¹.

Uitbreiding fabriek

In eerdere onderzoeken is aan de hand van een aantal scenario's gekeken naar de ruimtelijke en bedrijfskundige mogelijkheden voor de uitbreiding en naar de impact op milieu, leefomgeving en natuur.

De afweging van de scenario's heeft geleid tot een geoptimaliseerd scenario voor de uitbreiding van de fabriek en het fabrieksterrein (figuur 2). Dit scenario (scenario 3.1) heeft de optimale balans tussen de ruimtelijke impact van de uitbreiding en de bedrijfskundige eisen en wensen. In het MER wordt onderzocht of scenario 3.1 verder geoptimaliseerd kan worden.



Figuur 2: Scenario 3.1 / alternatief

Aanpassingen infrastructuur

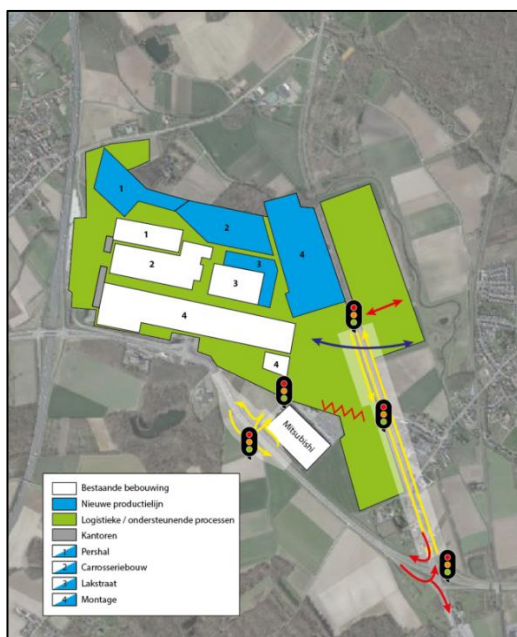
De bestaande (provinciale) infrastructuur moet zodanig aangepast worden dat, na realisatie van de uitbreiding van VDL Nedcar, er voldoende doorstroming van het verkeer op de betreffende (en nabijgelegen) wegen is. Rondom de fabriek zijn de momenten van de dienstwissel van de ploegendienst maatgevend voor de doorstroming.

Op basis van een analyse van de toekomstige knelpunten in de verkeersafwikkeling zijn in voorgaande fase vijf varianten ontwikkeld voor de aanpassing van de infrastructuur. De varianten zijn onderzocht met behulp van een verkeersmodel. Er is daarbij gekeken of de varianten de doorstromingsknelpunten voldoende oplossen. Dit onderzoek wijst uit dat drie varianten een robuuste oplossing bieden voor de knelpunten op het provinciale wegennet rondom VDL Nedcar (zie ook tabel 2).

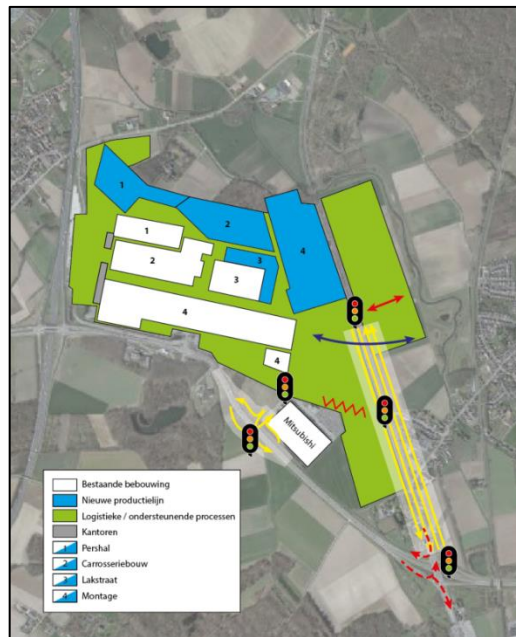
Tabel 2: omvorming benaming alternatieven Verkenning en MER

Integrale alternatieven MER	Fabriek	Infrastructuur
Alternatief 1A	Scenario 3.1	Variant A1
Alternatief 1B	Scenario 3.1	Variant A2
Alternatief 2	Scenario 3.1	Variant C2

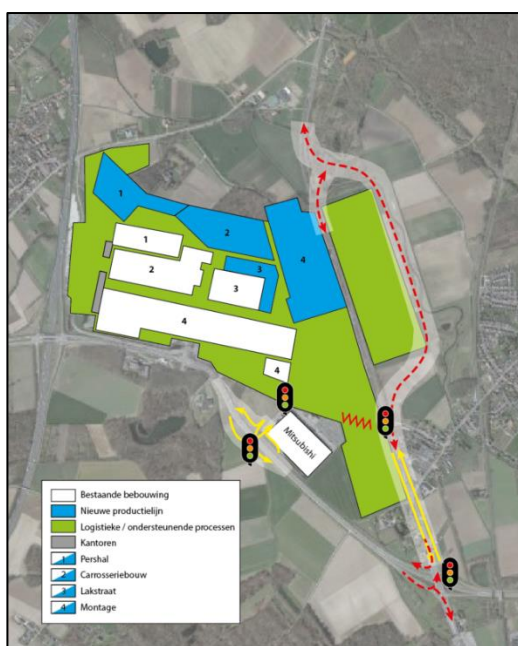
¹ Bij milieueffectrapportage is het gebruikelijk om een mogelijke manier om de voorgenomen activiteit te realiseren aan te duiden als 'alternatief'. Het is niet ongebruikelijk om in een m.e.r. slechts één alternatief te onderzoeken. Dit gebruik van het begrip alternatief wijkt af van het normale spraakgebruik.



Figuur 3: Alternatief 1 variant A



Figuur 4: Alternatief 1 variant B



Figuur 5: Alternatief 2

Resultaat van inspraak en advies

De inspraak op de concept-NRD en het advies van de Commissie m.e.r. over de concept-NRD ten aanzien van het aspect bereikbaarheid en infrastructuur, maken het wenselijk om in het MER tevens op zoek te gaan naar mogelijkheden om de knelpunten van de bereikbaarheid en doorstroming met minder ingrijpende maatregelen (minder asfalt en beton) in combinatie met slimme maatregelen, op te lossen.

Daarbij komt dat het ontwerpproces – dat parallel aan de inspraakperiode op de concept-NRD verder is gegaan – inmiddels tot een beter inzicht heeft geleid in de kostenprognose van de alternatieven die in de concept-NRD zijn beschreven. De, nog indicatieve, geprognosticeerde kosten liggen duidelijk hoger dan de indicatieve ramingen die eerder zijn gedaan voor de varianten voor de infrastructuur. Er zijn dus goede redenen om in het kader van het opstellen van het MER op zoek te gaan naar een sobere, maar niettemin doelmatige oplossing voor de bereikbaarheidsproblematiek.

Deze oplossingsrichting voor de infrastructuur wordt als een nieuw alternatief toegevoegd aan de alternatieven die in het MER worden onderzocht door Gedeputeerde Staten. Het gaat in feite om twee alternatieven: zowel voor de aanpassing van de bestaande infrastructuur als voor de randweg wordt deze oplossingsrichting onderzocht. De met het m.e.r.-onderzoek verkregen informatie maakt het mogelijk een voorkeursvariant te kiezen voor de aanpak van de bereikbaarheidsproblematiek. Op welk moment de keuze voor een voorkeursvariant kan en zal plaatsvinden, is op dit moment nog niet duidelijk. Het is mogelijk dat als voldoende informatie beschikbaar is en als onderdeel van het proces van het opstellen van het MER, een tussentijdse selectie zal plaatsvinden waarbij niet kansrijke alternatieven gemotiveerd zullen afvallen.

Onderzoeken van een nieuw, integraal alternatief

De Commissie m.e.r. adviseert 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 zo veel mogelijk kunnen worden vermeden. De Commissie refereert daarbij aan de waarde van het Sterrebos en de ruimtelijke kwaliteit, landschap, cultuurhistorie en natuur.

Naar aanleiding van dit deel van het advies van de Commissie m.e.r. zal nogmaals worden nagegaan of er mogelijkheden zijn om het ruimtebeslag van de uitbreiding en de effecten op de leefomgeving, landschap, cultuurhistorie en natuur te beperken. Deze nadere analyse zal worden verricht ten aanzien van alle alternatieven. Als deze nadere analyse leidt tot een realistisch en haalbaar alternatief, dan zal dit alternatief in het MER verder worden uitgewerkt en meegenomen.

Te onderzoeken alternatieven en varianten

In het MER worden de effecten van de totale ontwikkeling in samenhang in beeld gebracht. Er wordt niet apart gekeken naar een alternatief dat betrekking heeft op enkel de uitbreiding van de fabriek of de varianten voor de infrastructuur. De bouwstenen “fabriek” en “infrastructuur” zijn daarom samengevoegd tot integrale alternatieven, zoals te zien is in tabel 2. De alternatieven en varianten zoals die opgenomen waren in de concept-NRD zijn weergegeven in figuur 3 t/m 5. Naar aanleiding van zienswijzen, kostenprognoses en het advies van de Commissie m.e.r. is besloten extra alternatieven in het MER te onderzoeken. In het MER worden figuren van deze alternatieven opgenomen. Samengevat worden daarmee de volgende alternatieven in het MER onderzocht:

Integrale alternatieven voor de m.e.r.-procedure*	Fabrieksscenario (BCI Consultancy)	Infrastructuur
Alternatief 1A	Scenario 3.1	Variant A1 Aanpassing bestaande infra (2x1)
Alternatief 1B	Scenario 3.1	Variant A2 aanpassing bestaande infra (2x2)
Alternatief 1C (nieuw)	Scenario 3.1	Variant A3 vereenvoudigde variant aanpassing bestaande infra (1x2)
Alternatief 2A	Scenario 3.1	Variant C2 (randweg)
Alternatief 2B (nieuw)	Scenario 3.1	Variant C3 vereenvoudigde variant van randweg

(*) Plus een analyse van (de mogelijkheden tot) het beperken c.q. optimaliseren van het ruimtebeslag waaronder het (mogelijk) ontzien van het Sterrebos. Deze analyse wordt verricht ten aanzien van alle alternatieven.

Het beoordelingskader

In het MER wordt per thema beschreven welke randvoorwaarden voor de ontwikkeling voortvloeien uit wettelijk kader en relevante beleidskader. Vervolgens worden de effecten van de alternatieven en varianten in beeld gebracht ten opzichte van de referentiesituatie, en daarna beoordeeld. Bij sommige thema's (zoals verkeer, geluid en luchtkwaliteit) wordt dit kwantitatief gedaan, bij andere thema's (zoals archeologie en natuur) vindt de effectbepaling en beoordeling kwalitatief plaats. Tenslotte worden in het MER per thema eventuele mitigerende en compenserende maatregelen in beeld gebracht.

Voor de vergelijking van de alternatieven worden de effecten van de verschillende alternatieven met plussen en minnen op een zevenpuntsschaal beoordeeld (van ++ naar --) ten opzichte van de referentiesituatie (zie tabel 0). In het MER worden de beoordelingen beschreven gemotiveerd.

Het detailniveau van de onderzoeken is zodanig dat een de keuze van een voorkeursalternatief mogelijk is en dat de informatie het mogelijk maakt een PIP en een vergunningaanvraag op te stellen.

Tabel 0: Beoordelingstabel

beoordelingsscore	betekenis
++	groot positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
+	positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
0/+	gering positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
0	verwaarloosbaar effect ten opzichte van de referentiesituatie
0/-	gering negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie
-	negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie
--	groot negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie

Keuze van het voorkeursalternatief

Gedeputeerde Staten stellen na raadpleging van VDL Nedcar en gemeenten een voorkeursalternatief (VKA) vast. Bij deze keuze worden naast de milieuaspecten die kwalitatief en/of kwantitatief beschouwd worden in de m.e.r.-procedure ook gekeken naar andere aspecten, zoals kosten, beschikbare gronden, planning en draagvlak. Het voorkeursalternatief wordt opgenomen in het ontwerp-PIP en is de basis voor de omgevingsvergunningaanvraag.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor het PIP/MER

Uitbreiding VDL Nedcar

VDL Nedcar is een gerenommeerde Nederlandse autofabriek die al ruim 50 jaar auto's bouwt op de locatie in Born. VDL Nedcar produceert auto's in opdracht van grote automerken. De fabriek in Born heeft één productielijn en produceert jaarlijks ongeveer 200.000 auto's². De huidige omgevingsvergunning (voor de activiteit milieu) laat een productie van 350.000 auto's per jaar toe. Bij het bedrijf werken momenteel ongeveer 6.000 werknemers, grotendeels in een tweeploegendienst. VDL Nedcar is daarmee één van de grootste werkgevers in Zuid-Limburg en een belangrijke factor in de Limburgse economie. Om deze rol structureel te verankeren en versterken is uitbreiding van de fabriek met een tweede productielijn noodzakelijk. Een tweede lijn maakt de fabriek minder afhankelijk van één opdrachtgever en maakt het mogelijk om flexibeler in te spelen op vragen van Original Equipment Manufacturers (OEM's).

VDL Nedcar is een Vehicle Contract Manufacturer (VCM). Dat houdt in dat VDL Nedcar auto's bouwt, maar ze niet ontwerpt en ontwikkelt. VDL Nedcar sluit contracten af met OEM's, zoals momenteel BMW. In de contracten tussen OEM en VCM liggen de termijnen en contractvoorwaarden voor de productie van de auto's vast. De eisen en wensen van de OEM zijn een belangrijke basis voor de contracten. De belangrijkste redenen om als autofabrikant (OEM) de productie uit te besteden aan een VCM zijn:

1. de productie van specifieke modellen, of
2. het verhogen en flexibiliseren van de productiecapaciteit.

VDL Nedcar voorziet momenteel in beide redenen.

Met de beoogde uitbreiding wordt een productiecapaciteit gecreëerd van maximaal 400.000 auto's per jaar. Door de manier waarop de productie van de auto's plaatsvindt is uitbreiding van de productiecapaciteit alleen mogelijk door het bouwen van een complete nieuwe (tweede) productielijn. Door de uitbreiding met een tweede productielijn kan het huidige aantal werknemers toenemen. Daarnaast kan de uitbreiding leiden tot eventuele komst van nieuwe toeleveranciers en extra werkgelegenheid ten gevolge van investeringen ten behoeve van de uitbreiding en van de bestedingen van de werknemers.

Effect op omliggende infrastructuur

De uitbreiding van de fabriek betekent ook een toename van de hoeveelheid verkeer, voor zowel de logistiek (aanvoer van grondstoffen en onderdelen en de afvoer van geproduceerde auto's) als mogelijk ook van het personeel. De toename van verkeer heeft effect op de omliggende infrastructuur, met name op de aansluitingen van VDL Nedcar op de omliggende N297 en N276. Daarnaast zijn er knelpunten die zich manifesteren als gevolg van de autonome groei van het verkeer. Dit is de aanleiding om een toekomstvast en robuust ontwerp van de omliggende infrastructuur te maken om de verkeersknelpunten aan te pakken.

Samenwerking tussen VDL Nedcar en de provincie Limburg

VDL Nedcar heeft de ambitie om meerdere opdrachtgevers te bedienen, haar productiecapaciteit uit te breiden, de ontwikkeling van de onderneming te faciliteren en de continuïteit daarvan beter te borgen. Voor de Provincie Limburg is de uitbreiding van VDL Nedcar belangrijk voor de

² In bijlage 1 is een beschrijving van het productieproces opgenomen

versterking van de Limburgse economie, behoud en uitbreiding van de werkgelegenheid en verbetering van de positie van de maakindustrie in Zuid-Nederland. De Provincie is bereid om de positie van VDL Nedcar te versterken en duurzaam te verankeren vanuit een lange termijn perspectief rekening houdend met een evenwichtige behartiging van de belangen van de stakeholders.

Vanwege deze ambities en belangen hebben de provincie Limburg en VDL Nedcar in februari 2019 een Samenwerkingsovereenkomst (SOK) getekend.

Procedure voor ruimtelijk besluit en vergunning

In de Samenwerkingsovereenkomst zijn onder andere afspraken opgenomen over de aanpak van de procedures die worden doorlopen voor de benodigde omgevingsvergunning milieu en bouwen en het provinciaal inpassingsplan (PIP). De procedures hiervoor worden doorlopen met toepassing van een provinciale coördinatieregeling (als bedoeld in art. 3.33 Wet ruimtelijke ordening). Provinciale Staten hebben op 18 april 2019 het coördinatiebesluit genomen. De keuze voor het PIP wordt in paragraaf 1.3 nader toegelicht.

Om contracten met een OEM te kunnen sluiten moet VDL Nedcar snel en flexibel kunnen inspelen op de wensen en eisen van een potentiële klant. Om aan de voorkant van dit proces wel de zekerheid van de uitbreiding te kunnen geven worden nu al de procedures gestart voor het PIP en de omgevingsvergunning milieu en bouwen.

1.2 Locatie



Figuur 1.1: Locatie van het productiebedrijf VDL Nedcar bij Born

Het terrein van VDL Nedcar ligt direct aan de A2 ter hoogte van afslag 47 Born. Het bedrijven-terrein waarop VDL Nedcar gelegen is wordt grotendeels begrensd door infrastructuur, te weten

de A2, de N276 en de N297 (figuur 1.1). In de omgeving van het bedrijf zijn meerdere woonkernen gelegen: aan de westkant liggen Born en Holtum, aan de oostkant Nieuwstadt, aan de noordoostkant Susteren en aan de zuidoostkant Sittard. Aan de noordkant van het bedrijventerrein is Kasteel Wolfrath (Rijksmonument) gelegen en aan de zuidkant het Limbrichterbos.

1.3 Te nemen besluiten en milieueffectrapportage

De uitbreiding van VDL Nedcar en de daarbij behorende infrastructurele aanpassingen bestrijken meerdere vigerende bestemmingsplannen³. De huidige bestemmingsplannen voorzien in grote mate al in de ontwikkeling van het bedrijventerrein en daarmee de uitbreiding van VDL Nedcar.

Omdat de volledige ontwikkeling echter niet past binnen de vigerende bestemmingsplannen, is een nieuw ruimtelijk besluit nodig. In de Verkenningnota 2017⁴ is ten aanzien van de te volgen planologische procedure voor het onderdeel fabrieksuitbreiding geadviseerd om het PIP en de benodigde omgevingsvergunning milieu en bouwen gecoördineerd in procedure te brengen. Dit betekent dat het inpassingsplan gelijktijdig wordt voorbereid en bekendgemaakt met de omgevingsvergunning milieu en bouwen. Hiervoor hebben Provinciale Staten van Limburg op 18 april 2019 een coördinatiebesluit genomen.

Er zijn meerdere redenen om het inpassingsplan (incl. MER) en de benodigde omgevingsvergunning milieu en bouwen gecombineerd in procedure te brengen:

- De gecombineerde procedure bevordert de overzichtelijkheid voor de burgers en andere belanghebbenden.
- De uitbreiding van VDL Nedcar is belangrijk voor de versterking van de Limburgse economie, behoud en uitbreiding van de werkgelegenheid en de positie van de maakindustrie in Zuid-Nederland. Dit bovenregionale belang kan het best geborgd worden door de Provincie Limburg. Deze heeft met het inpassingsplan en de omgevingsvergunning milieu en bouwen de instrumenten om de positie van VDL Nedcar duurzaam planologisch te verankeren.
- Het plangebied van VDL Nedcar ligt op het grondgebied van de gemeenten Sittard-Geleen en Echt-Susteren. Het inpassingsplan biedt het voordeel dat het een plan is dat door één bevoegd gezag voor het grondgebied van meerdere gemeenten kan worden vastgesteld.
- Er zijn aanpassingen van provinciale wegen nodig. Door één PIP te maken worden alle maatregelen in een integraal plan in samenhang gezien.

M.e.r.-plichtige activiteiten

De uitbreiding van de fabriek en de omliggende infrastructuur vallen in de categorieën D11.3 'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein' en in D32.5 'De oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor het vervaardigen van motorvoertuigen, motoren voor motorvoertuigen of het assembleren van motorvoertuigen' van het Besluit m.e.r. Op grond van deze criteria is hier dus sprake van een m.e.r.-beoordelingsplicht (zie tabel 1.1).

De aan te passen infrastructuur (N297 en N276) is bestemd voor autoverkeer en alleen toegankelijk via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten. Tevens geldt er een stop- en parkeerverbod. In het kader van het Besluit m.e.r. is deze infrastructuur dan ook aan te merken als autoweg (onderdeel A van de bijlage bij het Besluit m.e.r.).

³ Vigerende bestemmingsplannen zijn Buitengebied Geleen-Born, Buitengebied gemeente Sittard-Geleen, Industriepark Swentibold/N297n en bestemmingsplan Geluidzone Industriepark Swentibold Born-Susteren – juni 2000.

⁴ Dit is een onderzoek dat in opdracht van VDL Nedcar, provincie Limburg en de gemeente Echt-Susteren en Sittard-Geleen is uitgevoerd naar de mogelijkheden voor de uitbreiding van de productiecapaciteit (BCI, 2017)

Op grond van categorie D1.1 is geen sprake van een wijziging of uitbreiding van een (auto)weg, omdat de (mogelijke) verbreding van de N276 en de N297 (tot 2x2 wegen) een lengte van minder dan 5 kilometer betreft. Van een formele m.e.r.-beoordelingsplicht dan wel van een plan-MER-plicht is daarmee geen sprake. Voor de voorgenomen wijziging of uitbreiding bestaat wel een informele m.e.r.-beoordelingsplicht.

Tabel 1.1: Relevante categorieën uit het Besluit m.e.r.

Onderdeel	Activiteiten	Gevallen
D11.3	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 75 hectare of meer.
D32.5	De oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor het vervaardigen van motorvoertuigen, motoren voor motorvoertuigen of het assembleren van motorvoertuigen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een productiecapaciteit van 1.000 motorvoertuigen of motoren voor motorvoertuigen per jaar of meer.

Omdat de activiteiten m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn en het PIP hiervoor kaderstellend is, geldt een plan-MER-plicht. Vanwege de gecoördineerde procedure is er voor gekozen geen m.e.r.-beoordeling uit te voeren voor de omgevingsvergunning, maar ook voor de omgevingsvergunning een m.e.r. uit te voeren. Dat betekent dat het op te stellen MER een gecombineerd plan-/project-MER betreft.

De plan-MER-plicht geldt ook als er voor het plan (bijvoorbeeld vanwege de toename van stikstofdepositie op een overbelast habitatype in een Natura 2000-gebied) een passende beoordeling uit hoofde van artikel 2.8 lid 1 Wet natuurbescherming is vereist (art 7.2a Wm). Op dit moment is nog niet duidelijk of een passende beoordeling noodzakelijk is. In het kader van het op te stellen MER wordt een voortoets uitgevoerd. Die zal duidelijk maken of een passende beoordeling noodzakelijk is. Mocht blijken dat die nodig is, dan wordt met het opstellen van het MER tevens voldaan aan de plan-m.e.r.-plicht uit hoofde van art. 7.2a Wm.

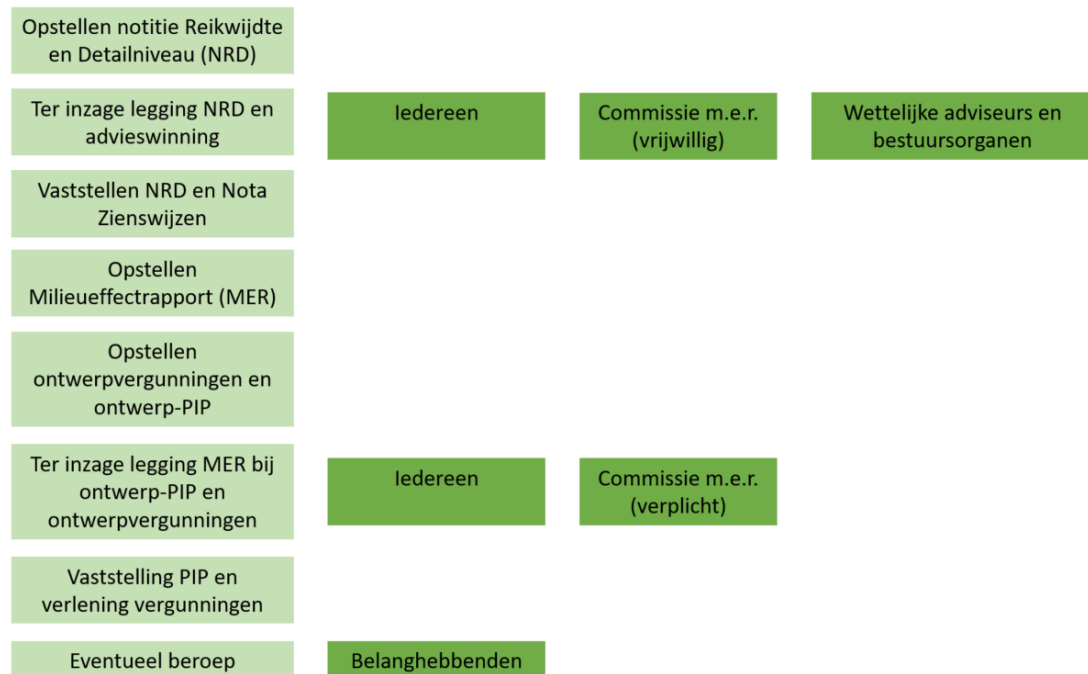
Conclusie

Er is gekozen voor een gecombineerd plan-/projectMER. Het op te stellen milieueffectrapport hoort daardoor zowel bij het kaderstellende besluit (PIP) als bij het besluit over de omgevingsvergunning milieu en bouwen.

In het kader van de m.e.r.-procedure zijn Provinciale Staten van de provincie Limburg het bevoegd gezag voor het PIP. Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg fungeren als initiatiefnemer voor de maatregelen aan de provinciale infrastructuur en VDL Nedcar fungeert als initiatiefnemer voor de uitbreiding van de fabriek. Voor de benodigde omgevingsvergunning milieu en bouwen zijn Gedeputeerde Staten het bevoegd gezag.

1.4 M.e.r.-procedure

De m.e.r. heeft enkele procedurestappen:



Figuur 1.3: Stappenplan van de m.e.r.-procedure.

De m.e.r.-procedure begon met een kennisgeving van het planvoornemen. Deze kennisgeving is bij de concept-NRD gevoegd. De concept-NRD heeft vervolgens vier weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode mocht een ieder een zienswijze indienen over de reikwijdte en het detailniveau van de onderzoeken in het MER. Tegelijkertijd werd de concept-NRD naar de wettelijke adviseurs en bestuursorganen gestuurd, zoals de gemeenten in het studiegebied, het Waterschap, etc. Zij hebben advies kunnen geven over de reikwijdte en het detailniveau. Tot slot heeft de provincie Limburg ook de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) geraadpleegd. Deze Commissie heeft een onafhankelijk advies over het uit te voeren onderzoek gegeven. Hierbij heeft de Commissie de binnengekomen zienswijzen betrokken.

De binnengekomen zienswijzen en adviezen zijn samengevat en beantwoord in een Nota van Zienswijzen en Advies. Op basis hiervan zijn ambtshalve wijzigingen doorgevoerd. Deze wijzigingen zijn vastgelegd in de Nota van Wijzigingen, welke eveneens bij deze NRD gevoegd is. Deze NRD is vervolgens samen met de Nota van Zienswijzen en Advies en de Nota van Wijzigingen vastgesteld door Gedeputeerde Staten. Daarna wordt het MER opgesteld, waarin voor alle genoemde thema's de effecten worden beschreven. Het MER wordt gebruikt bij de keuze voor het bepalen van het voorkeursalternatief en het opstellen van het ontwerp-PIP en daarmee gecoördineerde ontwerp-omgevingsvergunning bouwen en milieu.

Het ontwerp-PIP en de ontwerp-omgevingsvergunning bouwen en milieu worden te zijner tijd door Gedeputeerde Staten vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak (zienswijzenprocedure). Dat zal naar verwachting uiterlijk plaatsvinden in februari 2020.

1.5 Resultaat van de inspraak op de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau

In deze NRD is beschreven wat in de m.e.r. wordt onderzocht en op welke manier de onderzoeken worden uitgevoerd.

Aan de hand van een concept-NRD heeft het bevoegd gezag de wettelijke adviseurs en betrokken bestuursorganen geraadpleegd over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Daarnaast is iedereen in de gelegenheid geweest opmerkingen te maken over het planvoornemen en de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER.

In de zienswijzenperiode van donderdag 27 juni 2019 t/m woensdag 24 juli 2019 zijn elf zienswijzen ingediend en is een advies ontvangen van de Commissie m.e.r. De zienswijzen zijn samengevat en van een reactie voorzien in de Nota van Zienswijzen en Advies.

Naar aanleiding van de inspraak en adviezen is de concept-NRD op een aantal punten aangevuld en gewijzigd. Welke onderdelen dat zijn is beschreven in de Nota van Zienswijzen en Advies.

1.6 Vervolg na de m.e.r.-procedure

Na afloop van de zienswijzenprocedure voor het gecoördineerd ontwerp-PIP en de ontwerp omgevingsvergunning milieu en bouwen (inclusief het MER) behandelt en beantwoordt de provincie de zienswijzen. Mede op basis daarvan stellen Provinciale Staten het PIP vast en wordt de omgevingsvergunning 'milieu en bouwen' door Gedeputeerde Staten verleend. Kort daarna volgt de bekendmaking van de vaststelling van het PIP en de verlening van de omgevingsvergunning milieu en bouwen. Tijdens de beroepstermijn van zes weken kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

1.7 Informeel contact

Als u op de hoogte wil blijven van de ontwikkelingen rondom de uitbreiding van VDL-Nedcar, dan kunt u contact opnemen via het contactformulier op de website www.gowvdlnedcar.nl. Op deze website vindt u ook meer informatie over de uitbreiding van VDL Nedcar.

2 Voorgenomen ontwikkeling en context

2.1 De voorgenomen ontwikkeling

2.1.1 Doelen van de voorgenomen ontwikkeling

VDL Nedcar en provincie streven met de uitbreiding de volgende doelen na:

- VDL Nedcar in staat stellen om meerdere opdrachtgevers te bedienen, haar productiecapaciteit uit te breiden, de ontwikkeling van de onderneming te faciliteren en de continuïteit daarvan beter te borgen.
- de Limburgse economie te versterken, werkgelegenheid te behouden en uit te breiden de positie van de maakindustrie in Zuid-Nederland te verbeteren.
- De positie van VDL Nedcar te versterken en duurzaam te verankeren vanuit een lange termijn perspectief en rekening houdend met een evenwichtige behartiging van de belangen van de stakeholders.

De uitbreiding van VDL Nedcar leidt tot een toename van verkeersbewegingen, waardoor de omliggende provinciale infrastructuur aangepast moet worden (inclusief de daarop aansluitende gemeentelijke infrastructuur).

2.1.2 Nadere onderbouwing en motivering in het MER

Naar aanleiding van inspraak en advies op de concept-NRD is geconstateerd dat de informatie in dit hoofdstuk nog onvoldoende scherp het belang van de voorgenomen ontwikkelingen beschrijft. Daarnaast is onvoldoende duidelijk gemaakt waarom de uitbreiding van de fabriek aan de noordkant van het huidige fabrieksterrein noodzakelijk is.

In het MER zal daarom nader worden beschreven en gemotiveerd waarom de uitbreiding van VDL Nedcar zal plaatsvinden en welke uitgangspunten daarbij worden gehanteerd. In het MER wordt een uitgebreide versie opgenomen van de onderstaande paragrafen over de bestaande fabriek, het productieproces, de bedrijfseconomische context, de beschikbare ruimte binnen de huidige begrenzing van het fabrieksterrein en de inspanningen die al worden gedaan om de beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken. Ook wordt een nadere beschrijving opgenomen van de bestaande situatie van de infrastructuur, van de verkeersaantrekkende werking van de fabriek en van mogelijkheden om de (toename van de) belasting van het wegennet rond het fabrieksterrein tegen te gaan.

2.2 Huidige situatie fabriek

Het huidige in gebruik zijnde fabrieksterrein van VDL Nedcar in Born beslaat ruim 930.000 m², waarvan 325.000 m² bebouwd oppervlak. De bebouwing op het terrein herbergt de verschillende onderdelen van het productieproces en de kantoren. De logistieke en ondersteunende processen vinden rondom het productieproces plaats. In de volgende paragrafen worden het productieproces en de logistieke en ondersteunende processen toegelicht.

2.2.1 Het productieproces

Een groot deel van het terrein wordt gebruikt voor het productieproces van auto's. Het productieproces bestaat op hoofdlijn uit vier onderdelen, de pershal, carrosseriebouw, lakstraat en montage. Onderstaande figuur (figuur 2.1) geeft de globale stappen van het productieproces weer. Het productieproces is verder beschreven in bijlage 1.



Figuur 2.1: globale stappen productieproces VDL Nedcar

In de verkenningennota's⁵ zijn de stappen van het productieproces, 'de logica van de locatie' en de benodigde ruimtelijke concentratie van deze productiestappen toegelicht. Voor de productielogistiek is het van belang dat de pershal en carrosseriebouw zich in de nabijheid van de lakstraat bevinden. Vanuit het productieproces is het van belang om de afstand tot het 'hart' van het productieproces (de lakstraat) zo kort mogelijk te houden om kwaliteitsrisico's en additionele kosten te beperken.

2.2.2 Logistieke en ondersteunende processen

Naast het productieproces is een aanzienlijk deel van het terrein in gebruik voor logistieke en ondersteunende processen (zie figuur 2.2). Hierbij valt onderscheid te maken in vier onderdelen:

- interne logistiek;
- de Green Okay-Yard (GOK-yard) voor het stallen van geproduceerde auto's;
- Not Green Okay Yard (NGOK-yard) voor het stallen van geproduceerde auto's met kleine herstel- of controlewerkzaamheden;
- personeelsparkeren.

Op onderstaande figuur (figuur 2.2) is weergegeven waar de productieprocessen en logistieke en ondersteunende processen momenteel plaatsvinden.

⁵ Verkenningennota 2015 en Verkenningennota 2017.



Figuur 2.2: globaal ruimtebeslag productieproces en logistieke & ondersteunende processen.

2.3 Voornemen fabriek

VDL Nedcar wil een grotere fabriekscapaciteit creëren, waarmee 400.000 auto's geproduceerd kunnen worden voor twee of meerdere OEM's. De Verkenningennota 2017 beschrijft de ruimtelijke gevolgen van deze ambitie. De beoogde verhoging van de productiecapaciteit is binnen de bestaande gebouwen niet mogelijk en gezien het productieproces ook niet te combineren met een tweede OEM. Uitbreiding met een tweede productielijn is noodzakelijk om een tweede OEM te kunnen bedienen.

De extra ruimte behoefte voor de uitbreiding van VDL Nedcar is in de Verkenningennota 2017 (BCI, 2017) geraamd op circa 81 hectare. Bij deze berekening is ook gekeken naar optimaler ruimtegebruik, zoals de hoogte in bouwen of ondergronds bouwen. In het huidige productieproces vindt de productie van auto's al in twee lagen plaats. In een aan het plafond van de hallen hangend systeem vindt het interne transport plaats. Op de begane grond vindt de productie plaats. Het bouwen in de hoogte of ondergronds om meerdere redenen niet mogelijk:

- Om veiligheidsredenen en kostentechnische redenen parkeert het personeel buiten de hekken van de fabriek. Om diezelfde redenen is het niet mogelijk parkeerplaatsen op daken van bestaande productiegebouwen te realiseren;
- Ondergronds bouwen is technisch gezien mogelijk, maar door de hoge grondwaterstand niet of nauwelijks kostentechnisch uitvoerbaar. Daarnaast worden grondwaterstromen negatief beïnvloed door ondergronds bouwen;

- In de huidige situatie wordt een aantal kelders van productiegebouwen gebruikt voor het productieproces. Deze kelders kunnen daarom niet gebruikt worden voor uitbreiding van de fabriek;
- Brandveiligheid en vluchtroutes zijn in de huidige situatie zodanig aangelegd dat uitbreiding ondergronds of op het dak niet voldoet aan de wettelijke veiligheidseisen;
- Bij het bouwen in de hoogte moeten constructies een grotere belasting aan kunnen. De kosten om deze hogere belasting te realiseren zijn zodanig hoog dat een dergelijke uitbreiding niet financieel rendabel is.

Thans omvat het industriepark Swentibold/N297n ca. 150 ha bestaand bestemd bedrijventerrein. Hierbij zal als gevolg van de beoogde uitbreiding van de fabriek aan de noordkant circa 25 ha nieuw te bestemmen bedrijventerrein worden gevoegd welke thans vooral een agrarische en natuur bestemming heeft. De beoogde uitbreiding ten oosten van de N276 (Yard E) is voorzien op gronden die reeds een industriebestemming hebben. In totaal wordt het bedrijventerrein daarmee qua oppervlakte zoals dat in het PIP wordt opgenomen 175 ha. Voor het overzicht is onderstaand figuur opgenomen:

Deelgebied	Oppervlakte
Huidig bebouwd en bestemd bedrijventerrein VDL Nedcar	93 ha
Yard-E: bestemd en nog niet bebouwd uitbreidingsterrein voor VDL Nedcar aan de oostzijde van de N276	27 ha
IPS: bestemd bedrijventerrein aan de zuidkant van de N297 maar nog niet bebouwd door VDL Nedcar	30 ha (waarvan 15 ha in eigendom van Katoennatie voor Mitsubishi)
Uitbreiding van VDL Nedcar aan noordzijde	25 ha nieuw te bestemmen bedrijventerrein
Totaal	175 ha

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de verschillende mogelijkheden (alternatieven en varianten) om invulling aan de uitbreiding van de fabriek te geven.



Figuur 2.3: Huidige bestemmingen (Bron: gemeente Sittard-Geleen). De oranje omlijning betreft het gezoneerde industrieterrein. De rode stippellijn is de 50dB geluidscontour.

2.4 Huidige situatie Infrastructuur

De voorgenomen uitbreiding van VDL Nedcar leidt tot een toename van het aantal verkeersbewegingen van personeel en logistieke activiteiten op het omliggende wegennet. Dat vraagt om aanpassingen van de huidige infrastructuur.

VDL Nedcar is gesitueerd direct aan de aansluiting Born van de A2. Het terrein van VDL Nedcar wordt aan vier zijden omsloten door infrastructuur. Langs de zuidzijde loopt de provinciale weg N297, die ter hoogte van het VDL Nedcar-terrein een weg is met 2x2 rijstroken. De hoofdingang van VDL Nedcar ligt aan de Dr. Hub van Doorneweg, een zijweg van de N297, die deels parallel aan de A2 ligt. Langs de oostzijde van het terrein loopt de N276, een enkelbaans 80 km/uur weg. Aan de noordzijde ligt de Holtummerweg, een 80 km/uur weg die een verbinding maakt tussen de Dr. Hub van Doorneweg en de N276.

Het terrein is aan meerdere zijden ontsloten op de hoofdinfrastructuur.

1. De westzijde van het terrein aan de Dr. Hub van Doorneweg. Dit is de hoofdingang voor personeel, bezoekers, kantoren, parkeerruimte en –buiten productietijden- voor goederen.
2. De oostzijde van het terrein aan de N276. Dit is de hoofdentree voor goederen en personeelsparkeerplaatsen voor de daar gelegen parkeerplaatsen.
3. Aan de zuidzijde op de Dr. Hub van Doorneweg en de Mitsubishi Avenue. Dit is een entree voor personeelsparkeerplaatsen.



Figuur 2.4: Bestaande infrastructuur in directe omgeving VDL Nedcar. De rode cirkels markeren de ingangen naar het fabrieksterrein.

2.4.1 Knelpunten in de huidige situatie

De productietoename van de afgelopen jaren heeft geleid tot een toename van het aantal verkeersbewegingen en een grotere vraag naar parkeerplaatsen. Ook zijn de goederenstromen naar rato toegenomen, enerzijds vanwege de aanvoer van onderdelen en anderzijds de afvoer van gereed product (geproduceerde auto's).

Met name de toegenomen personeelsverkeersstromen zorgen inmiddels bijna dagelijks tot vertraging en congestievorming tijdens het begin en einde van de diensten. Met name in de periode rondom de dienstwissel, die circa om 15.00 uur plaatsvindt, is er sprake van verminderde doorstroming op de toeleidende infrastructuur. Dit betekent dat ook zonder de uitbreiding van VDL Nedcar er al een (relatief beperkte) opgave ligt om de fabriek goed bereikbaar te houden en belemmeringen voor het doorgaande verkeer te voorkomen.

2.5 Opgaven infrastructuur

2.5.1 Knelpunten na uitbreiding

Met de geplande uitbreiding van VDL Nedcar nemen de verkeersstromen (aanvoer onderdelen en afvoer auto's met vrachtwagens, personeel) verder toe. Op grond van het verkeersmodel, prognose 2030 (autonome groei van het verkeer plus de groei veroorzaakt door de uitbreiding van VDL Nedcar) (Modelberekeningen VDL Nedcar, RHDHV 2019) kan geconstateerd worden dat de verwachte intensiteiten dermate hoog zijn dat ingrijpende maatregelen noodzakelijk zijn om het verkeer ook in de toekomst op een vlotte en veilige wijze te kunnen afwikkelen. Ook tonen deze cijfers aan dat in de nadere planvorming en uitwerking van maatregelen voldoende aandacht moet worden besteed aan de bereikbaarheid van en leefbaarheid in onder andere Nieuwstadt en Holtum.

Meer specifiek zijn de verwachte verkeersknelpunten als volgt:

- Capaciteitsproblemen op aansluiting Dr. Hub van Doorneweg op N297
- Capaciteitsproblemen op kruising N297 – N276
- Capaciteitsproblemen bij aansluitingen terrein VDL Nedcar op N276
- Capaciteitsproblemen op wegvak N276 tussen aansluiting N297 en aansluiting VDL Nedcar

De meerderheid van de knelpunten wordt veroorzaakt door verkeersbewegingen van personeel tijdens de piekmomenten. Er zijn verschillende maatregelen mogelijk om de hoeveelheid verkeersbewegingen en de druk in de piek te verminderen. In dat verband is gekeken naar de mogelijkheden om de diensten van VDL Nedcar te spreiden en naar het verkeers- en vervoersmanagement van het personeel van VDL Nedcar.

2.5.2 Mogelijke oplossingsrichtingen

Spreiden diensten

De dienstwissel en de daarmee gepaard gaande verkeersbewegingen zijn een belangrijke veroorzaker van knelpunten op de omliggende infrastructuur. In het verkeers- en vervoersmanagementplan, dat in het kader van de Verkenningennota 2015 (BCI, 2015) door VDL Nedcar is opgesteld, is onderzocht of geschoven kan worden met dienstitijden van het personeel zodat de verkeersdruk op de piekmomenten minder wordt.

Conclusie is dat deze mogelijkheden er zijn maar beperkt omdat rekening moet worden gehouden met het samenvallen van de dienstitijden. In ieder geval is het een uitgangspunt dat de dienstwissel niet samenvalt met de reguliere spitsmomenten. Ook zal op zoek gegaan worden naar mogelijkheden om de knelpunten van de bereikbaarheid en doorstroming met minder ingrijpende maatregelen (minder asfalt en beton) in combinatie met slimme maatregelen, op te lossen. Bij slimme maatregelen wordt bijvoorbeeld gedacht aan niet-inframaatregelen om de automobilititeit en de pieken in de verkeersbelasting terug te dringen.

Verkeers- en vervoersmanagement

Naast een spreiding van de diensten is gekeken naar het verkeers- en vervoersmanagement. Op basis van de reistijden en de dienstitijden, met name de start van de ochtenddienst en het einde van de middagdienst, is geconcludeerd dat de mogelijkheden van openbaar vervoer, collectief vervoer, een combinatie van openbaar en collectief vervoer en de mogelijkheden van de fiets en e-bike beperkt zijn.

Er zijn daarentegen wel mogelijkheden voor carpoolen. Hier heeft VDL Nedcar de afgelopen tijd geïnvesteerd. Dit heeft geleid tot een stijging van het carpoolpercentage van 20% (2015) naar 40% (2017). De verwachting is dat dit het maximaal haalbare resultaat is.

Tot slot zijn ook de mogelijkheden van een transferium onderzocht. Belangrijke succesfactoren voor een transferium zijn de nabijheid van de fabriek, de bereikbaarheid voor het personeel, de benodigde ruimte voor aanleg van het transferium en de mogelijkheden om op de momenten van de dienstwissel een intensieve busverbinding tussen transferium en fabriek renderend te kunnen onderhouden. Er zijn in de nabije omgeving geen locaties die aan deze criteria voldoen, waardoor de keuze voor een transferium voor dit moment is afgefallen.

VDL Nedcar zet reeds maximaal in op vervoersmanagement en zal in samenwerking met Maastricht Bereikbaar⁶ naar verdere mogelijkheden zoeken om het gebruik van de auto verder terug te dringen. De verwachting is echter niet dat dit tot substantiële resultaten gaat leiden. In de verkeersmodellen is dan ook al rekening gehouden met een carpoolpercentage van 40%. Desondanks laten deze verkeersmodellen zien dat er verkeerskundige knelpunten ontstaan en dat beperkte infrastructurele aanpassingen noodzakelijk zijn.

2.5.3 Conclusie

Een verdere intensivering van het spreiden van diensten en verkeers- en vervoersmanagement zal een zeer beperkt effect hebben op de knelpunten en is niet wenselijk omdat de dienststromen anders aansluiten op reguliere spits. Er kan dan ook enkel geconcludeerd worden dat er geen andere mogelijkheid is dan investeren in de omliggende provinciale infrastructuur om het functioneren van de fabriek en de bereikbaarheid van de omgeving te kunnen waarborgen.

2.5.4 Mogelijkheden aanpassingen Infrastructuur

Voor de infrastructurele mogelijkheden zijn meerdere (voor)studies gedaan naar alternatieven (en varianten). In de studie “Verkeerssituatie omgeving VDL Nedcar, Concretiseringsfase ten behoeve van verkenningennota 2017 en nadere planvorming” (Provincie Limburg, 2019) zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd:

⁶ Maastricht Bereikbaar is een organisatie die, samen met partners, werkt aan minder files voor een gezond woon-, werk- en leefklimaat in Zuid-Limburg.

De verkeerskundige maatregelen hebben betrekking op de N297, tracé tussen A2 en aansluiting N276, op de N276, tracé tussen aansluiting N297 en de aansluiting Holtummerweg:

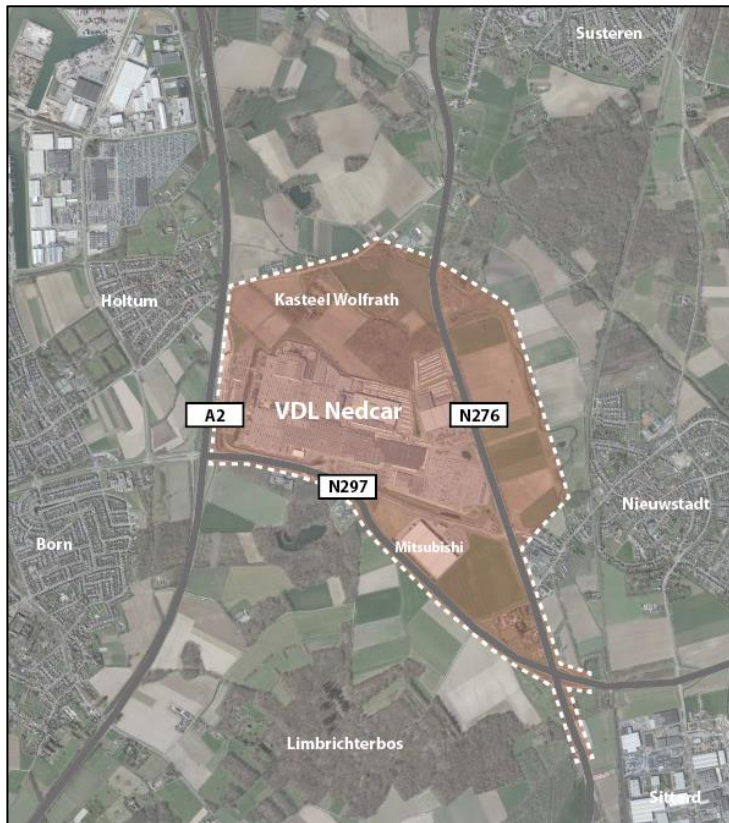
- De N276 is op dit tracégedeelte ingericht als een gebiedsontsluitingsweg, met een maximumsnelheid van 80 km/uur. Deze functie en het snelheidsregime blijven gehandhaafd.
- De N297 is in het kader van Duurzaam Veilig op dit tracégedeelte ingericht als een gebiedsontsluitingsweg, met een bovenregionale functie. Hier geldt een maximumsnelheid van 80 km/uur. Deels is dit tracégedeelte uitgevoerd met 2x2 rijstroken en deels met 2x1 rijstroken, in beide gevallen met een middenafscheiding.

De maatregelen beperken zich primair tot de direct omliggende infrastructuur, zoals hierboven beschreven.

3 Huidige situatie plangebied

3.1 Ligging plangebied

In onderstaand kaartje is het plangebied weergegeven (zie figuur 3.1).

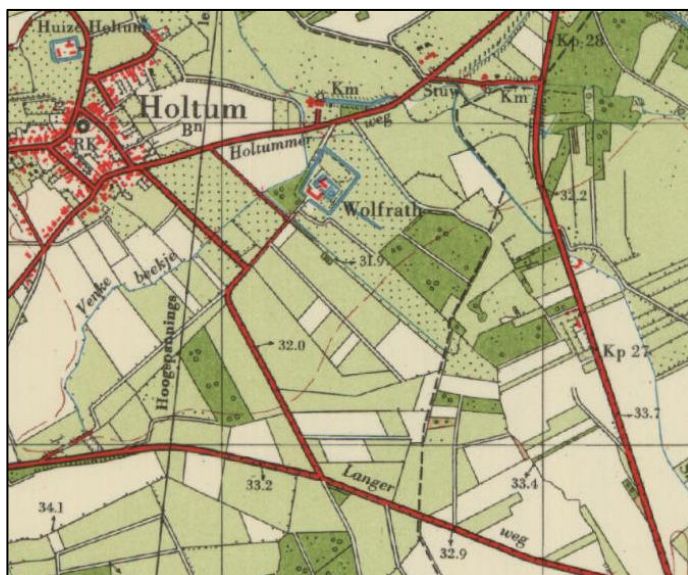


Figuur 3.1: globale ligging plangebied in omgeving (inclusief Mitsubishi)

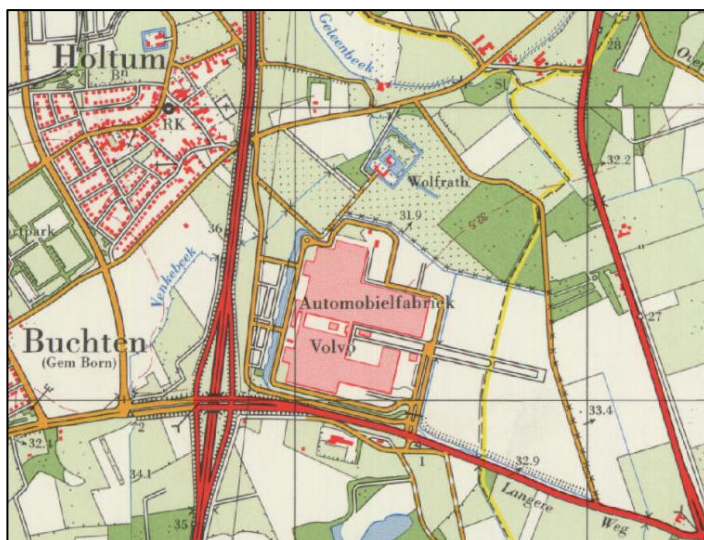
3.2 Historische context

Kasteel Wolfrath, gelegen aan de noordzijde van het plangebied, is in de 12^e eeuw beschreven. De eerste jaren was het kasteel niet meer dan een buitenhoeve, maar vanaf de 14^e eeuw wordt het kasteel als ridderlijk huis vermeld. Het omliggende landgoed Wolfrath hoort bij het kasteel. Hier heeft door de eeuwen heen geen bouwontwikkeling plaatsgevonden.

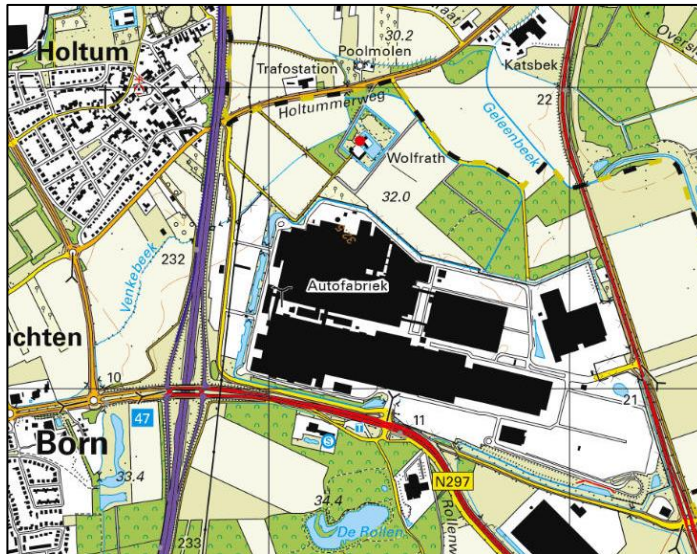
De infrastructuur van de huidige N276 en de N297 ontstonden al in het midden van de 19^e eeuw. In 1967 werd de Rijksweg A2 aangelegd, waardoor het plangebied in verbinding werd gebracht met de noordelijk en zuidelijk gelegen delen van Limburg. In de jaren '60 van de 20^e eeuw werd vervolgens een personenwagenfabriek geopend door DAF op de huidige locatie van VDL Nedcar. De locatie werd ondertussen ontsloten door de provinciale wegen N297, N276 en de A2. Rond 1985 werd de fabriek aan de oostkant uitgebreid. In de daaropvolgende jaren hebben diverse uitbreidingen van de fabriek plaatsgevonden.



Figuur 3.2: Plangebied 1959 (bron: Topotijdreis)



Figuur 3.3: Plangebied 1976 (bron: Topotijdreis)



Figuur 3.4: Plangebied 2018 (bron: Topotijdreis)

3.3 Referentiesituatie

3.3.1 Algemeen

Het MER brengt de potentiële milieueffecten van de ontwikkelingen in het plangebied in beeld. Er wordt een vergelijking gemaakt van de situatie zonder de voorgenomen ontwikkeling (de referentiesituatie) met de situatie met de voorgenomen ontwikkeling. De referentiesituatie is de situatie waarbij er geen uitbreiding zal plaatsvinden van VDL Nedcar en de bijbehorende infrastructuur, maar alle plannen die vastgesteld zijn in de omgeving van VDL Nedcar te Born wel doorgaan.

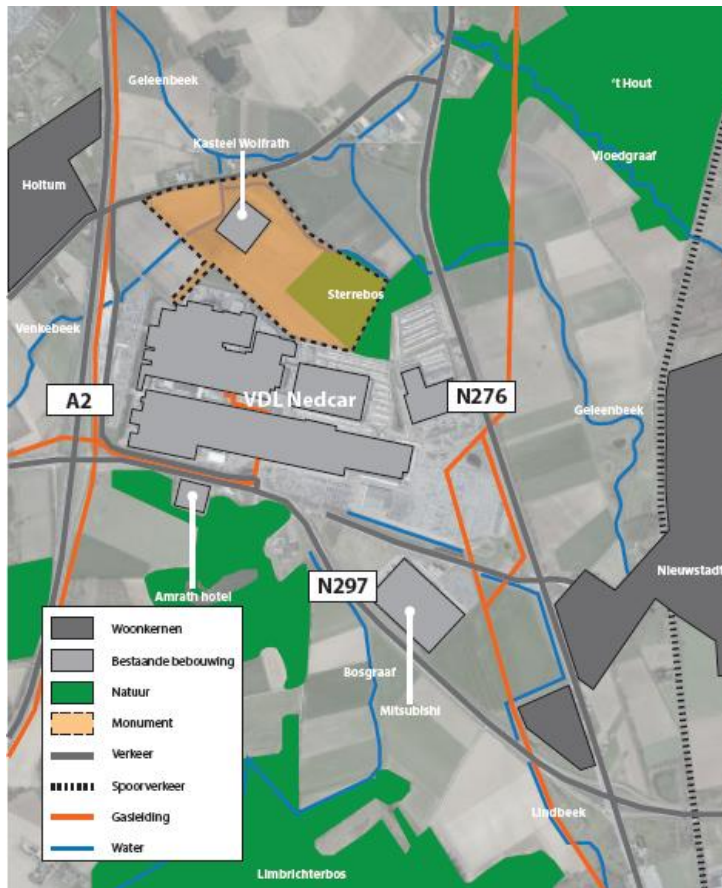
De uitbreiding van de fabriek VDL Nedcar betreft een ontwikkeling die naar verwachting een doorlooptijd kent van circa 10 jaar. Voor de bepaling van de milieueffecten wordt uitgegaan van een maximale invulling van het gehele terrein in een planperiode van 10 jaar. Dit betekent dat als referentiejaar het jaar 2030 wordt gehanteerd. Daarnaast wordt een doorkijk gegeven naar 2040. In welk jaartal wordt gestart met de aanpassing van de infrastructuur is op dit moment onbekend. Voor de bepaling van de milieueffecten wordt ook hier uitgegaan van het referentiejaar 2030 en een doorkijk naar 2040.

3.3.2 Referentiesituatie van het plangebied

Het plangebied wordt voor het grootste deel in beslag genomen door de huidige bebouwing van VDL Nedcar en bestaande infrastructuur. Aan de noordzijde van de bebouwing ligt het gebied Wolfrath, waarvan het grootste deel de status van beschermd rijksmonument heeft, onder andere een groot deel van het Sterrebos met daarin flora met hoge natuurwaarden en het Kasteel Wolfrath (zie voor de begrenzing van het Rijksmonument figuur 3.5).

Aan de oostzijde liggen de noord zuidelijk georiënteerde provinciale weg N276 en Yard-E. Aan de zuidzijde van de huidige bebouwing loopt de N297, die de N276 in de zuidoostelijke hoek kruist. Aan de westzijde van het plangebied loopt de rijksweg A2, parallel hieraan ligt de Dr. Hub van Doorneweg welke vervolgens aantakt op de N297. In het gebied ligt een leidingstrook met een

aardgasleiding. In figuur 3.5 zijn de omgeving gelegen gebouwen, wegen, woonkernen, leidingstroken en waterlopen weergegeven. Tevens ligt ten noorden van Yard-E een waterwingebied, waarvan het grondwaterbeschermingsgebied deels over de noordkant van Yard-E loopt.



Figuur 3.5: Huidige situatie plangebied

Holtum

Holtum is een dorp dat tot 2001 behoorde tot de gemeente Born, maar inmiddels onderdeel is van de gemeente Sittard-Geleen. In Holtum wonen circa 1.200 mensen. Het dorp ligt ten noordwesten van het plangebied (VDL Nedcar) en wordt ingesloten door Buchten/het Julianakanaal, de autosnelweg A2 en het bedrijventerrein Holtum-Noord. Het bedrijventerrein Holtum-Noord is gezien de ligging aan het kanaal en de autosnelweg een interessante locatie voor bedrijvigheid, waardoor er verschillende grote bedrijven gevestigd zijn: zuivelfabriek FrieslandCampina, Koopman Automotive Solutions BV, Broekman Logistics Limburg BV, slijpmiddelen producent Saint-Gobain en diverse grote distributiecentra.

Nieuwstadt

Nieuwstadt is een voorbeeld van een geplande stad. Het dankt haar ontstaan aan de ontginning door kolonisten. In de 13e eeuw heeft Nieuwstadt de stadsrechten verworven en werden er een stadsmuur en gracht aangelegd. Tegenwoordig is het stadje onderdeel van de gemeente Echt-Susteren en wonen er circa 3.300 mensen. Het stadje ligt ten oosten van het plangebied (VDL Nedcar) en wordt ingesloten door de provinciale autoweg N276, de provinciale autoweg N297 en de grens met Duitsland.

Autonome ontwikkelingen

Er dient rekening te worden gehouden met autonome ontwikkelingen. Dit zijn ontwikkelingen die onafhankelijk van de uitbreiding van VDL Nedcar en de bijbehorende aanpassingen aan de provinciale infrastructuur plaats zullen vinden en waarover al besluitvorming plaats heeft gevonden. Op en rondom het plangebied VDL Nedcar spelen de volgende autonome ontwikkelingen:

- Katoennatie: uitbreiding logistieke dienstverlener (klant Mitsubishi Motors Europe B.V.);
- A2-verbreding tussen het Vonderen en Kerensheide (status ontwerp tracé-besluit);
- Campus-ontwikkeling Chemelot (gemeente Sittard-Geleen);
- In de gemeente Sittard-Geleen wordt een bestemmingsplan opgesteld voor de realisatie van de nieuwe ondergrondse 150 kV-kabelverbinding, het uitbreiden van het 150 kV-hoogspanningsstation Graetheide en het weghalen van de bestaande bovengrondse 150 kV-verbindingen.

Deze autonome ontwikkelingen zijn onderdeel van de in het MER beschreven referentiesituatie.

Overige ontwikkelingen

Naast de autonome ontwikkelingen spelen er nog enkele andere zaken in de directe omgeving van VDL Nedcar en bijbehorende infrastructuur. Het betreft de volgende ontwikkelingen:

- “Platteland in ontwikkeling Swentibold” (PIO). Plattelandsontwikkelingsproject in de gemeenten Echt-Susteren en Sittard-Geleen met de ambitie het realiseren en verbinden van (maatschappelijke) doelen op het vlak van natuur, water, landbouw, toerisme en recreatie, monumenten;
- Windturbines: mogelijke realisatie drie windturbines van ca. 3,5 megawatt met ashoogte circa 130-140 meter en tiphoogte van 200-220 meter op het bedrijventerrein Holtum-Noord;
- Gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek, waarin de impact op de mobiliteit van diverse ruimtelijke ontwikkelingen wordt onderzocht;
- Bedrijventerrein Holtum-Noord: voor het bedrijventerrein Holtum-Noord wordt momenteel een geluidreductieplan en zonebeheersplan opgesteld;
- Een provinciaal onderzoek naar vrachtwagenparkeren;
- Tracékeuze voor een nieuwe 150kV verbinding tussen Born en Lutterade.

Over deze ontwikkelingen heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden in de vorm van het opstarten van ruimtelijke procedures. Deze ontwikkelingen zijn daarom géén onderdeel van de in het MER beschreven referentiesituatie. Wel zal in het MER worden nagegaan of de realisatie van deze ontwikkelingen van invloed is op de beschreven effecten.

3.4 Studiegebied

De uitbreiding van VDL Nedcar leidt tot effecten in en rondom het plangebied. Sommige milieu-effecten vinden alleen plaats in het plangebied zelf, zoals de effecten op bodem en archeologie. Andere milieueffecten zijn echter niet per se locatie gebonden en hebben mogelijk impact op de omliggende wegen en gebieden: extra verkeer verplaatst zich ook buiten het uitbreidingsgebied en dit heeft mogelijk impact op de luchtkwaliteit of het geluidsniveau. Het ligt dan ook in de lijn der verwachting dat de ontwikkelingen in het plangebied effecten hebben in de nabij gelegen woonkernen Holtum en Nieuwstadt.

Het gebied tot waar de effecten van de uitbreiding van VDL Nedcar en het aanpassen van de omliggende infrastructuur reiken, heet in het kader van de m.e.r. het ‘studiegebied’. Dit kan dus groter zijn dan het plangebied en verschilt per onderzoeksthema. In het MER worden deze effecten in het studiegebied inzichtelijk gemaakt.

4 Alternatieven

4.1 Inleiding

De voorgenomen activiteit voor het MER is het mogelijk maken van de uitbreiding van VDL Nedcar en het mogelijk maken van de daaraan gerelateerde aanpassingen van de (provinciale) infrastructuur. Het voornemen bevat dus twee onderdelen. Deze beide onderdelen hebben ieder verschillende mogelijkheden waarop de uitbreiding respectievelijk aanpassing kan plaatsvinden. In de volgende paragrafen is voor beide onderdelen beschreven welke mogelijkheden in het MER zullen worden onderzocht. Per onderdeel is tevens beschreven en gemotiveerd waarom andere mogelijkheden niet verder zullen worden onderzocht.

In paragraaf 4.2 beschreven waarom alternatieven worden opgesteld en aan welke criteria deze moeten voldoen.

Bij het bepalen van de in het MER te onderzoeken alternatieven is gebruik gemaakt van een aantal onderzoeken die aan het opstellen van deze NRD zijn voorafgegaan. Dit is kort beschreven in paragraaf 4.3.

In paragraaf 4.4 wordt in gegaan op de voorgenomen ontwikkeling van de fabriek en (ruimtelijke) manier waarop dit kan plaatsvinden (waar zal de uitbreiding kunnen plaatsvinden?). Paragraaf 4.5 brengt de mogelijke varianten voor de aanpassing van de provinciale infrastructuur in beeld.

Tot slot zijn op basis van de beide onderdelen integrale alternatieven voor de gehele opgave opgesteld. In deze alternatieven zijn de opgaven voor uitbreiding van VDL Nedcar en de (provinciale) infrastructuur samengevoegd. Dit zijn de alternatieven die in het MER zullen worden onderzocht. Deze zijn in paragraaf 4.6 weergegeven.

4.2 Waarom alternatieven?

In het kader van de m.e.r. wordt onderzoek gedaan naar de 'redelijkerwijs' te beschouwen alternatieven⁷. De volgende aspecten spelen een rol in de afweging van de alternatieven die meegenomen worden in de m.e.r.:

- Een m.e.r. wordt uitgevoerd ten behoeve van een te nemen besluit, in dit geval het PIP voor de uitbreiding van VDL Nedcar en de bijbehorende infrastructurele aanpassingen en de voor de fabrieksuitbreiding benodigde omgevingsvergunning milieu en bouwen. De alternatieven moeten een bijdrage leveren aan de besluitvorming rondom deze besluiten;
- Alternatieven moeten maakbaar zijn. In principe moeten alternatieven door de initiatiefnemer kunnen worden gerealiseerd. Hierbij moet gezocht worden naar mogelijkheden om plannen te verbeteren en milieugevolgen te beperken;
- De alternatieven die in de m.e.r. worden meegenomen moeten technisch mogelijk en betaalbaar zijn. Een mogelijk tracé moet bijvoorbeeld kunnen voldoen aan de technische vereisten van een wegontwerp. Dit kan eveneens afhankelijk zijn van gebiedskenmerken en randvoorwaarden die daaruit voortvloeien. Daarnaast speelt de betaalbaarheid van een

⁷ Bij milieueffectrapportage is het gebruikelijk om een mogelijke manier om de voorgenomen activiteit te realiseren aan te duiden als 'alternatief'. Het is niet ongebruikelijk om in een m.e.r. slechts één alternatief te onderzoeken. Dit gebruik van het begrip alternatief wijkt af van het normale spraakgebruik.

alternatief. Onevenredige kostbare alternatieven zijn niet realistisch en hoeven niet te worden onderzocht;

- Vanuit de doelstellingen van een m.e.r. is het van belang dat een alternatief niet op voorhand tot onacceptabele milieugevolgen leidt en dat alternatieven die een duidelijke meerwaarde hebben voor het milieu in principe in het onderzoek worden betrokken;
- De doelstellingen van het plan moeten gerealiseerd kunnen worden. Hierbij moet een balans worden gevonden tussen de milieugevolgen en de mate van invulling van de doelstelling.

In dit hoofdstuk is beschreven welke alternatieven in het MER zullen worden onderzocht. Daarbij is tevens beschreven welke mogelijke oplossingsrichtingen niet verder zullen worden onderzocht.

4.3 Wat vooraf ging

In de afgelopen jaren is een aantal verkenningen en onderzoeken uitgevoerd naar de ruimtelijke mogelijkheden voor de uitbreiding van de fabriek. Dit zijn:

- Verkenningennota 2015 (BCI, 2015)
- Verkenningennota 2017 (BCI, 2017)
- Haalbaarheid ontzien Sterrebos (BCI, 2019)

Op basis van deze rapporten en met een beoordeling vanuit het perspectief vanuit de regelgeving voor de m.e.r. is in paragraaf 4.4 beschreven op welke manier de uitbreiding van de fabriek kan plaatsvinden en is tevens beschreven waarom andere mogelijkheden niet verder worden onderzocht.

Ook voor het onderdeel infra zijn onderzoeken uitgevoerd naar mogelijke oplossingsrichtingen. Het gaat om de volgende onderzoeken:

- Verkeersplan VDL Nedcar en omgeving (Arcadis, 2016)
- Verkeerssituatie omgeving VDL Nedcar, Verkenningsfase knelpunten en oplossingsrichtingen (Provincie Limburg, 2017)
- Verkenning knelpunten westelijke mijnstreek (RHDHV, 2018)
- Verkeerssituatie omgeving VDL Nedcar, Concretiseringsfase ten behoeve van verkenningennota 2017 en nadere planvorming (Provincie Limburg, 2019)
- Modelberekeningen VDL Nedcar 2019 (RHDHV, 2019)

Op basis van deze rapporten zijn de varianten voor de provinciale infrastructuur bepaald die in het MER zullen worden onderzocht.

De genoemde rapporten zijn opgenomen in het bij deze NRD behorende bijlagenrapport. Tevens zijn deze rapporten raadpleegbaar op de site www.gowvdlnedcar.nl.

4.4 Onderdeel fabriek en fabrieksterrein

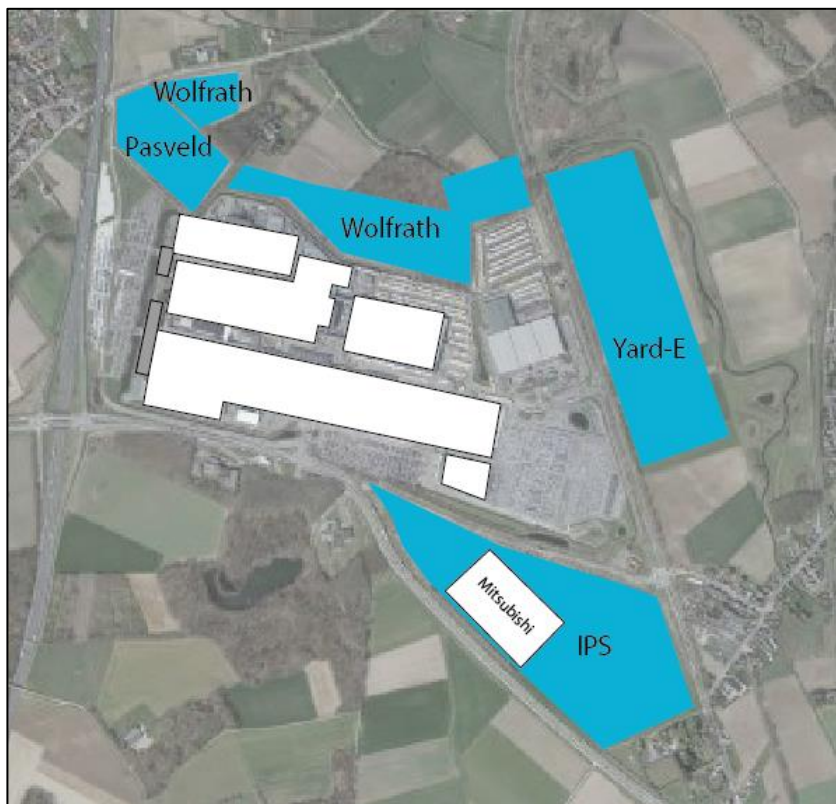
4.4.1 Opgave

In hoofdstuk 2 van deze concept-NRD is de voorgenomen activiteit voor het onderdeel fabriek beschreven. De opgave bestaat uit het realiseren van een uitbreiding van het fabrieksterrein met ongeveer 25 ha nieuw te bestemmen bedrijventerrein, zodat de bouw van een tweede productielijn mogelijk wordt gemaakt. De m.e.r.-procedure richt zich zowel op het planologische besluit (het PIP) als op de omgevingsvergunning milieu en bouwen voor de fabriek.

4.4.2 Bouwsteen fabriek en fabrieksterrein

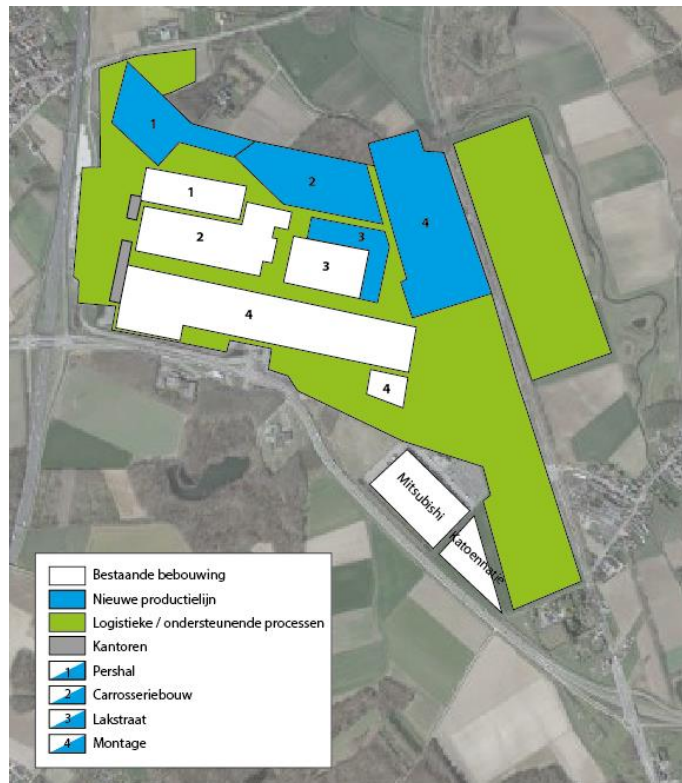
In meerdere onderzoeken is aan de hand van een aantal scenario's gekeken naar de ruimtelijke mogelijkheden voor de uitbreiding en naar de impact op milieu, leefomgeving en natuur. Deze onderzoeken gaan daarnaast ook in op de mogelijkheden en beperkingen die de scenario's hebben voor de bedrijfsvoering, het productieproces en de kosten.

De afweging van de scenario's heeft geleid tot een geoptimaliseerd scenario voor de uitbreiding van de fabriek en het fabrieksterrein. Deze is weergegeven in figuur 4.2. Dit scenario (in de Verkenningennota aangeduid als scenario 3.1) omvat circa 81 hectare. Van deze ruimtevraag is circa 41 hectare op de voor automotive bestemde terreinen IPS en Yard-E gelegen en circa 25 hectare in noordelijke richting (Pasveld en Wolfrath). De noordelijk gelegen terreinen zijn nieuw te bestemmen. In onderstaand figuur zijn de verschillende deelgebieden weergegeven (zie figuur 4.1).



Figuur 4.1: Benamingen van deelgebieden

De nieuwe productiefaciliteiten worden met name aan de noordzijde van de bestaande productielijn gerealiseerd, waardoor uitwisseling van deelproducten tussen de verschillende productielijnen mogelijk is. Yard-E en IPS voorzien met name in logistieke en ondersteunende processen (het stallen van trailers en gereed product).



Figuur 4.2: Indeling en ruimtebeslag voorgenomen uitbreiding van de fabriek (scenario 3.1)

4.4.3 Motivering

Op grond van eerder uitgevoerde verkenningen is geconstateerd dat scenario 3.1 de optimale balans bevat tussen de ruimtelijke impact van de uitbreiding en de mogelijkheden die de uitbreiding biedt voor een bedrijfskundig acceptabel gebruik van de nieuwe productielijn als onderdeel van de totale fabriek.

Verkenningennota 2015

In 2015 zijn in een verkenningennota (BCI, 2015) drie ruimtelijke (hoofd)scenario's ontwikkeld en de bijbehorende investeringskosten doorberekend. Uitgangspunt daarbij was een ruimtebehoefte van ongeveer 61 hectare. Op basis van deze verkenning is geconcludeerd dat de gewenste uitbreiding van VDL Nedcar niet op het bestaande fabrieksterrein kan plaatsvinden. De benodigde ruimte zal 'buiten de hekken' moeten worden gevonden.

Op basis van de uitwerking van de scenario's en de doorrekening van bijbehorende investeringen is geconcludeerd dat een uitbreiding waarbij het volledige noorden wordt ontzien, onrealistisch is vanwege de zeer hoge kosten en een onlogisch gebruik van het Yard-E-terrein. Ook is geconstateerd dat de uitbreiding van de fabriek naar het noorden onvermijdelijk is, omdat daarmee de afstand tussen het 'hart' van het productieproces (Paint Shop, Final Assembly) zo

kort mogelijk kan worden gehouden. Op deze wijze worden kwaliteitsrisico's in het productieproces en additionele kosten vermeden.

Verkenningennota 2017

In het voorjaar van 2017 bleken de uitgangspunten voor de benodigde ruimtebehoefte van VDL Nedcar sterk veranderd. Een onvoorziene toename in het aantal (model)varianten in de autoproductie, scenario-doorkruisend ruimtegebruik en veranderende marktvragen hebben als gevolg dat er meer ruimte voor productiegebouwen (grotere gebouwen) én meer ruimte voor logistieke processen nodig is. De totale indicatieve ruimtebehoefte is in 2017 toegenomen tot circa 81 hectare ten opzichte van circa 61 hectare in 2015. Hierdoor was het noodzakelijk de in 2015 uitgevoerde verkenning te actualiseren en nieuwe ruimtelijke scenario's op te stellen. Deze scenario's zijn gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- als gevolg van de analyse in de Verkenningennota 2015 in combinatie met het feit dat de ruimtebehoefte van VDL Nedcar alleen maar is toegenomen, is uitbreiding 'buiten de hekken' en in het noorden onontkoombaar.
- voor VDL Nedcar is cruciaal dat de toekomstige fabriek zo efficiënt mogelijk ingericht dient te worden. Dit door volgordelijkheid van het productieproces ofwel 'logica van de plek' en ruimtelijke concentratie van productiestappen, realiseerbaar op relatief korte termijn.
- vanuit planologisch en maatschappelijk perspectief is het uitgangspunt zo min mogelijk toevoeging van stedelijk gebied en zoveel mogelijk behoud van natuur en cultuur(historie) in het noorden.

Onderdeel van de in 2015 opgestelde Verkenningennota was het realiseren van een spooraansluiting inclusief Car Handling Terminal (CHT). Bij de actualisatie van de Verkenningennota in 2017 is het volgende geconcludeerd:

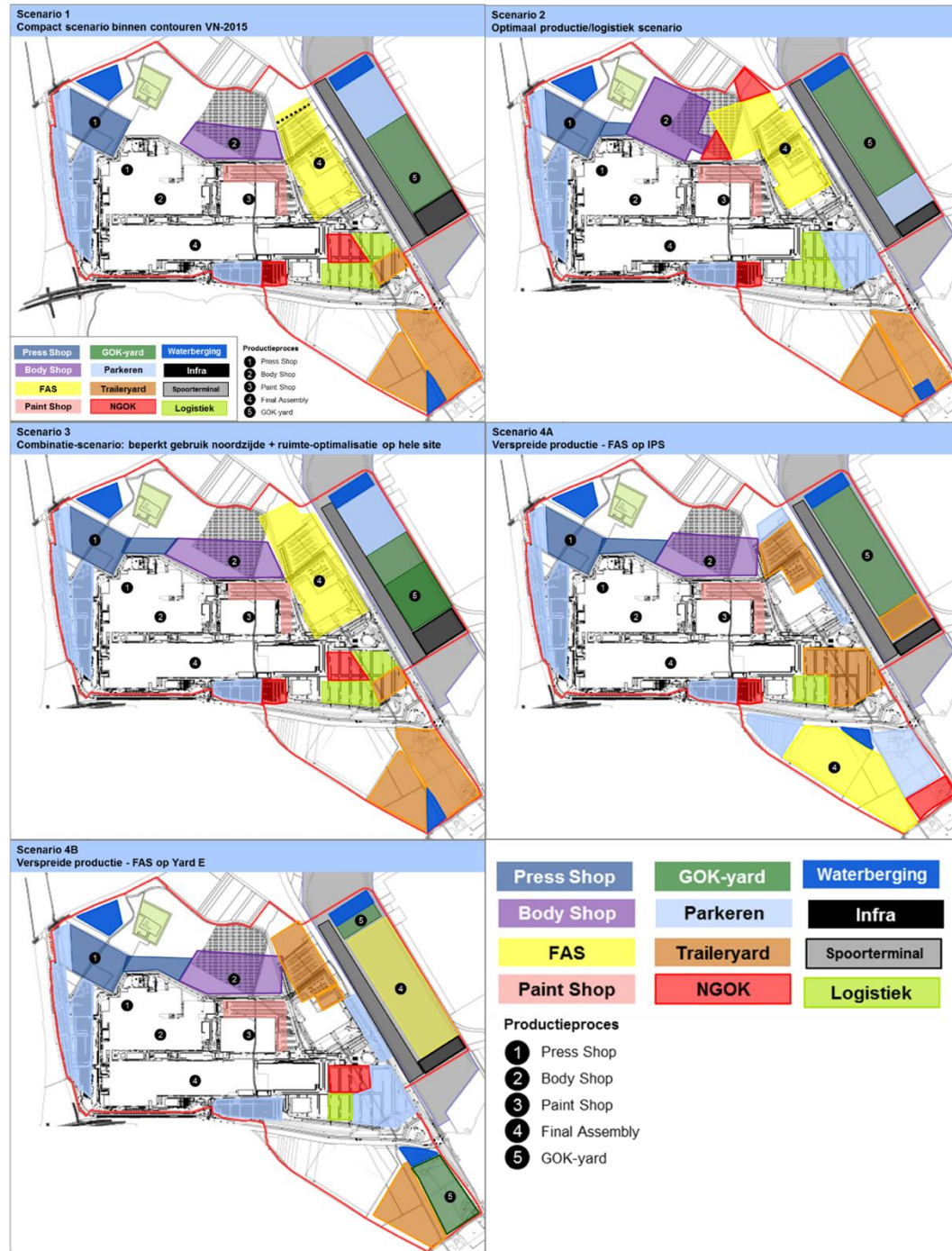
1. Een dedicated Car Handling Terminal is volgens marktpartijen nu niet haalbaar;
2. De realisatie van een multipurpose terminal moet enerzijds aan strakke voorwaarden van potentiële exploitanten voldoen en brengt anderzijds zodanige ruimtelijke-, logistieke- en milieuproblemen met zich mee dat het niet in de rede ligt verdere uitbreiding van het spoortracé naar een terminal respectievelijk terminalopzet op Yard te continueren.

Vervolgens is door VDL Nedcar aan GS verzocht om de voorbereidingen van spoor en CHT te beëindigen. Gedeputeerde Staten van Limburg hebben d.d. 26 februari 2019 besloten de PIP-procedure "Spooraansluiting Yard (inclusief Car Handling Terminal)" stop te zetten. De spoorterminal maakt daarom geen onderdeel uit van de alternatieven en wordt niet in het MER onderzocht.

Op basis van de uitgangspunten hebben de ruimtelijke scenario's als volgt vorm gekregen (zie figuur 4.3):

- *Scenario 1 – compact scenario:* ruimtelijke ontwikkelingen blijven binnen de contouren van VN-2015 door ruimte-optimalisatie en daarmee zo min mogelijk uitbreiding aan de noordzijde.
- *Scenario 2 – optimaal productie/logistiek scenario:* fabriek wordt zo (bedrijfs)efficiënt mogelijk gesitueerd en ingericht. Zoveel mogelijk productiefuncties zijn gelijkvloers en de daarvoor benodigde ruimte wordt in het noorden gesitueerd.
- *Scenario 3 – combinatie scenario:* hierin wordt gestreefd naar efficiëntie vanuit bedrijfsoptiek met zo min mogelijk additioneel ruimtegebruik en beperking van de (negatieve) effecten voor de omgeving.

- **Scenario 4 A/B:** in beide scenario's 4 wordt de Final Assembly (de laatste stap in het productieproces van auto's) op afstand geplaatst waardoor er aan de noordkant van het terrein zoveel mogelijk ruimte wordt bespaard:
 - 4A: Final Assembly op IPS
 - 4B: Final Assembly op Yard-E



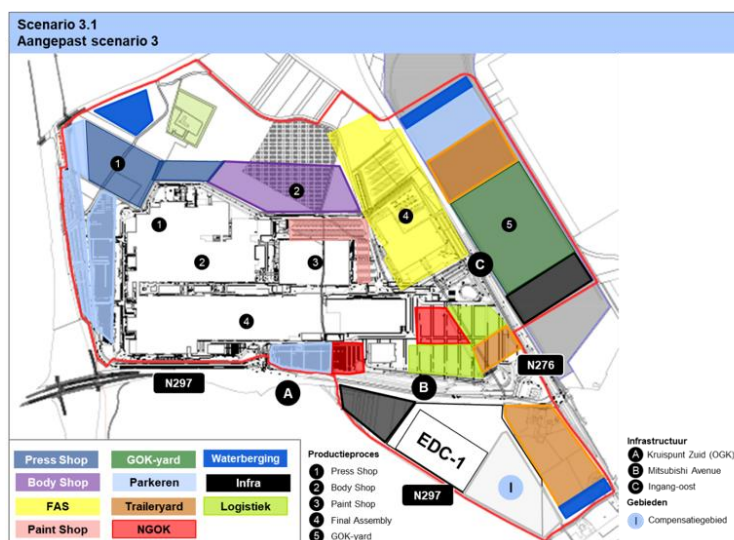
– *Figuur 4.3: Ruimtelijke scenario's voor uitbreiding fabriek en fabrieksterrein*

Deze scenario's zijn in de Verkenningennota 2017 beoordeeld op het bedrijfseconomisch-perspectief van VDL Nedcar (bedrijfseconomische effecten/concurrentiepositie) én effecten op (leef)omgeving. Op grond van deze beoordeling is geconcludeerd dat scenario 3 het meest gunstig is. De overige scenario's scoorden onvoldoende:

- Scenario 1 blijkt vanuit kostenperspectief dermate onvoordelig, dat dit scenario voor VDL Nedcar niet haalbaar is.
- In scenario 2 wordt de fabriek zo (bedrijfs)efficiënt als mogelijk gesitueerd en ingericht. Dit betekent dat alle productiefuncties gelijkvloers zijn en daarvoor de benodigde ruimte in het noorden wordt gesitueerd. Dit scenario is daarmee voor de bedrijfsvoering van VDL Nedcar het meest kosten-gunstig. Daar staat tegenover dat dit scenario op alle omgevingsfactoren (zeer) ongunstig scoort. Het gehele bos verdwijnt en daarmee het hele leefgebied van belangrijke diersoorten waaronder de das en een flink aantal broedvogels en vleermuizen. Deze aanwezige dierenpopulaties moeten als (deels) verloren worden beschouwd. Ook verdwijnt het cultuur-historisch landschap rond het rijksmonument geheel. Alleen het kasteel zelf blijft over.
- De scenario's 4A en 4B leveren naast substantiële additionele kosten ook strategische en operationele risico's op die moeten worden vermeden. Daarnaast leveren deze scenario's vanuit het omgevingsperspectief, geen aanwijsbare voordelen op ten opzichte van scenario 1 en 3. Verder geven deze scenario's grote opgaven (zoals een verwervingsopgave voor Katoennatie-gebouw en het verleggen van een gasleiding) die een uitbreiding op korte termijn niet mogelijk maken. Op basis van deze analyse is scenario 3 het enige realistische scenario.

Scenario 3 laat een goede balans zien tussen enerzijds het bedrijfseconomische perspectief van VDL Nedcar en anderzijds het streven om de negatieve gevolgen voor de omgeving zo beperkt mogelijk te houden. Hoewel scenario 2 het meest kosten-gunstig is, is dit scenario vanwege de negatieve impact op de omgeving niet haalbaar.

Vervolgens is scenario 3 verder geoptimaliseerd, onder meer vanwege de inpassing van een ongelijkvloerse kruising N297-Dr. Hub van Doorneweg, wat heeft geleid tot scenario 3.1.



Figuur 4.4: Scenario 3.1

Analyse (on)haalbaarheid volledig ontzien Sterrebos

Ondanks de doorgevoerde optimalisaties heeft scenario 3.1 impact op de ten noorden van de fabriek gelegen cultuurhistorische en ecologische waarden. In 2019 is onderzocht of er een verdere optimalisatie van dit scenario mogelijk is waarmee het Sterrebos kan worden ontzien (BCI, 2019). Daarbij is gezocht naar een andere indeling van fabriek en terrein, met inachtneming van de benodigde volgordelijkheid van het productieproces en de samenhang tussen de beide productielijnen. De enige mogelijkheid om het Sterrebos te ontzien is het plaatsen van de Final Assembly op Yard-E. Dit heeft als consequentie dat de daar volgens scenario 3.1 geplande logistieke activiteiten (GOK-yard en Traileryard) deels verplaatst moeten worden naar een locatie buiten het fabrieksterrein. Hiervoor zijn beschikbare locaties Limburg beoordeeld op geschiktheid.

Deze aanpassing van scenario 3.1 is beoordeeld op haalbaarheid voor de bedrijfsvoering van VDL Nedcar en op de ruimtelijke en omgevingseffecten. Conclusie is dat een dergelijke aanpassing voor substantiële meerkosten zorgt, onder meer door de extra grondverwerving van de externe locatie en door hogere kosten voor de bedrijfsvoering. Dit komt vooral door de logistieke kosten als gevolg van het extra transport tussen de externe locatie en de fabriekslocatie. Daarnaast is geconstateerd dat het sparen van het Sterrebos een positief effect heeft op omgeving voor de aspecten natuur en cultuurhistorie, maar dat de bouw van de Final Assembly een negatief omgevingseffect heeft op het gebied rondom Yard-E. Ook rond de externe locatie zijn negatieve omgevingseffecten te verwachten als gevolg van de daar toegenomen logistieke activiteiten. Tot slot blijkt deze aanpassing niet op korte termijn realiseerbaar, onder meer vanwege een benodigde verplaatsing van een hoofdtransportleiding voor gas op Yard-E. Echter op grond van het advies van de Commissie m.e.r. (zie daarvoor paragraaf 4.5.3) wordt het zoveel mogelijk kunnen ontzien van het Sterrebos nogmaals bekeken.

Conclusie

Scenario 3.1 is voor wat betreft de uitbreiding van de fabriek de input voor de te onderzoeken alternatieven in het MER. Op grond van de milieuonderzoeken in het MER wordt onderzocht of optimalisaties mogelijk zijn. Op basis van het advies van de Commissie m.e.r. op de concept-NRD is besloten in het MER te onderzoeken of er een scenario mogelijk is, waarbij het Sterrebos zoveel mogelijk ontzien wordt. Dit wordt nader toegelicht in paragraaf 4.5.3. "Resultaten van inspraak en advies" onder "nieuw alternatief voor de infrastructuur".

4.4.4 Opgave

De opgave voor het onderdeel infrastructuur is het aanpassen van de bestaande (provinciale) infrastructuur op een zodanige manier dat, na realisatie van de uitbreiding van VDL Nedcar, de doorstroming van het verkeer op een vlotte manier zal plaatsvinden. In de nabijheid van de fabriek zijn de momenten van de dienstwissel van de ploegendienst maatgevend voor de doorstroming.

Bouwstenen aanpassen infrastructuur

Op grond van een analyse van de toekomstige knelpunten in de verkeersafwikkeling zijn 5 varianten ontwikkeld voor de aanpassing van de infrastructuur. De varianten zijn onderzocht met behulp van een verkeersmodel. Er is daarbij gekeken of de varianten de doorstromingsknelpunten voldoende oplossen. Het onderzoek⁸ wijst uit dat drie varianten een robuuste oplossing

⁸ Modelberekeningen VDL Nedcar, RHDHV 2019. In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de onderzochte varianten en de verkeerskundige beoordelingen daarvan.

bieden voor de knelpunten op het provinciale wegennet rondom VDL Nedcar, te weten de varianten A1, A2 en C2. Er is in de concept-NRD aanvankelijk voorgesteld om deze drie reële varianten verder te onderzoeken in de m.e.r.. In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de onderzochte varianten en de verkeerskundige beoordelingen daarvan. Naar aanleiding van inspraak, advies van de Commissie m.e.r. en recente kostenprognoses is besloten om extra varianten in het MER te onderzoeken, zie daarvoor paragraaf 4.5.3.

De varianten A1, A2 en C2 zijn hieronder verder toegelicht.

Variant infrastructuur	Omschrijving
Variant A1	Het ombouwen naar 2x1 rijstroken van de N276 zonder openstelling Mitsubishi-Avenue.
Variant A2	Het ombouwen naar 2x2 rijstroken van de N276 zonder openstelling van de Mitsubishi Avenue.
Variant C2	Het ombouwen naar 2x1 rijstroken van de N276 met aanleg van de randweg Yard-E variant met noordelijke aansluiting voor alleen personenverkeer.

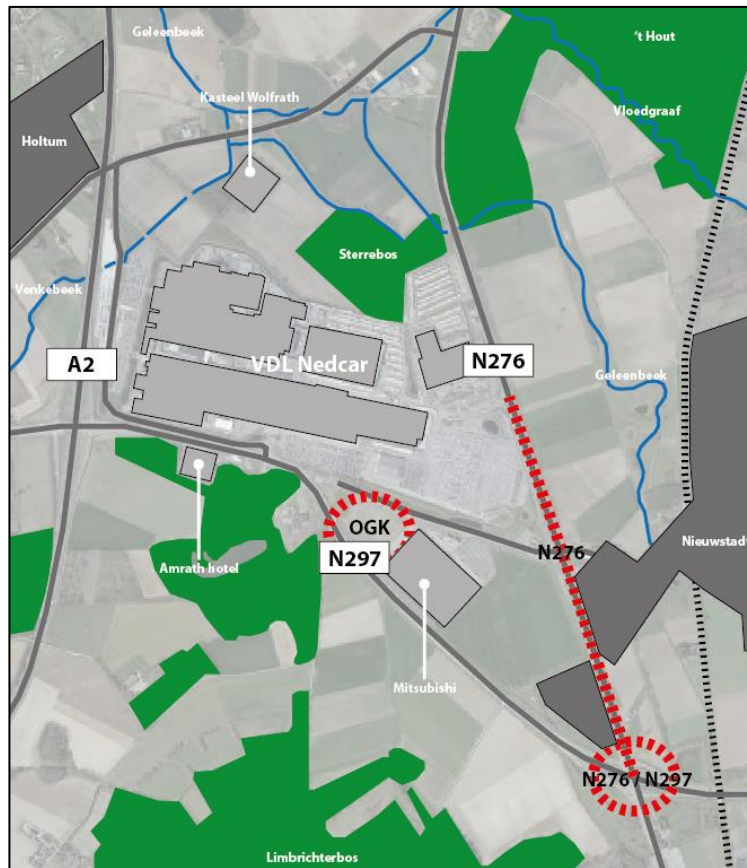
In varianten A1 en A2 blijft de N276 grotendeels liggen op het bestaande tracé. Bij variant C2 wordt de N276 in oostelijke richting verschoven en wordt een noordelijke ontsluiting van het terrein van VDL Nedcar gemaakt.

Naast deze varianten die zich richten op de specifieke knelpunten is een aantal basismaatregelen nodig dat - ongeacht de varianten – uitgevoerd moet worden.

Basismaatregelen

Om een vlotte en veilige verkeersafwikkeling rond het terrein van de fabriek na de uitbreiding mogelijk te maken is een aantal basismaatregelen nodig. Het gaat om de volgende maatregelen (de locatie is weergegeven in figuur 4.5):

1. Om de verkeersafwikkeling en robuustheid van de aantakking van de Dr. Hub van Doorneweg op de N297 te waarborgen wordt ten oosten van de bestaande aansluiting (ter hoogte van Mitsubishi) een ongelijkvloerse kruising (OGK) gerealiseerd. De OGK draagt ook bij aan de doorstroming van verkeer op de N297 en is daarmee dus van belang van als waarborg dat de N297 als drager van de regionale verkeersstructuur op een goede en vlotte manier blijft functioneren.
2. De kruispunten op de N276 vanaf de N297 tot aan de aansluiting Yard-E worden aangepast om de verkeersafwikkeling op de wegen te waarborgen en de robuustheid van beide wegen te faciliteren.



Figuur 4.5: Locaties verkeerskundige maatregelen (in alle varianten)

Varianten A1 en A2

De varianten A1 en A2 omvatten maatregelen aan de N276 tussen de kruising N297 / N276 en de oostelijke entree van VDL Nedcar op de N276. De twee varianten zijn weergegeven in de figuren 4.6 en 4.7 De inhoud van de varianten is:

- Variant A1: Variant via N276, met 2x1 rijstroken op de N276 tussen Mitsubishi Avenue en N297;
- Variant A2: Variant via N276, met 2x2 rijstroken op de N276 tussen Mitsubishi Avenue en N297.

In onderstaande tabel zijn de maatregelen en wijze van ontsluiting van deze varianten opgenomen. In dit overzicht zijn ook de basismaatregelen opgenomen.

Maatregelen aan de infrastructuur

Aanleg ongelijkvloerse kruising bij aansluiting Dr. Hub van Doorneweg.

Aanpassing kruispunt N297/ N276.

Aanpassing aan de N276 conform principes van duurzaam veilig (aanbrengen rijbaanscheiding, vrij liggende voorzieningen voor fiets- en landbouwverkeer en voor de ontsluiting van de naastgelegen woningen).

Ontsluiting fabrieksterrein

De westelijke parkeerplaatsen ontsluiten via de Dr. Hub van Doorneweg.

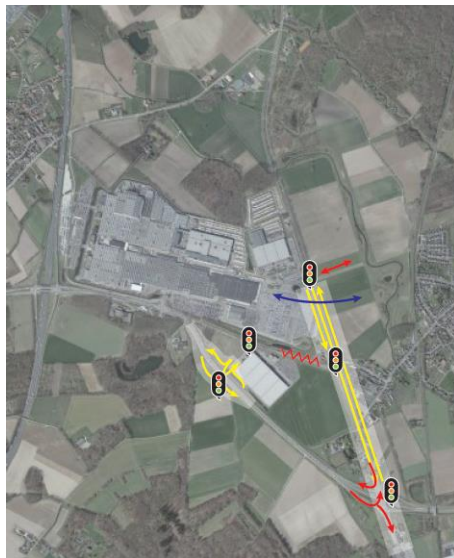
De zuidelijke parkeerplaatsen ontsluiten ook via de Dr. Hub van Doorneweg.

Yard-E van VDL Nedcar wordt gecombineerd met de oostelijke toegang.

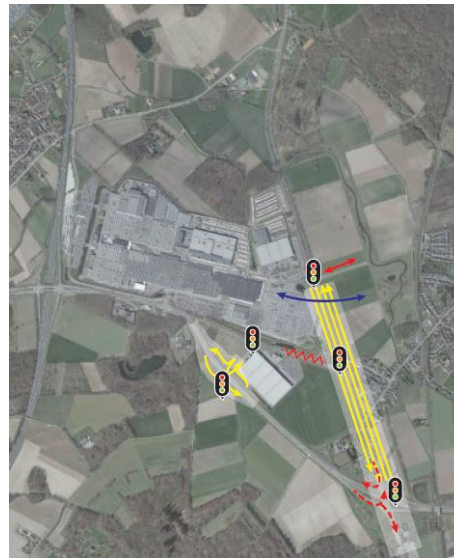
De Mitsubishi Avenue wordt gebruikt als goedereningang en voor de ontsluiting van Mitsubishi. De Mitsubishi Avenue wordt aangesloten op de ongelijkvloerse kruising. Gelijktijdig vervalt de aansluiting op de N276.

Over de N276 wordt een ongelijkvloerse verbinding gemaakt tussen het fabrieksterrein en Yard-E.

Onderstaande figuren geven een visuele weergave van de maatregelen die zijn doorgevoerd in de varianten A1 en A2.



Figuur 4.6: Variant A1



Figuur 4.7: Variant A2

Variant C2

Variant C2 betreft het verschuiven van een deel van de N276 in oostelijke richting. Hierdoor ontstaat langs het terrein van VDL Nedcar een randweg. Deze randweg is qua oostelijke begrenzing en ruimtebeslag geprojecteerd binnen de thans vigerende industriebestemming op grond van het BP industriepark Swentibold/N297 N. De Mitsubishi Avenue wordt niet meer aangesloten op de N276, maar op de nieuw aan te leggen ongelijkvloerse kruising op de N297.

Ingeval van een randweg ontstaat er een aaneengesloten fabrieksterrein dat voor wat betreft logistieke activiteiten flexibeler ingericht kan worden, met betere mogelijkheden voor efficiënter ruimtegebruik en optimalisaties van logistieke stromen op het terrein. Daarnaast zijn er ook verkeerskundige overwegingen om een randwegvariant te onderzoeken. Ingeval van de aanleg van een randweg wordt Yard-E aan de noordkant ontsloten op deze randweg ten behoeve van de bereikbaarheid van de parkeerplaatsen voor het personeel. Al het vrachtverkeer van en naar VDL Nedcar wordt via de ongelijkvloerse aansluiting op de N297 afgehandeld. Dat betekent dat het

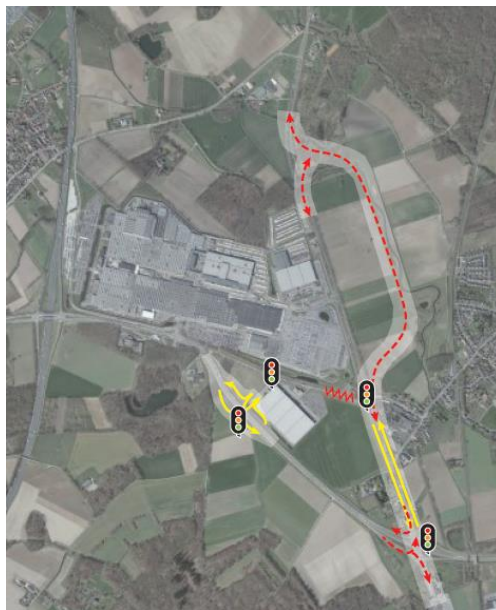
vrachtverkeer met bestemming/herkomst VDL Nedcar niet via de N276 ontsloten wordt. Een randwegvariant leidt daarmee tot een andere verdeling van verkeersstromen en mogelijk tot andere omgevingseffecten.

De maatregelen in deze variant zijn (inclusief de basismaatregelen) als volgt:

Maatregelen aan de infrastructuur
Aanleg ongelijkvloerse kruising bij aansluiting Dr. Hub van Doorneweg.
Aanpassing kruispunt N297/ N276.
Mitsubishi Avenue wordt aangesloten op de ongelijkvloerse kruising. Gelijktijdig vervalt de aansluiting op de N276.
Verschuiven van een deel van de N276 in oostelijke richting met een vormgeving als 2x1 stroomweg.

Ontsluiting fabrieksterrein
De westelijke parkeerplaatsen ontsluiten via de Dr. Hub van Doorneweg.
De zuidelijke parkeerplaatsen ontsluiten ook via de Dr. Hub van Doorneweg.
De goedereningang wordt via de Mitsubishi Avenue gerealiseerd.
De huidige N276 wordt deels onderdeel van het fabrieksterrein. Een ongelijkvloerse kruising is niet nodig voor de verbinding tussen de fabriek en Yard-E.
Een aansluiting van de fabriek op de N276 aan de noordkant (alleen voor personeel). Deze wordt vormgegeven als een kruispunt met verkeerslichten.

Onderstaande afbeelding geeft een visuele weergave van de maatregelen die zijn doorgevoerd in variant C2.



Figuur 4.8: Variant C2

4.4.5 Motivering

In de onderzoeken naar de mogelijkheden voor de aanpak van de knelpunten voor de doorstroming en bereikbaarheid die ontstaan als het terrein van VDL Nedcar wordt uitgebreid, is gekeken naar de mate waarin de mogelijke varianten leiden tot een goede en vlotte doorstroming. Bij het ontwikkelen van de varianten is ook rekening gehouden met de toename van de hoeveelheid (vracht)verkeer en de effecten die dat zou kunnen hebben op de leefbaarheid. De varianten zijn doorgerekend met een dynamisch verkeersmodel. Dit geeft een goed beeld van de doorstroming op het wegennet. In de modellering is vooral gekeken naar de piekmomenten: de normale spitsperiodes en de momenten van de wisseling van de ploegen. De resultaten van de onderzoeken zijn in bijlage 2 weergegeven.

Uit deze onderzoeken blijken alleen de varianten A1, A2 en C2 (zoals beschreven in paragraaf 4.5.1) de doorstromingsknelpunten voldoende oplossen. De andere beschouwde varianten (B en C1) voldoen niet en zijn daarom uit verkeerskundige oogpunt niet wenselijk.

De variant (variant B) waarbij gebruik wordt gemaakt van de Mitsubishi Avenue als doorgaande route leidt tot een zwaardere belasting van de aan te leggen ongelijkvloerse kruising (OGK) op de N297 waardoor de afwikkeling van verkeer gedurende de dienstwissel dusdanig slecht is dat het geen verkeerskundig acceptabel alternatief is. Bij deze variant wordt de doorstroming op de N297 gedurende de dienstwissel geblokkeerd. Het openstellen van de Mitsubishi Avenue is dan ook geen redelijkerwijs te beschouwen variant.

Bij variant C1 van de randweg zonder noordelijke ontsluiting van Yard-E treedt gedurende de instroom van de dienstwissel bij de ongelijkvloerse kruising een terugslag op bij zowel de A2 als de N276. De verkeerskundige analyse laat zien dat deze variant verkeer tijdens de in- en uitstroombmomenten niet kan verwerken. Een randweg variant zonder noordelijke ontsluiting van Yard-E is dan ook geen redelijkerwijs te beschouwen alternatief.

Uit het onderzoek blijkt tevens dat de varianten B en C1 vanuit het perspectief van de leefomgeving niet onderscheidend zijn ten opzichte van de varianten A1, A2 of C2. De verwachte effecten op het milieu zijn daarom geen reden om de varianten B en C1 alsnog in het MER te onderzoeken.

4.5 Te onderzoeken alternatieven

4.5.1 Inleiding

In de concept-NRD zijn op basis van de elementen in de voorgaande paragrafen de alternatieven beschreven die in het MER worden onderzocht. Deze alternatieven zijn beschreven in paragraaf 4.5.2. Naar aanleiding van inspraak en advies op de concept-NRD is er voor gekozen nogmaals te kijken naar de alternatieven die in het MER zullen worden onderzocht. Deze aanpassingen zijn beschreven in paragraaf 4.5.3.

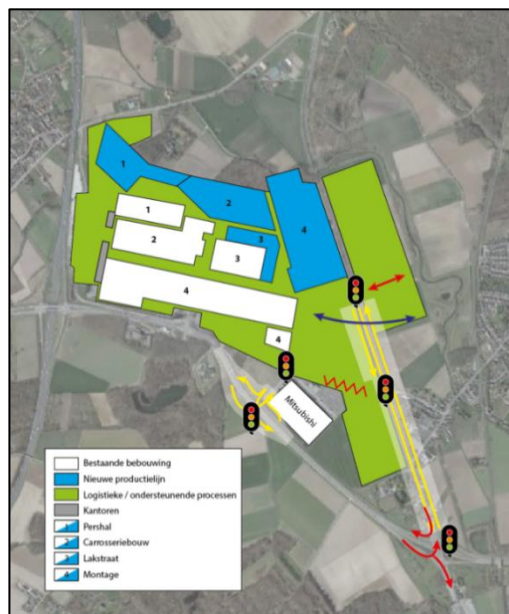
4.5.2 De alternatieven zoals opgenomen in de concept-NRD

In het MER worden de effecten van de totale ontwikkeling in samenhang in beeld gebracht. Er wordt niet separaat gekeken naar een alternatief dat betrekking heeft op enkel de uitbreiding van de fabriek of de varianten voor de infrastructuur. De bouwstenen fabriek en infrastructuur zijn daarom samengevoegd tot integrale alternatieven.

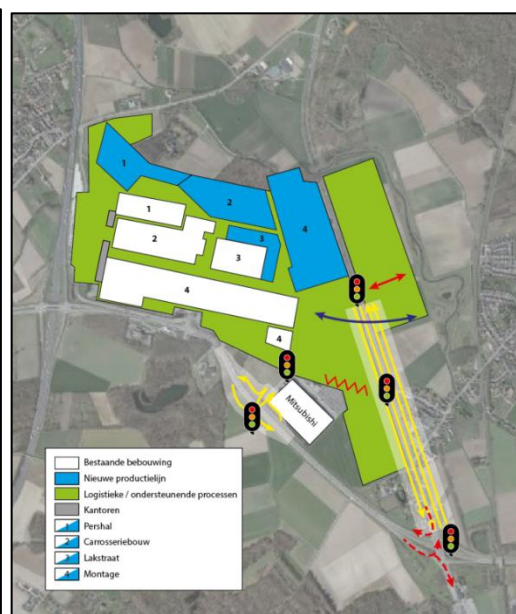
Bij deze aanpak ontstaan er – op basis van de beschrijvingen in de paragrafen 4.4 en 4.5 - drie alternatieven, die voor het onderdeel fabriek nagenoeg gelijk zijn en vooral verschillen op basis van de verschillende bouwstenen voor de infrastructuur. Voor het onderdeel fabriek is de gebouwconfiguratie in alle alternatieven gelijk, maar zijn wel kleine verschillen aanwezig vanwege de infrastructuur en het verkeer op het terrein van de fabriek. Dit komt doordat in de randwegvariant de huidige N276 niet meer als barrière aanwezig is binnen het fabrieksterrein. In de randwegvariant is het daarom niet meer nodig de interne weg die de verbinding vormt tussen de het fabrieksterrein en de parkeerterreinen aan de oostkant van de N276 ongelijkvloers over de N276 te leggen. Bij alternatief 2 is daarnaast van belang dat de noordelijke ingang vanaf de N276 leidt tot een andere interne logistiek dan de alternatieven 1A en 1B.

Integrale alternatieven voor de m.e.r.- procedure als opgenomen in de concept-NRD	Fabriek	Infrastructuur
Alternatief 1A	Scenario 3.1	Variant A1
Alternatief 1B	Scenario 3.1	Variant A2
Alternatief 2	Scenario 3.1	Variant C2

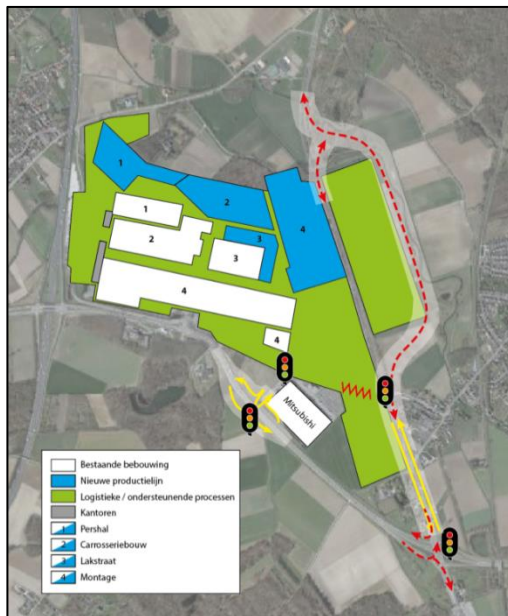
Deze alternatieven zijn in de figuren 4.9, 4.10 en 4.11 schematisch weergegeven.



Figuur 4.9: Alternatief 1 variant A



Figuur 4.10: Alternatief 1 variant B



Figuur 4.11: Alternatief 2

4.5.3 Resultaat van inspraak en advies

Nieuwe alternatieven voor de infrastructuur

De inspraak op de concept-NRD en het advies van de Commissie m.e.r. over de concept-NRD ten aanzien van het aspect bereikbaarheid en infrastructuur, maken het wenselijk om in het MER tevens op zoek te gaan naar mogelijkheden om de knelpunten van de bereikbaarheid en doorstroming met minder ingrijpende maatregelen (minder asfalt en beton) in combinatie met slimme maatregelen, op te lossen. Bij slimme maatregelen wordt bijvoorbeeld gedacht aan niet-inframaatregelen om de automobiliteit en de pieken in de verkeersbelasting terug te dringen.

Daarbij komt dat het ontwerpproces – dat parallel aan de inspraakperiode op de concept-NRD verder is gegaan – inmiddels tot een beter inzicht heeft geleid in de kostenprognose van de alternatieven die in de concept-NRD zijn beschreven. De nog indicatieve, geprognosticeerde kosten liggen duidelijk hoger dan de indicatieve ramingen die eerder zijn gedaan voor de varianten voor de infrastructuur. Inmiddels is het ook duidelijk dat op provinciaal niveau voor alle infraprojecten wordt gezocht naar mogelijkheden om te bezuinigen. De varianten zoals opgenomen in de concept-NRD kunnen mogelijk meer investeringen vragen dan het momenteel bij de provincie gereserveerde budget.

Er zijn dus goede redenen om in het kader van het opstellen van het MER op zoek te gaan naar een sobere, maar niettemin doelmatige oplossing voor de bereikbaarheidsproblematiek. Op dit moment is nog niet duidelijk hoe die oplossing er precies uit gaat zien. Naar verwachting zal het gaan om een combinatie van slimme maatregelen en beperkte aanpassingen van de infrastructuur. De milieu-impact van een dergelijke oplossingsrichting valt naar verwachting binnen de bandbreedte van de mogelijke milieueffecten van de andere alternatieven.

Aan deze oplossingsrichtingen (eventueel met varianten) zijn nieuwe alternatieven 1C en 2B toegevoegd aan de alternatieven die in het MER worden onderzocht. Het oorspronkelijke alternatief 2 wordt hernoemd tot 2A. Daarbij gaat 1C uit van het zoeken van een vereenvoudigde

variant opgebouwd vanuit de bestaande N276 en 2B uit van een vereenvoudigde variant van de randwegvariant. Dit biedt de mogelijkheid om informatie te verzamelen over doelbereik, effecten op het verkeer en de omgevingseffecten (leefomgeving, natuur- en landschap, cultuurhistorie e.d.). Ook de kosten van de al in de NRD beschreven alternatieven en van de nieuwe alternatieven worden dan meer in detail in beeld gebracht. Bij het onderzoek naar de infrastructuurvarianten zal ook steeds worden gezien wat dit betekent voor de mogelijkheden om te komen tot een fabrieksoptimalisatie. Deze informatie maakt het mogelijk een voorkeursvariant te kiezen voor de aanpak van de bereikbaarheidsproblematiek. Op welk moment die keuze voor een voorkeursvariant kan en gaat plaatsvinden, is op dit moment nog niet duidelijk. We sluiten niet uit dat als voldoende informatie beschikbaar is en als onderdeel van het proces van het opstellen van het MER, een tussentijdse selectie zal plaatsvinden waarbij niet kansrijke alternatieven gemotiveerd zullen afvallen.

Onderzoeken van een nieuw, integraal alternatief

De Commissie m.e.r. adviseert 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 zo veel mogelijk kunnen worden vermeden. De Commissie refereert daarbij aan de waarde van het Sterrebos en de ruimtelijke kwaliteit, landschap, cultuurhistorie en natuur.

Naar aanleiding van dit deel van het advies van de Commissie m.e.r. zal nogmaals worden nagegaan of er mogelijkheden zijn om het ruimtebeslag van de uitbreiding en de effecten op de leefomgeving, landschap, cultuurhistorie en natuur te beperken. Als uit deze nadere analyse blijkt dat er een realistisch en haalbaar alternatief beschikbaar is, dan zal dit alternatief in het MER verder worden uitgewerkt en meegenomen. Bij deze analyse wordt ook gekeken naar de eventuele mogelijkheden die de hiervoor beschreven nieuwe alternatief voor de infrastructuur kan bieden. Op dit moment is nog niet duidelijk in te schatten of een nieuw alternatief realistisch en haalbaar is. Tijdens de eerste fase van het m.e.r. onderzoek zal deze duidelijkheid ontstaan.

Als zou worden gekozen voor een tussentijdse trechtering ten aanzien van de alternatieven voor de infrastructuur, dan kan dat ook worden aangegrepen voor het eventueel inperken of uitbreiden van de integraal te onderzoeken alternatieven.

Optioneel: MER in twee fasen

Als tot een tussentijdse selectie zou worden besloten, dan kan het MER gaan bestaan uit twee delen, waarbij het eerste deel een uitgebreide motivering bevat van de alternatieven en van het afvallen van de niet kansrijke alternatieven, en het tweede deel het gedetailleerde effectenonderzoek gaat bevatten voor het overgebleven alternatief of de overgebleven alternatieven. Op dit moment is nog niet duidelijk of voor deze opzet wordt gekozen.

In het MER worden de volgende alternatieven onderzocht:

Integrale alternatieven voor de m.e.r.-procedure*	Fabrieksscenario (BCI Consultancy)	Infrastructuur
Alternatief 1A	Scenario 3.1	Variant A1 Aanpassing bestaande infra (2x1)
Alternatief 1B	Scenario 3.1	Variant A2 aanpassing bestaande infra (2x2)
Alternatief 1C (nieuw)	Scenario 3.1	Variant A3 vereenvoudigde variant aanpassing bestaande infra (1x2)
Alternatief 2A	Scenario 3.1	Variant C2 (randweg)
Alternatief 2B (nieuw)	Scenario 3.1	Variant C3 vereenvoudigde variant van randweg

(*) Plus een analyse van (de mogelijkheden tot) het beperken c.q. optimaliseren van het ruimtebeslag waaronder het (mogelijk) ontzien van het Sterrebos. Deze analyse wordt verricht ten aanzien van alle alternatieven.

5 Onderzoeksopzet van het MER

5.1 Het beoordelingskader

In tabel 5.1 is het overzicht van de thema's weergegeven waarmee de milieueffecten van de alternatieven en varianten inzichtelijk worden gemaakt. In paragraaf 5.2 is per hoofdthema een toelichting gegeven van de uit te voeren onderzoeken. In het MER wordt beschreven welke randvoorwaarden voor de ontwikkeling voortvloeien uit wettelijk kader en relevante beleidskader.

Tabel 5.1: Het beoordelingskader

Hoofdthema	Beoordelingsaspect	Criterium	Methodiek
Ruimtelijke kwaliteit	Landschap	Gevolgen voor (historische) landschappelijke structuur en waarden, en ruimtelijk-visuele kwaliteit	Kwalitatief
	Archeologie en cultuurhistorie	Gevolgen voor archeologische, cultuurhistorische waarden	Kwalitatief
	Water	Gevolgen voor waterstructuur/oppervlaktewater, grondwater en waterkwaliteit	Kwantitatief-/kwalitatief
	Natuur	Gevolgen voor beschermde gebieden (Natura 2000, NNN)	Kwantitatief-/kwalitatief
		Gevolgen voor beschermde soorten	Kwalitatief
Bereikbaarheid	Verkeer en vervoer	Gevolgen voor verkeersstructuur-, afwikkeling en verkeerscirculatie, bereikbaarheid, verkeer-veiligheid, ov en langzaam verkeer, parkeren	Kwantitatief/kwalitatief
Leefbaarheid	Geluid	Gevolgen voor wegverkeerslawaaï (geluidbelast oppervlak, geluidgehinderden en slaapverstoorden)	Kwantitatief
		Gevolgen voor industrielawaai (geluidbelast oppervlak, geluidgehinderden en slaapverstoorden)	
		Gevolgen voor cumulatieve geluidbelasting weg, industrie, spoor, windturbines (geluidbelast oppervlak, geluidgehinderden en slaapverstoorden)	
	Luchtkwaliteit	Gevolgen voor concentratie fijnstof (PM10 en PM2,5), stikstofdioxide	Kwantitatief/kwalitatief
	Gezondheid	Gevolgen voor gezondheidsbescherming (geluid, lucht, externe veiligheid, hittestress, etc.)	Kwantitatief
	Bodem	Gevolgen voor bodemkwaliteit	Kwalitatief
	Externe veiligheid	Gevolgen voor externe veiligheidsrisico's: bronnen, bedrijven, risico's en leidingen	Kwantitatief/kwalitatief
	Lichthinder	Gevolgen voor lichthinder omwonenden	Kwalitatief
	Trillingen	Gevolgen voor trillinghinder tijdens aanleg, gebruik en bedrijvigheid	Kwalitatief
Duurzaamheid	Energie en circulariteit	Duurzaam ruimtegebruik	Kwalitatief
		Duurzame energieopwekking	Kwalitatief
		Duurzaam energiegebruik	Kwalitatief
		Circulariteit / afvalscheiding	Kwalitatief

In het MER worden de effecten van de alternatieven en varianten in beeld gebracht ten opzichte van de referentiesituatie. Vervolgens worden in het MER per thema eventuele mitigerende en compenserende maatregelen in beeld gebracht.

Voor de vergelijking van de alternatieven worden de effecten van de verschillende alternatieven met plussen en minnen op een zevenpuntsschaal beoordeeld (van ++ naar --) ten opzichte van de referentiesituatie (zie tabel 5.2). In het MER worden de beoordelingen beschreven gemotiveerd.

Het detailniveau van de onderzoeken is zodanig dat een de keuze van een voorkeursalternatief mogelijk is en dat de informatie het mogelijk maakt een PIP en een vergunningaanvraag op te stellen.

Tabel 5.2: Beoordelingstabel

beoordelingsscore	betekenis
++	groot positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
+	positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
0/+	gering positief effect ten opzichte van de referentiesituatie
0	verwaarloosbaar effect ten opzichte van de referentiesituatie
0/-	gering negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie
-	negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie
--	groot negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie

5.2 Per thema

5.2.1 Ruimtelijke kwaliteit

In het kader van de MER wordt onder andere gekeken naar de ruimtelijke kwaliteit. Denk hierbij aan de landschappelijke structuur en waarden, maar ook aan de archeologische en cultuurhistorische waarden en de gevolgen voor water en natuur. De onderzoeken zijn in het kader van het MER kwalitatief.

Landschap

De uitbreiding van VDL Nedcar heeft effecten op het landschap en de ruimtelijke kwaliteit. In het MER wordt aandacht besteed aan (de visuele) invloed van het voornemen op de aanwezige landschapstypen en de voor het landschap karakteristieke elementen. De effecten worden kwalitatief beschreven. Een klein deel van de c2 variant raakt ten noorden van het huidige Yard-E terrein gebied dat aangewezen is als bronsgroene landschapszone in de Provinciale Omgevingsverordening Limburg. In dit alternatief wordt onderzocht wat de aantasting van deze zone is en of daar een eventuele compensatiegrondslag voor van toepassing is. Daar waar het toegevoegde waarde heeft worden visualisaties toegevoegd aan de effectbeschrijving.

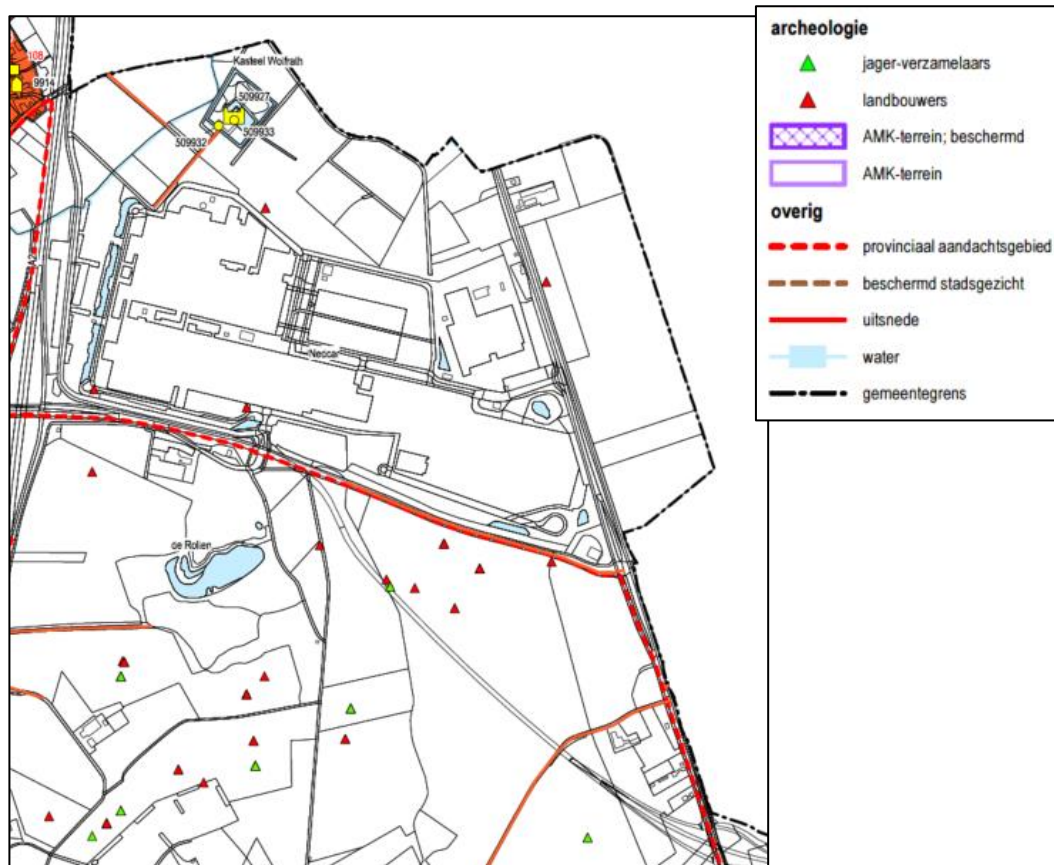
Water

In het MER worden de effecten van het voornemen op de oppervlaktewaterstructuur, het grondwater en de waterkwaliteit beschreven. De compensatie als gevolg van het toenemen van het verharde oppervlak komt hierin ook aan de orde. De richtlijnen van Waterschap Limburg worden daarin betrokken. Verder wordt er aandacht besteedt aan klimaatadaptatie. Wateroverlast en hittestress zijn reële bedreigingen voor bebouwde gebieden en worden meegenomen in het effectonderzoek. De effecten worden kwalitatief beschreven, met uitzondering van de compensatieopgave, dit betreft een kwantitatief effect.

Archeologie en cultuurhistorie

Wanneer sprake is van vergraving van de ondergrond bestaat de kans dat archeologische sporen verloren gaan. Op de beleidswaardenkaart behorende bij de Beleidsnota archeologie en monumenten Gemeente Sittard-Geleen is in het plangebied een aantal archeologische vindplaatsen weergegeven van jager-verzamelaars en landbouwers (zie figuur 5.1). In de Nota Archeologie van provincie Limburg is het plangebied niet aangeduid als archeologisch

aandachtsgebied. In het MER worden de effecten op archeologische waarden kwalitatief bepaald.



Figuur 5.2: Archeologische en overige waarden in en nabij het plangebied (Bron: Beleidsnota archeologie en monumenten Gemeente Sittard-Geleen, 2012)

Voor het bepalen van effecten op cultuurhistorie wordt de huidige cultuurhistorische waarde van het gebied bepaald op basis van onder andere het provinciaal beleid. Kasteel Wolfrath in het plangebied is aangewezen als beschermd Rijksmonument. Per alternatief worden de effecten op cultuurhistorische waarden en monumenten kwalitatief, met in het bijzonder aandacht voor kasteel Wolfrath en het Sterrebos, bepaald.

Natuur

Bij het thema natuur wordt kwalitatief inzichtelijk gemaakt welke effecten de uitbreiding van VDL Nedcar heeft op (beschermde) soorten en gebieden. Bij beschermde gebieden worden de effecten op houtopstanden, Natuurnetwerk Nederland (goudgroene natuurzone) en Natura 2000-gebieden bepaald.

Het plangebied ligt niet in Natura 2000-gebied. Omdat de uitbreiding kan leiden tot een toename van de verkeersbewegingen in de omgeving, vindt een voortoets plaats om in beeld te brengen of de uitbreiding van de fabriek kan leiden tot significante gevolgen voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Indien er sprake kan zijn van significante gevolgen, is een passende beoordeling benodigd.

5.2.2 Bereikbaarheid

Onder het thema bereikbaarheid komen in het MER de effecten aan de orde die gerelateerd zijn aan veranderingen in mobiliteit en infrastructuur. Veranderingen ontstaan door verschuiving in de verkeersstromen, bijvoorbeeld door het verdichten en transformeren van het plangebied met extra bedrijfsfuncties en door veranderingen in vervoerskeuzes, zoals meer gebruik van langzaam verkeer en minder autogebruik (wijzigingen in de modal split). Ook kunnen veranderingen ontstaan door wijziging van de infrastructuur. De effecten op bereikbaarheid worden onderzocht om de knelpunten, kantelpunten en aandachtspunten in beeld te brengen. Voor het plan- en studiegebied worden de verkeerseffecten en de effecten op de verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet inzichtelijk gemaakt.

Blad 50 van 53

Geluid

Ten behoeve van het MER wordt met behulp van geluidmodellen het effect van de ontwikkeling op de geluidbelasting in de omgeving onderzocht. Er wordt gekeken naar de verschillende geluidsbronnen (wegverkeer, industrielawaai) afzonderlijk en er wordt een cumulatieve geluidbelasting berekend waarbij ook geluidsbronnen als spoor zijn meegenomen. In het onderzoek wordt in beeld gebracht wat de effecten zijn voor de gevoelige bestemmingen (in hoofdzaak woningen). Het MER zal laten zien hoe de geluidbelasting op de woningen zal veranderen en hoe het aantal woningen per geluidbelastingsklasse zal veranderen ten opzicht van de referentiesituatie. Op basis van de uitkomsten van de geluidmodellen wordt tevens het aantal (ernstig) geluidgehinderten en slaapverstoorden bepaald. Daarbij wordt gebruik gemaakt van kentallen voor de relatie tussen de geluidbelasting en het percentage (ernstig) gehinderden. In het onderzoek wordt de vergelijking gemaakt met de autonome ontwikkeling (referentiesituatie). Onderdeel van de referentiesituatie is de bestaande fabriek. Het onderzoek naar geluidbelasting vindt volledig kwantitatief plaats.

Trillingen

Voor trillingen bestaat geen landelijke dan wel provinciaal beleid/wetgeving. Wel zijn er richtlijnen opgesteld. De gevolgen voor hinder door trillingen (tijdens bouwwerkzaamheden en productie) worden op kwantitatieve wijze in beeld gebracht. Met behulp van meerdere meetinstallaties wordt het huidige trillingsniveau in de omgeving in beeld gebracht. Op basis daarvan worden de effecten van uitbreiding met kwalitatieve benadering in beeld gebracht.

Luchtkwaliteit

Bij de beschrijving en beoordeling van de effecten op de luchtkwaliteit ligt in het MER de focus op de emissies door verkeer. Het gaat daarbij om vrachtverkeer en personenverkeer. In het MER zal kwalitatief aandacht worden besteed aan de emissies door de fabriek zelf.

Als gevolg van extra verkeer is er sprake van een toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Voor de uitvoering van het onderzoek worden berekeningen uitgevoerd van de luchtverontreinigende stoffen stikstofoxide (NO_x) en fijn stof (PM₁₀) voor de referentiesituatie en het voornemen. Tevens wordt gekeken of het voornemen en/of de omgeving leiden tot overschrijdingen van de wettelijke grenswaarden. De beoordeling van zeer fijn stof (PM_{2,5}) vindt kwalitatief plaats.

Gezondheid

Voor het aspect gezondheid wordt een analyse uitgevoerd van de effecten van het voornemen op gezondheidsthema's luchtkwaliteit, geluid, hittestress en externe veiligheid, waarbij niet alleen boven de grenswaarden, maar met name ook bij concentraties onder de grenswaarden het effect van de ontwikkeling op de gezondheid van mensen wordt benaderd. Dit wordt samengevat in een gezondheidseffectscreening (GES). Input voor dit onderzoek zijn met name de onderzoeksresultaten op de aspecten geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en een onderzoek naar hittestress. Het thema gezondheid/de GES-score wordt kwantitatief berekend.

Bodem

In het MER wordt aangegeven of verontreinigingen in het plangebied voorkomen en hoe met bodemvervuilingen wordt omgegaan. Een vooronderzoek (NEN5725) toont de huidige bodemsituatie in het plangebied aan. Bodemvervuiling kan in principe altijd gesaneerd worden. In het MER wordt op kwalitatieve wijze beschreven of er bodemvervuiling in het gebied aanwezig, en zo ja, op welke locatie en wat de status van de vervuiling is. Vervolgens wordt aangegeven welk effect de bodemvervuiling op de ontwikkeling en de omgeving heeft en wat met het treffen van mitigerende maatregelen – zoals bodemsanering – wordt bereikt.

Externe veiligheid

In het MER wordt aandacht besteed aan de externe veiligheid. Er wordt getoetst of de aanpassing van wegligging/wegprofiel en ligging van buisleidingen en andere risicobronnen binnen het plangebied consequenties heeft voor externe veiligheid naar de omgeving toe en omgekeerd naar het plangebied toe. Daarbij wordt gekeken naar het Plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico. Het MER gaat in op de risicobronnen en laat zien wat de effecten van de ontwikkeling zijn voor de PR-contour en voor het groepsrisico. Het onderzoek is deels kwalitatief en deels kwantitatief (berekening PR-contour en groepsrisico).

Lichthinder

In het MER worden de effecten van de ontwikkeling door de verlichting van het terrein op de omgeving kwalitatief beschreven. Er is geen bestaand beleid dat regels stelt voor de maximale lichtemissie van een bepaalde bron. De Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde (NSVV) heeft de “Algemene Richtlijnen betreffende Lichthinder” opgesteld, die normen stellen over lichtimmissie en als uitgangspunt kunnen dienen om het begrip “lichthinder” nader af te bakenen en grenswaarden op te stellen. De effecten worden getoetst aan deze richtlijnen en bepaald aan de hand van expert judgement.

5.2.4 Duurzaamheid

Tot slot wordt er voor duurzaamheid gekeken naar de mogelijkheden om energie op te wekken, het energieverbruik te verduurzamen en duurzaam ruimtegebruik. Per alternatief wordt bekeken in hoeverre er gebruik kan worden gemaakt van duurzaam materiaalgebruik en wat de energiebalans (gebruik versus opwek) is. Het thema wordt in eerste instantie kwalitatief onderzocht, en waar nodig (bijvoorbeeld bij de energiebalans) op kwantitatieve wijze benaderd.

5.3 Keuze van het Voorkeursalternatief

Gedeputeerde Staten stellen na raadpleging van VDL Nedcar en gemeenten een voorkeursalternatief (VKA) vast. Bij deze keuze worden naast de milieuaspecten die kwalitatief en/of kwantitatief beschouwd worden in het kader van het MER ook gekeken naar andere aspecten. In de keuze voor het VKA nemen Gedeputeerde Staten naast de milieuaspecten ook aspecten als kosten, beschikbare gronden, planning en draagvlak mee. Dit voorkeursalternatief wordt opgenomen in het ontwerp-PIP en is de basis voor de vergunningaanvraag.

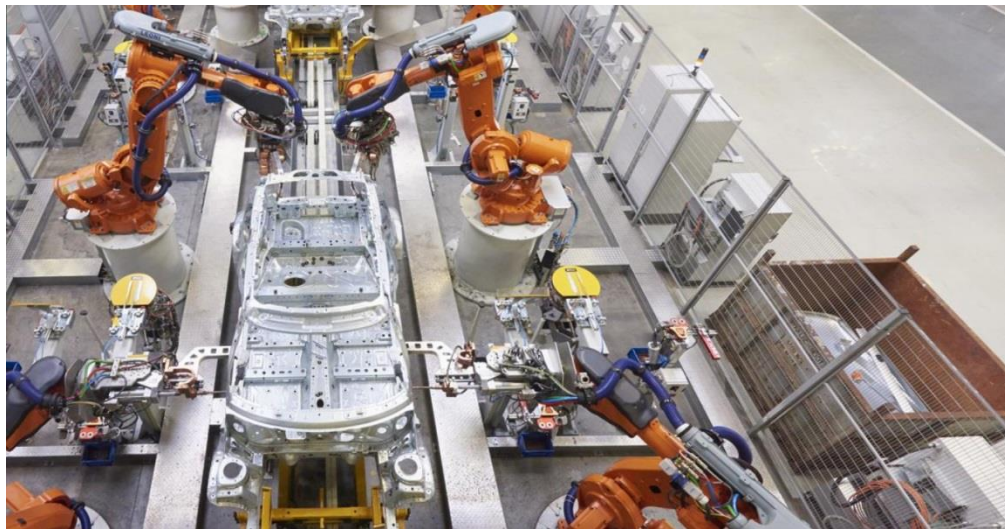
Bijlage 1: Productieproces

Bijlage 1: Productieproces

Inleiding

VDL Nedcar is een gerenommeerde Nederlandse autofabriek die al ruim 50 jaar auto's bouwt. De autofabriek is in 1967 opgericht door DAF, omdat er in de hoofdvesting in Eindhoven te weinig productiecapaciteit bestond. De oprichting maakte deel uit van de inspanning om het verlies aan werkgelegenheid ten gevolge van de mijnsluiting in Limburg te compenseren. De Staatsmijnen namen een minderheidsbelang in de fabriek. In de loop der jaren zijn er verschillende samenwerkingen geweest en voor verschillende partijen auto's gebouwd, onder andere voor Volvo, DaimlerChrysler en Mitsubishi. In 2012 liep het contract met Mitsubishi ten einde, waarop de autofabriek werd overgenomen en onderdeel van de VDL Groep is geworden. Op vrijdag 16 november 2012 rolde de laatste Mitsubishi van de productiebend. De fabriek is vervolgens in achttien maanden omgebouwd om in 2014 te starten met het bouwen van auto's voor BMW.

Sinds de verbouwing kan de huidige fabriek ongeveer 240.000 auto's per jaar produceren in twee diensten. Het succes en de groei van de afgelopen jaren heeft geresulteerd in een groei van het aantal medewerkers van ongeveer 2.400 in 2015 naar circa 6.500 in 2017. Inmiddels zijn al meer dan vijf miljoen auto's in Born van de band gerold. Het belang van de fabriek voor de werkgelegenheid en de economie in de regio is groot en dit wordt al vele jaren door de regionale stakeholders (o.a. provincie Limburg en gemeente Sittard-Geleen) onderstreept. Eveneens wordt de kwetsbaarheid van de automotive sector onderkend. De impact op de werkgelegenheid en de economische versterking van het gebied is van groot belang.



Figuur 1.1: De autofabriek VDL Nedcar te Born

Sinds de overname door VDL Groep is VDL Nedcar een 'Vehicle Contract Manufacturer' (VCM), de enige in Nederland: een onafhankelijke autoproducent die auto's produceert in opdracht van derden.

Normaliter worden bijna alle personenwagens gebouwd in fabrieken die eigendom zijn van de grote OEM's. Er zijn twee redenen voor een OEM om toch de productie uit te besteden. Enerzijds voor de productie van kleine aantallen speciale modellen, omdat dit te intensief is voor de eigen bestaande fabrieken. Anderzijds is uitbesteding wenselijk als de markt zich sterker ontwikkelt dan verwacht en/of uitbreiding van de eigen productiecapaciteit onmogelijk of onwenselijk wordt geacht en uitbesteding invulling kan geven aan de hogere vraag.

De continue opgave voor een VCM als VDL Nedcar is om voortdurend dusdanig concurrerend te opereren dat contracten worden gecontinueerd of vernieuwd. Voor VDL Nedcar is de uitdaging voor de komende periode om een nieuwe, tweede OEM te vinden. Continuïteit in contracten in deze industrie vereisen hoge kwaliteit, concurrerende kosten en optimale betrouwbaarheid.

De productiefaciliteiten van VDL Nedcar zijn geschikt om op basis van één platform auto's te produceren. Met een platform wordt bedoeld het onderstel, de 'bodem' van de auto. Auto's die op hetzelfde platform gebaseerd worden, kunnen op dezelfde productielijn worden gemaakt. De productielijn van VDL Nedcar is daarmee geschikt voor één OEM om verschillende types en uitvoeringen op basis van hetzelfde platform tegelijkertijd te produceren. Dit stelt hoge eisen aan de interne logistiek: in de productielijn komt elke afzonderlijke auto geleidelijk tot stand op basis van de specificaties voor de betreffende auto. Het is daarom noodzakelijk dat in de productielijn op het juiste moment op de juiste plek de juiste onderdelen aanwezig moeten zijn.

Op het terrein is één productielijn gevestigd, waarmee verschillende stappen in een logische volgorde worden doorlopen tot het eindproduct (de auto) gereed is. In hoofdstuk 2 van deze NRD is al kort toegelicht welke stappen in het productieproces van auto's kunnen worden onderscheiden. Hieronder wordt dit uitgebreid toegelicht.

Het productieproces is momenteel zo ingericht dat er met twee ploegendiensten wordt gewerkt, een ochtenddienst en een middagdienst. Veel werk (zoals het lassen) wordt door robots gedaan.

Het maken van een auto

Pershal

De Pershal is de eerste stap in het productieproces. Rollen plaatstaal vormen de basis voor de plaatdelen, die in dit deel van de fabriek gemaakt worden. De rollen worden afgerold, in stukken geknipt en op maat gesneden. Daarna worden ze in de grote persen gevormd in de onderdelen, waaruit de carrosserie wordt opgebouwd. Hierbij wordt gebruik gemaakt van geavanceerde apparatuur en technologie. De onderdelen gaan vervolgens naar de carrosseriebouw. De persen maken gebruik van mallen die voor elk onderdeel verschillend zijn.

Carrosseriebouw

In de carrosseriebouw beginnen de auto's vorm en stabiliteit te krijgen. Geperste plaatdelen worden door een groot aantal puntlassen samengevoegd tot bodems, zijwanden en uiteindelijk tot complete carrosserieën, ook wel body's genoemd. Ook de aanschroefdelen, zoals portieren, motorkappen en kofferdeksels worden hier samengesteld en aan de auto gemonteerd. Het merendeel van de werkzaamheden in de carrosseriebouw is geautomatiseerd. Het eindproduct, de kale body, vervolgt zijn weg naar de lakstraat.

Lakstraat

VDL Nedcar heeft een geavanceerde Paintshop. Kale body's worden hier gereinigd, ontvet en voorzien van een grondlaag, zodat de aflaklaag van waterafdonbare lak optimaal hecht. Hierbij wordt de body in zijn geheel ondergedompeld. Ook worden hier de naden van de body afgekit. Uiteindelijk wordt de body voorzien van een laklaag. Na de lakstraat gaan de body's naar de montage.

Montage

De montage vormt de laatste stap van het productieproces, maar niet de minste. In deze processtap wordt alle onderdelen op de body gemonteerd. Op de Montagelijn van 1,5 kilometer lang worden onderdelen zoals bumpers, motoren, wielen, lampen en stoelen gemonteerd. Aan het eind van de Montagelijn is de auto helemaal af. Hij mag de fabriek echter pas verlaten na een aantal uitgebreide controles en functionaliteitstesten. Zo worden de remmen en aandrijving getest en wordt getest of de auto daadwerkelijk waterdicht is.

Logistiek en ondersteunende processen

Logistiek: aanvoer van onderdelen

Het samenstellen van een auto vergt een uitgekiend logistiek systeem, waarbij alle onderdelen op het juiste moment op de juiste plek moeten zijn. Dit is een samenspel van toeleveranciers, transport, goederenontvangst, opslag en intern transport naar de productielijnen. Het grote aantal keuzemogelijkheden voor de klant en de korte levertermijn maken de logistiek extra complex.

De fabriek maakt gebruik van een uitgekiend logistiek systeem, wat in hoge mate geautomatiseerd is. Waar mogelijk zorgt de leverancier er voor, dat de onderdelen in precies dezelfde volgorde worden aangeleverd als de auto's worden gebouwd (Just-in-Sequence, JIS). Ook worden de onderdelen zo veel mogelijk pas geleverd op het moment ze daadwerkelijk nodig zijn (Just-in-Time, JIT).

Vaak is het verbruik van onderdelen zo groot, dat deze rechtstreeks vanuit de vrachtwagen naar de lijn gaan. De opslag van onderdelen vindt dan plaats in trailers op de traileryard. Zodra de onderdelen benodigd zijn, wordt de trailer van de traileryard gehaald en gekoppeld aan de fabriek. Dit proces heet het Warehouse on Wheels (WoW).

Logistiek: afvoer van geproduceerde auto's

De auto's verlaten de fabriek pas na een aantal uitgebreide controles en functionaliteitstesten. Als de auto aan alle vereisten voldoet, wordt deze klaar gemeld en geparkeerd op de Green Okay Yard (GOK-yard). Op het moment dat de auto op de GOK-yard geparkeerd is gaat de juridische eigendom over naar de opdrachtgever.

NGOK-yard

Als echter uit de controles en functionaliteitstesten blijkt dat er kleine herstelwerkzaamheden noodzakelijk zijn of als er nog enkele onderdelen ontbreken, dan wordt de auto niet naar de GOK-yard verplaatst maar naar de NGOK-yard. Na reparatie worden de auto's uiteraard getest en alsnog klaar gemeld.

Personeelsparkeren

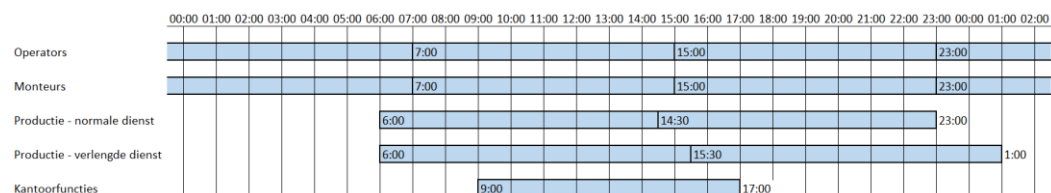
Een aanzienlijk deel van het fabrieksterrein van VDL Nedcar is in gebruik als parkeerplaats voor het personeel. Het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt bepaald door de dienstwissel. Rond de dienstwissel moeten er voldoende parkeervoorzieningen zijn om zowel de ochtend- als de middagshift te faciliteren.

Diensten

Bij VDL Nedcar in Born zijn anno 2019 circa 6.000 mensen werkzaam. Om de productielijnen te bedienen heeft VDL Nedcar zogenaamde operators in dienst. Zij volgen een systeem van drie diensten van 8 uur. De ochtenddienst start om 7:00 uur en is klaar om 15:00 uur. Op dit tijdstip neemt de middagdienst het over, deze dienst eindigt om 23:00 uur. Op dit tijdstip neemt de nachtdienst het over, welke vervolgens om 7:00 uur weer wordt afgelost door de ochtenddienst. Voor het onderhoud van de productielijnen heeft VDL Nedcar eigen monteurs in dienst. Zij volgen hetzelfde systeem van drie diensten.

Het merendeel van het personeel bestaat uit het productiepersoneel. Voor het productiepersoneel hanteert VDL Nedcar een systeem van twee diensten van 8,5 uur. De ochtenddienst start om 6:00 uur en is klaar om 14:30 uur. Op dit tijdstip neemt de middagdienst het over, deze dienst eindigt om 23:00 uur. De afgelopen jaren is de economie sterk verbeterd en de vraag naar auto's was hoog. Om met deze vraag mee te kunnen bewegen en de desbetreffende productiecapaciteit te leveren is in deze periode gebruik gemaakt van een systeem met twee verlengde diensten. De verlengde diensten van 9,5 uur betekenen dat de ochtenddienst start om 6:00 uur en eindigt om 15:30 uur. Op dit tijdstip neemt de middagdienst het over, deze dienst eindigt om 1:00 uur.

Daarnaast zijn er diverse kantoorfuncties gevestigd. Het kantoor personeel is werkzaam gedurende de reguliere kantooruren, circa 9:00 uur tot 17:00 uur.



Gezien de grote aantallen personeel die het bedrijf betreden en verlaten gedurende de dienstwissel en het specifieke tijdstip waarop dit plaatsvindt, is de dienstwissel bepalend voor de verkeersdruk rondom VDL Nedcar.

Bijlage 2: Onderzochte varianten infrastructuur

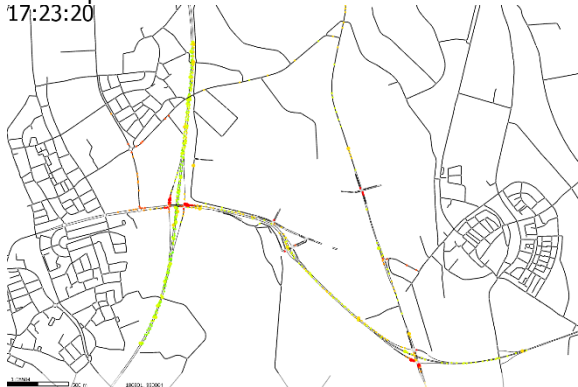
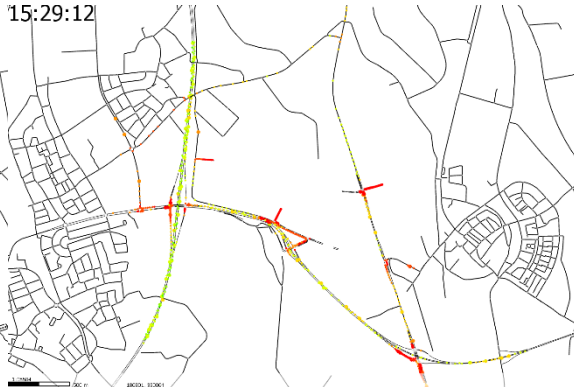
Bijlage 2: Onderzochte varianten infrastructuur

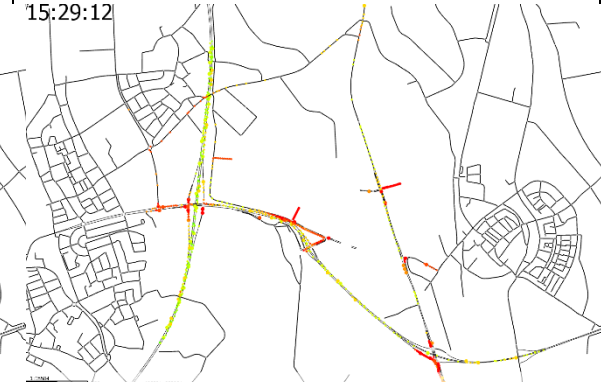
Een mogelijke uitbreiding van VDL Nedcar leidt tot een toename van de verkeersintensiteiten in de omgeving. Om de verwachte verkeershoeveelheden te kunnen verwerken zijn een aantal ruimtelijke en ontsluitingsvarianten opgesteld. Met behulp van verkeersmodelberekeningen is onderzocht hoe de verschillende varianten verkeerskundig scoren qua verkeersafwikkeling en doorstroming en welke kruispuntontwerpen noodzakelijk zijn. Voor de statische modelberekeningen is gebruik gemaakt van het Verkeersmodel Westelijke Mijnstreek.

In deze bijlage zijn de resultaten van deze modelberekeningen voor de beschouwde varianten in het jaar 2030 weergegeven, met 11.000 arbeidsplaatsen bij VDL Nedcar. Daarbij zijn telkens drie situaties in beeld gebracht:

- Instroomperiode VDL Nedcar (14.00 - 15.00)
- Uitstroomperiode VDL Nedcar (15.00 – 16.00)
- Reguliere avondspits (16.00 - 18.00)

Op basis van de resultaten van deze analyses is onderbouwd of de varianten voldoende oplossend vermogen voor de verkeerskundige knelpunten hebben en daarmee in het vervolgtraject in het MER nader onderzocht zullen worden.

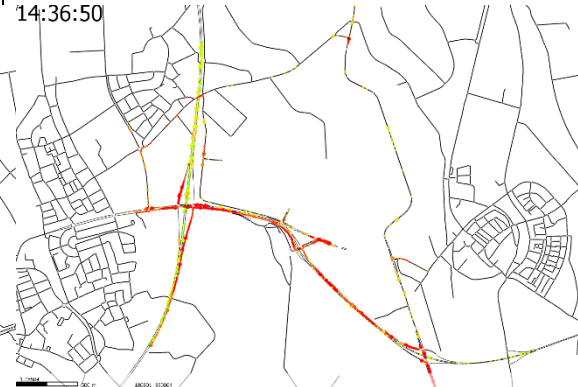
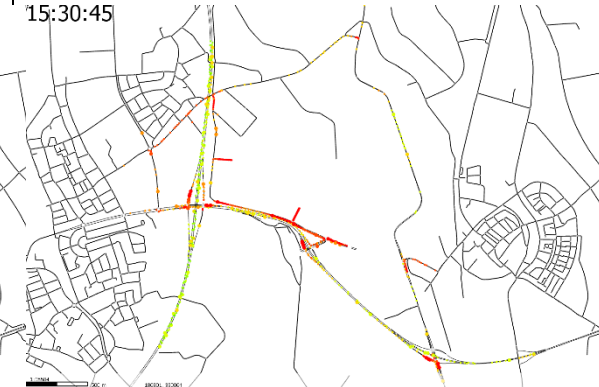
Alternatief:	A1
Beschrijving:	In variant A1 is de Mitsubishi Avenue niet meer aangesloten op de N276. Alle verkeer van en naar VDL Nedcar wikkelt af via de nieuwe ongelijkvloerse kruising op de N297, met uitzondering van de uitbreidingen op de Yard. Deze ontsluiten direct via de N276.
Avondspits 17:23:20 	Instroom 14:31:09  Uitstroom 15:29:12 
Conclusie: Uit de simulatie van variant A1 blijkt dat er tijdens de instroomperiode sprake is van enige filevorming op de wegen richting VDL Nedcar, maar dat dit voor 15.00u weer volledig is opgelost. De afrit vanaf de A2 (vanuit zuidelijke richting) is zwaarbelast, maar kan het verkeer nog net verwerken, omdat de rechtsaf beweging alleen een conflict heeft met het overstekende fietsverkeer. Ook de linksaf beweging van de N297 naar de N276 (richting Yard) is zwaarbelast. Dit zorgt incidenteel voor terugslag tot op de N297. Vanwege de grote piekbelasting tijdens de uitstroomperiode treedt er op de wegen vanaf het terrein van VDL Nedcar filevorming op, maar om 15.45u zijn deze files weer helemaal opgelost. De totale netwerkprestatie (gebaseerd op de voertuigverliestijd per kilometer)) is ongeveer gelijk aan die van het basisjaar terwijl er ruim twee keer zoveel verkeer van en naar VDL Nedcar wordt afgewikkeld. Bovendien is er ook nog sprake van autonome groei van het (doorgaande) verkeer. Sluipverkeer via de Verloren van Themaatweg komt slechts beperkt voor. Er kan dus geconcludeerd worden dat variant A1 de verwachte verkeersintensiteiten goed kan verwerken.	

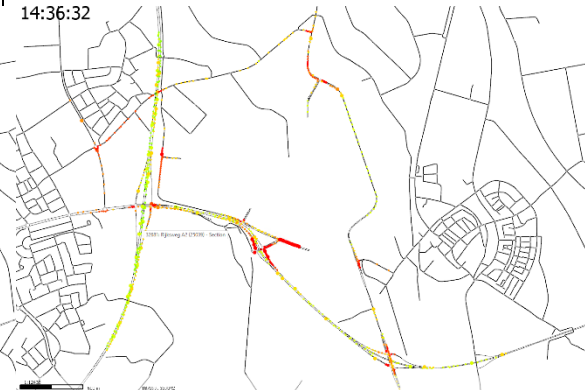
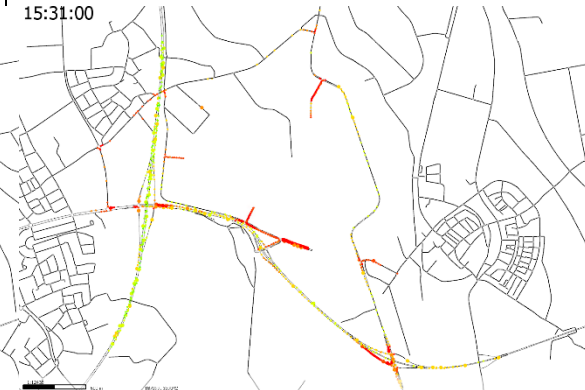
Alternatief:	A2
Beschrijving:	In variant A2 is de N276 tussen de kruispunten met Aan de Linde en de N297 in beide richtingen voorzien van twee rijstroken. Verder is deze variant identiek aan variant A1.
Avondspits 17:23:20 	Instroom 14:31:08  Uitstroom 15:29:12 
Conclusie: Het enige verschil tussen variant A1 en variant A2 is dat de N276 tussen de kruispunten met Aan de Linde en de N297 in beide richtingen wordt voorzien van twee rijstroken. Uit de simulaties blijkt dat dit geen effect heeft op de verkeersafwikkeling. De verkeersafwikkeling in variant A2 is identiek aan de verkeersafwikkeling in variant A1. Er kan dus geconcludeerd worden dat variant A2 de verwachte verkeersintensiteiten goed kan verwerken.	

Alternatief:	B	
Beschrijving:	In variant B is er sprake van een doorgaande route via de Mitsubishi Avenue die aansluit op de N276. Verkeer tussen de Yard / N276 Noord en de A2 maakt grotendeels gebruik van deze route in plaats van de route via de N297. Hierdoor worden de nieuwe ongelijkvloerse kruising (OGK) op de N297 en de kruispunten op de Mitsubishi Avenue zwaarder belast.	
Avondspits 17:23:20	Instroom 14:34:44	Uitstroom 15:30:00
		
Conclusie: In variant B is er sprake van een doorgaande route via de Mitsubishi Avenue. Verkeer tussen de Yard / N276 Noord en de A2 maakt grotendeels gebruik van deze route in plaats van de route via de N297. Hierdoor worden de nieuwe ongelijkvloerse kruising (OGK) op de N297 en de kruispunten op de Mitsubishi Avenue zwaarder belast. Tijdens de instroomperiode is er sprake van filevorming op de N297. Dit is het gevolg van de grote hoeveelheid uitvoegend verkeer naar de OGK. De files zijn om 15.00u weer opgelost. De afrit vanaf de A2 (uit zuidelijke richting) kan het verkeer op het drukste moment niet meer verwerken en hierdoor ontstaat er terugslag tot op de A2. De linksaf beweging van de N297 naar de N276 is in deze variant veel rustiger, omdat nagenoeg alle verkeer via de Mitsubishi Avenue rijdt. Vanwege de grote piekbelasting tijdens de uitstroomperiode treedt er op de wegen vanaf het terrein van VDL Nedcar filevorming op. Voor 16.00u zijn deze files weer helemaal opgelost. De filevorming op de Hub van Doorneweg is ernstiger dan in de varianten A1 en A2, omdat deze stroom nu conflicteert met het verkeer vanaf de Yard over de Mitsubishi Avenue.		

Om het verkeer te kunnen verwerken dienen er extra rijstroken te worden aangelegd ter plaatse van de kruispunten op de Mitsubishi Avenue en ter plaatse van de ongelijkvloerse kruising . In dit geval is ervoor gekozen om maximaal twee rijstroken per richting te hanteren. Dit betekent dat er weliswaar filevorming optreedt, maar deze lost ook weer voor het eind van de periode (15.00u resp. 16.00u) op. Mochten er meer rijstroken per richting toegepast worden, dan zou dat onder andere betekenen dat er op de N297 tussen A2 en OGK een rijstrook toegevoegd moet worden en dat er een dubbelstrooks uitvoeger vanaf de N297 richting de OGK aangelegd moet worden. Dit achten we buitenproportioneel.

Geconcludeerd kan worden dat Variant B, met een doorgaande route over de Mitsubishi Avenue, leidt tot een slechte verkeersafwikkeling tijdens de ploegenwissel, ondanks de uitbreiding van het aantal opstelstroken bij de kruispunten. Verkeerskundig is deze variant niet acceptabel.

Alternatief:	C1
Beschrijving:	In variant C1 wordt de N276 verlegd om de Yard heen en wordt het volledige terrein van VDL Nedcar, inclusief de uitbreiding op de Yard, ontsloten via de nieuwe ongelijkvloerse kruising op N297. Vrijwel alle verkeer van en naar VDL Nedcar zal gebruik maken van nieuwe aansluiting met de N297. Alle toegangen naar VDL Nedcar sluiten aan op de Hub van Doorneweg en de Mitsubishi Avenue.
Avondspits 17:21:58 	Instroom 14:36:50  Uitstroom 15:30:45 
Conclusie: In variant C1 wordt de N276 om de Yard heen verlegd en wordt het volledige terrein van VDL Nedcar, inclusief Yard ontsloten via de OGK op N297. Vrijwel alle verkeer van en naar VDL zal gebruik maken van nieuwe aansluiting met de N297. Alle toegangen naar VDL sluiten aan op de Hub van Doorneweg en de Mitsubishi Avenue. Doordat het verkeer van en naar VDL geconcentreerd wordt op een aantal kruispunten, ontstaan hier grote piekbelastingen tijdens de in- en uitstroom momenten. Uit de simulatie blijkt dat hierdoor met name de kruispunten met de N297 en Mitsubishi Avenue een bottleneck vormen. Gedurende de instroomperiode ontstaan er lange wachtrijen op de N297 welke zorgen voor terugslag op zowel de A2 als de N276. Deze wachtrijen zijn in de simulatie pas rond 15:10 uur volledig opgelost. Gedurende de uitstroomperiode ontstaan lange wachtrijen op met name de Hub van Doorneweg en de terreinen van VDL. Door de lange wachtrijen kiest een deel van het verkeer voor een alternatieve route via de Verloren van Themaatweg richting de snelweg. Bij het verkeerslicht met de A2 ontstaan hierdoor wachtrijen die terugslaan tot op de rotonde aangezien het verkeerslicht niet berekend is op deze hoeveelheden "sluipverkeer". Op basis van de simulaties kan geconcludeerd worden dat deze variant het verkeer tijdens de in- en uitstroommoment niet kan verwerken. De kruispunten tussen de Hub van Doorneweg en de N297 vormen, mede door de concentratie van het verkeer richting VDL, in deze variant de bottleneck.	

Alternatief:	C2
Beschrijving:	Net als in Variant C1 wordt de N276 in deze variant verlegd om de Yard heen. Wel wordt de Yard in deze variant voor autoverkeer ontsloten via de N276. Dit gebeurt via een geregeld kruispunt aan de noordzijde van de Yard. Vrachtverkeer van en naar de Yard wordt ontsloten via de Mitsubishi Avenue. De overige in- en uitgangen blijven gelijk aan variant C1 en sluiten aan op de Hub van Doorneweg en de Mitsubishi Avenue
Avondspits 17:21:20 	Instroom 14:36:32  Uitstroom 15:31:00 
Conclusie: Net als in Variant C1 wordt de N276 in deze variant verlegd om de Yard heen. Wel wordt de Yard in deze variant voor autoverkeer ontsloten via de N276. Dit gebeurt via een geregeld kruispunt aan de noordzijde van de Yard. Vrachtverkeer van en naar de Yard wordt ontsloten via de Mitsubishi Avenue. De overige in- en uitgangen blijven gelijk aan variant C1 en sluiten aan op de Hub van Doorneweg en de Mitsubishi Avenue. Door de noordelijk gelegen aansluiting van de Yard op de N276 is wordt het voor verkeer tussen de Yard en A2 zuid aantrekkelijk om via de route via de Holtummerweg en de Verloren van Themaatweg te rijden. Dit speelt met name tijdens de uitstroomperiode. Om dit te voorkomen wordt het kruispunt met de N276 zodanig vormgegeven dat verkeer gestimuleerd wordt om rechtsaf te slaan richting de N276 en vervolgens via de N297 richting de A2 te rijden, in plaats van linksaf en via de Holtummerweg en de Verloren van Themaatweg. Dit wordt bewerkstelligd door de capaciteit van het opstelvak voor linksaf enkel vorm te geven (in plaats van dubbel) en minder groen te geven. Dit opstelvak dient wel voldoende lengte te hebben om te voorkomen dat het opstelvak voor rechtsaf geblokkeerd wordt door de wachtrij die ontstaat. Het opstelvak voor rechtsaf wordt dubbel vormgegeven en krijgt veel groentijd in de regeling.	

Tijdens de instroompiek ontstaat er op de uitvoegstroken van de OGK kortstondig enige file, maar deze lost vrij snel weer op. Tijdens de uitstroompiek ontstaat er op enkele richtingen (met name de uitgangen van VDL) enige filevorming gedurende het drukste kwartier. De wachtrijen lossen vervolgens snel weer op. De wachtrij voor de VRI op het kruispunt N276-N297 kan incidenteel terugslaan tot op de N297, waardoor hier kortstondig enige vertraging ontstaat. Binnen het netwerk is geen sprake van structurele wachtrijen of ernstige oververzadiging. Op basis van de simulaties kan geconcludeerd worden dat de verkeersafwikkeling binnen deze variant acceptabel is. Gedurende de drukste momenten ontstaan er wel enkele wachtrijen maar er is geen sprake van ernstige oververzadiging of structurele wachtrijen.

Algehele conclusie:

De varianten 1A, 1B en C2 hebben voldoende oplossend vermogen voor de verkeerskundige knelpunten. Deze varianten zullen dan ook in het MER nader onderzocht worden. Varianten B en C1 hebben onvoldoende oplossend vermogen.

Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT

E. lex.runia@anteagroup.com

www.anteagroup.nl

Copyright © 2019

Niets uit deze uitgave mag worden
verveelvoudigd en/of openbaar worden
gemaakt door middel van druk, fotokopie,
elektronisch of op welke wijze dan ook,
zonder schriftelijke toestemming van de
auteurs.

Behoort bij het besluit van Gedeputeerde
Staten van Limburg van 24 september 2019

Nota van Zienswijzen en Advies concept-NRD 'Uitbreiding VDL Nedcar'

Maastricht, 24 september 2019

www.limburg.nl

provincie limburg



Behoort bij het besluit van
Gedeputeerde Staten van Limburg van
24 september 2019

**Nota van Zienswijzen
en Advies concept-NRD
'Uitbreiding VDL Nedcar'**

September 2019

Nota van Zienswijzen en Advies concept-NRD 'Uitbreiding VDL Nedcar'

1. Inleiding

Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg (GS) hebben op 26 februari 2019 besloten een gecoördineerd inpassingsplan (PIP) en omgevingsvergunning voor te bereiden om de uitbreiding van VDL Nedcar planologisch mogelijk te maken.

Hiertoe hebben GS op 26 juni 2019 een kennisgeving gepubliceerd, waarbij een ieder gedurende een periode van vier weken (27 juni t/m 24 juli 2019) een zienswijze kon indienen ten aanzien van:

- I. Het planvoornemen van Gedeputeerde Staten tot het opstellen van een PIP;
- II. Het detailniveau en de reikwijdte van het milieueffectrapport (MER).

Er zijn elf zienswijzen ontvangen. De zienswijzen zijn zowel op individuele titel vanuit belangengroeperingen en overheidsinstanties ingediend. Indieners van zienswijzen hebben veelal van de gelegenheid gebruikt gemaakt om breed in te gaan op niet alleen het plan-/projectvoornemen en de beoogde reikwijdte en detailniveau van het MER, maar ook op de resultaten van het milieuonderzoek. Deze fase concentreert zich echter op het voornemen van de provincie om een PIP op te stellen voor de uitbreiding van VDL Nedcar en de aanpak, het detailniveau en de reikwijdte van het bijbehorend milieuonderzoek. De wijze waarop vervolgens invulling wordt gegeven aan dit voornemen – inhoud van het PIP en het project en de resultaten van het milieuonderzoek – staat pas centraal in de fase waarin het ontwerp-inpassingsplan en de ontwerp-omgevingsvergunning worden gepubliceerd. Tegen het ontwerp-inpassingsplan en de ontwerp-omgevingsvergunning kunnen wederom zienswijzen worden ingediend.

In deze Nota van Zienswijzen en Advies zijn alle ingekomen zienswijzen samengevat en beantwoord.

De beantwoording richt zich primair op het doel van deze fase, namelijk het informeren van belanghebbenden over het voornemen dat de provincie een PIP gaat opstellen en de wijze waarop het milieuonderzoek en het MER wordt ingestoken. Tevens is de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) gevraagd advies uit te brengen over de concept-NRD. De wijze waarop dit advies is verwerkt in de NRD is opgenomen in deze Nota van Zienswijzen en Advies (hoofdstuk 3).

2. Opzet Nota van Zienswijzen en Advies

Alle ingekomen zienswijzebrieven zijn geanonimiseerd voor zover het tot natuurlijke personen herleidbare gegevens betreft. In onderstaande tabel is elke zienswijze samengevat en beantwoord.

Nr.	Zienswijze en beantwoording
1	Gemeente Echt-Susteren Procedurale knip De omgevingsvergunning voor de infrastructurele aanpassingen maakt geen deel uit van het gecoördineerde PIP. In het concept- NRD is hier niets over te vinden. Indiener geeft aan dat niet duidelijk is of de 'knip' tussen uitvoering en procedure nog steeds van toepassing is en vraagt zich af of deze 'knip' überhaupt wenselijk is. Indiener vreest dat later vergunnen van de infrastructuur in de nieuwe situatie een belemmering vormt voor de bereikbaarheid in de toekomstige situatie, gezien de doorlooptijd van de vergunningverlening. Indiener verzoekt de werkwijze te verduidelijken in de toelichtende tekst. <i>Standpunt Gedeputeerde Staten</i> <i>De 'knip' in de uitvoering is nog steeds van toepassing. Het niet meenemen van de infrastructurele aanpassingen in de benodigde (omgevings)vergunningen heeft te maken met het GO-moment dat de Provincie in haar samenwerkingsovereenkomst met VDL Nedcar heeft vastgelegd. Als VDL Nedcar een (of meerdere) contract(en) heeft afgesloten voor extra productie, waarvoor de fabriek uitgebreid moet worden, en als deze extra productie leidt tot de groei van de verkeersbelasting, dan is dit voor de Provincie het GO-moment om de infrastructuur te realiseren. Wij achten de doorlooptijden van alsnog benodigde vergunningen en daarbij behorende procedure doorlooptijden als passend.</i> <i>De benodigde infrastructurele aanpassingen worden immers reeds planologisch geregeld door het opnemen van een verkeersbestemming in het PIP. De overige (omgevings)vergunningen of eventueel andere toestemmingen, ontheffingen en besluiten welke nodig zijn voor de realisatie van de infrastructuur, zullen reeds worden voorbereid in afstemming met de betrokken gemeenten, zodra VDL Nedcar de provincie informeert omtrent positieve ontwikkelingen in de onderhandelingen</i>

met marktpartijen.

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de NRD.

Inspraakprocedure

De provincie geeft aan geen inspraakprocedure te houden voor het voorontwerp PIP en pas in de ontwerpfase van het PIP en de omgevingsvergunning de bevolking te betrekken. Indiener hecht bij dit type zware procedures veel waarde aan het creëren van voldoende draagvlak bij de bevolking door middel van vroegtijdige informatievoorziening en dialoog met de bevolking en aan participatie van die bevolking in het proces. Indiener verzoekt daarom te overwegen toch een inspraakprocedure op te starten, naast de geplande zienswijzenprocedure.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Wij begrijpen het argument van de gemeente Echt-Susteren op grond van hun werkwijze zoals vastgelegd in de gemeentelijke inspraakverordening. Zoals reeds ook in ambtelijk overleg met de gemeente Echt-Susteren is toegelicht kiezen wij er - gelet op het doorlopen van een zo snel als mogelijke projectplanning in het kader van de onderhandelingen van VDL Nedcar met potentiële autoproducenten en merken - niet voor om ook het voorontwerp-inpassingsplan ter visie te leggen. Dit laat onverlet dat wij als Provincie volop inzetten op een goed omgevingsmanagement ook in de fase voor de ter visie legging. Dit doen wij aan de hand van 1:1 gesprekken met burgers, omwonenden, belangenorganisaties, alsmede door middel van informatiebijeenkomsten, nieuwsbrieven en een projectwebsite (www.gowvdl.nl).

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de NRD.

Afvallen van varianten

Indiener vindt het wenselijk ook het kruispunt Holtummerweg en de vierpunt-aansluiting N297 te benoemen bij de afgevalen alternatieven en varianten in de NRD, anders kunnen hierover vragen worden gesteld.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Het is ons op grond van overleg met de gemeente en de informatieavond van 10 april 2019 in hotel Amrath bekend dat er wensen zijn vanuit de gemeente Echt-Susteren en de bevolking van Nieuwstadt om vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en het verminderen van sluipverkeer door de zuidkant van Nieuwstadt het kruispunt Holtummerweg aan te pakken en een vierpuntsaansluiting te realiseren op de N 297 aan de zuidkant van Nieuwstadt. Deze twee aanpassingen aan de infrastructuur maken echter geen deel uit van de projectscope en de infrastructuurvarianten zoals die worden uitgewerkt. Dit is nader toegelicht in het bijlagenboek bij het concept-NRD in de Rapportage 'Verkeerssituatie omgeving VDL Nedcar, Concretiseringsfase ten behoeve van verkenningennota 2017 en nadere planvorming (Provincie Limburg, 2019)'. Voor wat betreft kruispunt Holtummerweg is een en ander toegelicht onder paragraaf 5.4.2. 'fietsstructuren' en voor wat betreft de vierpuntsaansluiting onder paragraaf 5.5.2 "Mogelijkheden vierpuntsaansluiting Nusterweg."

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de NRD.

Referentiesituatie

Indiener geeft aan dat in de NRD wordt gesproken over de referentiesituatie als zijnde de situatie waarbij er geen uitbreiding zal plaatsvinden van VDL Nedcar en de bijbehorende infrastructuur, maar alle plannen die vastgesteld zijn in de omgeving van VDL Nedcar wel doorgaan. Vervolgens wordt op pagina 25 een opsomming gegeven van de autonome ontwikkelingen. Indiener mist de mogelijkheden zoals geboden binnen de vigerende bestemmingsplannen IPS en Yard in deze opsomming en vraagt zich af of deze zijn meegenomen. Indiener verzoekt deze mogelijkheden alsnog mee te nemen in de opsomming van autonome ontwikkelingen.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Onder 'autonome ontwikkelingen' wordt verstaan: "Ontwikkelingen die onafhankelijk van de uitbreiding van VDL Nedcar en de aanpassing van de infrastructuur plaatsvinden en waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden". De mogelijkheden die vigerende bestemmingsplannen bieden worden niet in deze opsomming meegenomen, omdat hier geen recente besluiten over zijn genomen die aanleiding geven tot een ontwikkeling. Ten aanzien van de in het bestemmingsplan Industriepark Swentibold/N297n geboden mogelijkheden zijn er thans geen nieuwe ontwikkelingen die met enige zekerheid zullen plaatsvinden.

	<i>Derhalve worden ze niet tot de 'autonome ontwikkeling' gerekend. De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de NRD.</i>
2	Waterschap Limburg Watergangen Indiener geeft aan dat enkele belangrijke watergangen ontbreken, namelijk de Lindbeek en de Bosgraaf. Indiener verzoekt deze watergangen op te nemen op de figuren. Daarnaast verzoekt de indiener bij de alternatieven rekening te houden met het verleggen van watergangen in het gebied, omdat het ruimtebeslag van de watergangen niet te verwaarlozen is. Indiener wijst erop dat bij het verleggen van watergangen kwantitatieve hydrologische berekeningen nodig zijn. <i>Standpunt Gedeputeerde Staten:</i> <i>Er wordt een beschrijving van de situatie met betrekking tot watergangen toegevoegd in de definitieve NRD. De Lindbeek en de Bosgraaf worden opgenomen op de figuren. Het verleggen van watergangen wordt onderzocht/meegenomen in de beoordeling van de alternatieven bij het thema water in het MER. Het klopt dat alleen een kwalitatieve aanname niet voldoende is om de effecten van de beekverlegging in beeld te brengen. Op dit moment werken we aan hydrologische (kwantitatieve) berekeningen voor de beekverlegging. Deze resultaten worden meegenomen in het MER. De zienswijze leidt tot aanpassing van de NRD. In figuur 3.5 zullen de Lindbeek en de Bosgraaf worden toegevoegd.</i> Besparing Sterrenbos De conclusie van de scenariostudie (geen reële mogelijkheden om het Sterrebos volledig te sparen) roept vragen op bij indiener. Indiener vraagt zich af of er geen reële mogelijkheden zijn om het Sterrebos volledig te sparen. <i>Standpunt Gedeputeerde Staten:</i> <i>Het is evident dat de in de NRD weergegeven alternatieven een forse impact zullen hebben op de natuur- en cultuurhistorische waarden van het Sterrebos en op de context van het rijksmonument. Om deze reden heeft VDL Nedcar onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van mogelijkheden om de fabriek uit te breiden op een zodanige manier, dat het Sterrebos kan worden behouden (BCI, juni 2019). Op basis van de informatie uit deze studie over de randvoorwaarden, uitgangspunten en bedrijfseconomische aspecten van de uitbreiding van de fabriek en de fabrieksterreinen is geconcludeerd dat andere alternatieven voor de tweede productielijn bedrijfseconomisch en gezien de concurrentieverhoudingen in de markt van onafhankelijke autoproducenten niet haalbaar en daardoor ook niet realistisch zijn. Desalniettemin zullen wij mede naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. nogmaals nagaan of er mogelijkheden zijn het ruimtebeslag van de uitbreiding en de effecten op de leefomgeving, landschap, cultuurhistorie en natuur te beperken. Als deze nadere analyse leidt tot een realistisch en haalbaar alternatief zal dit in het MER verder worden uitgewerkt en meegenomen. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de NRD.</i>
3	Groene Taille Comité Indiener geeft aan dat de variant randweg onvoldoende afstand tot de Geleenbeek heeft. De randweg dient meer richting bestaande provinciale weg geprojecteerd te worden op het bestaande bedrijventerrein van de Yard. Dit ten behoeve van het ecologisch goed functioneren van de Geleenbeek en een robuuste landschappelijke inpassing van de randweg. <i>Standpunt Gedeputeerde Staten:</i> <i>De randweg variant is voor zover die parallel loopt aan de Geleenbeek reeds geprojecteerd binnen de bestaande bestemmingsplangrenzen van het bestemmingsplan 'Industrieterrein Swentibold/N297'. Indiener verzoekt in feite om reeds bestemd bedrijventerrein te benutten voor landschappelijke en ecologische inpassing. In de verdere planuitwerking zal in het kader van de landschappelijke inpassing en het natuuronderzoek nader worden ingegaan op de relatie van de randweg variant met het omliggende landschap, ecologie en waterhuishouding.</i>

	<i>De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de NRD.</i> De randweg vergt een overbrugging van de Geleenbeek. Indiener is van mening dat deze brug zodanig robuust vormgegeven moet worden dat er voldoende onderdoorgang mogelijkheden zijn voor een faunapassage met ree als doelsoort. Indiener wenst de aanleg van aarden wallen voor landschappelijke inpassing. Indiener geeft aan dat indien gekozen wordt voor infravariant C2 er ook aandacht moet zijn voor een goede onderdoorgang bij de bestaande overbrugging van de Geleenbeek over de huidige N279, hier is een faunapassage nodig voor doelsoort ree. <i>Standpunt Gedeputeerde Staten:</i> <i>In het kader van de verdere uitwerking in het PIP en het daarbij behorende plan voor de landschappelijke inpassing zal de robuuste landschappelijke inpassing in overleg met de omgeving nader vorm gegeven worden. De mate van landschappelijke inpassing zal onderdeel zijn van de effectbeoordeling in het MER. Landschap vormt daarmee één van de afwegingskaders voor de alternatievenafweging.</i> <i>Er zijn in de huidige situatie op de N276 geen faunapassages of rasters. In het kader van het natuuronderzoek zullen de kansen van dergelijke voorzieningen beoordeeld worden, gerelateerd aan de voorgenomen infrastructurele maatregelen. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de NRD.</i> Indiener verzoekt naast landschappelijk robuuste inpassing ook aandacht te hebben voor de beeldkwaliteit en het groen aankleden van de fabrieksgebouwen te onderzoeken en te beschrijven. <i>Standpunt Gedeputeerde Staten:</i> <i>In het kader van de verdere uitwerking in het PIP, het daarbij behorende plan voor de landschappelijke inpassing, maar ook in het ontwerp van de fabrieksgebouwen zal aandacht zijn voor de inpassing van de gebouwen. De mate van landschappelijke inpassing zal niet alleen onderdeel zijn van de effectbeoordeling in het MER, maar in kader van het PIP zal er ook een plan voor de landschappelijk inpassing opgesteld worden. Inpassing van de gebouwen vormt daarmee één van de afwegingskaders voor de alternatievenafweging.</i> <i>De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de NRD.</i>
4	Stichting De Groene Sporenwolf Indiener geeft aan dat zij met de zienswijze een positieve bijdrage wil leveren aan het behoud en de versterking van de leefbaarheid in en rond Nieuwstadt. De zienswijze is gericht op het herstel en behoud van de natuurhistorische waarden van het plangebied en het omliggende studiegebied. Indien toch besloten wordt om de uitbreiding verder te ontwikkelen en te realiseren, is de zienswijze in tweede instantie gericht op het zoveel mogelijk beperken en compenseren van de negatieve gevolgen van de uitbreiding. Indiener wil daar heldere en rotsvaste afspraken over hebben. Indiener brengt in haar zienswijze de volgende punten naar voren. Werkgelegenheid Indiener geeft aan dat een feitelijk hypothetische uitbreiding naar 11.000 personeelsleden alleen kan worden gerealiseerd door werving van flexwerkers buiten de Euregio Limburg. Tevens geeft indiener aan dat initiatiefnemer zelf kenbaar maakt niet voornemens te zijn het personeelsbestand uit te breiden, mede omdat er geen personeel in de regio beschikbaar is. De uitbreiding van de fabriek is dus niet ten behoeve van de werkgelegenheid in eigen regio. In de plannen ontbreekt een werkgelegenheidsscan voor de middellange termijn en een economisch haalbaarheidsplan. Er wordt dus geen zekerheid geboden, de noodzaak van de uitbreiding is slechts speculatief. Er is geen sprake van het 'duurzaam verankeren' van Nedcar en haar werkgelegenheid in de regio. <i>Standpunt Gedeputeerde Staten:</i> <i>VDL Nedcar heeft in 2012 een doorstart gemaakt als Vehicle Contract Manufacturer (VCM). Dat betekent dat het bedrijf als onafhankelijk autoproducent in opdracht van derden auto's produceert. VDL Nedcar moet als VCM flexibel kunnen inspelen op de behoeften van haar opdrachtgevers. Fluctuaties in de productie zijn in zijn algemeenheid inherent aan de automotive sector en aan VDL Nedcar als VCM bedrijf in het bijzonder.</i>

Juist daarom is het van belang dat VDL Nedcar de mogelijkheid heeft om meerdere opdrachtgevers te bedienen en zo haar productievolume zoveel als mogelijk te stabiliseren. Golfbewegingen als gevolg van o.a. economische conjunctuurbewegingen, productlevenscycli, wisselende voertuigspecificaties etc. zijn echter onvermijdelijk en zullen altijd schommelingen in de bezetting veroorzaken. Een scenario van een stabiele bezetting, zonder schommelingen is - hoe wenselijk wellicht ook - niet realistisch. De historie en huidige realiteit tonen dit aan. Uiteindelijk volgt VDL Nedcar qua productievolume de verkoopcijfers in de autobranche.

Het streven is nu juist om de werkgelegenheid voor 6.000 tot 6.500 medewerkers zo structureel mogelijk te verankeren met de geplande uitbreiding. Met de eerder genoemde schommelingen zal een bandbreedte van maximaal ca. 4.000 extra medewerkers gemoeid zijn, zodat sprake zal kunnen zijn van een maximale piekbezetting van 10.000 à 11.000 medewerkers. De werkgelegenheid zal op basis van de daadwerkelijke productievolumes in de praktijk tussen die twee uitersten bewegen.

Gezien de schommelingen zal de personele capaciteit van het bedrijf inderdaad met name in piekperiodes voor een deel ingericht worden met een flexibele schil die bemenst wordt met uitzendkrachten in dienst van uitzendbureaus. De toegevoegde waarde van VDL Nedcar wordt juist mede door deze flexibiliteit bepaald, het geeft haar haar bestaansrecht.

Samenvattend: door het uitbreiden van de productiecapaciteit en daarmee het klantenbestand kan de omvang van de structurele basisbezetting worden verhoogd en de werkgelegenheid duurzamer en op een hoger niveau worden verankerd. Daarenboven is onvermijdelijk sprake van een fluctuerende extra werkgelegenheid, die inherent is aan de dynamiek van de automobieliindustrie in het algemeen en aan de rol van VDL Nedcar als VCM in het bijzonder. De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de NRD.

Uitgangspunten voor het vaststellen, beperken en compenseren van de negatieve gevolgen van uitbreiding

Indiener is van mening dat een belangrijk startpunt voor de uitbreiding van VDL Nedcar moet zijn dat het huidige landschap, bos, beken, wandelwegen, etc. zo veel als mogelijk in de huidige toestand blijven bestaan. Indiener eist een goed inpassingsplan indien aantasting onvermijdelijk is. De inpassing in de omgeving van de totale inrichting - Yard, parkeerterrein, eventuele omlegging van de N276, etc. - dient daarom volgens de indiener zodanig plaats te vinden dat de waarde van het gebied gewaarborgd blijft en waar mogelijk zelfs versterkt wordt. Uitgangspunt daarbij moet zijn minimale aantasting van het landschap met al zijn elementen en dit zowel bij de aanleg als in de eindsituatie. Aantasting van de omgeving of verlies van functionaliteit dient op een goede manier gecompenseerd te worden, aldus de indiener. Vooropgesteld wordt daarbij dat elke compensatie en de planning daarbij als harde afspraak wordt vastgelegd in een overeenkomst tussen beide gemeenten en de Provincie.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

'Zowel in de Verkenningennota 2017 als de NRD wordt als uitgangspunt genomen dat vanuit planologisch en maatschappelijk perspectief zo min mogelijk stedelijk gebied toegevoegd wordt en natuur en cultuur(historie) in het noorden zoveel mogelijk behouden wordt. In het kader van de verdere uitwerking in het PIP zal ook nadrukkelijk aandacht gegeven worden aan zorgvuldig ruimtegebruik.

Zorgvuldig ruimtegebruik en zorgvuldig omgaan met onze voorraden (waaronder ruimte) is een centraal beleidsuitgangspunt in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014 (POL 2014). Zie o.a. paragraaf 3.1.1. van het POL waar het motto 'meer stad, meer land' centraal staat en paragraaf 3.1.5 'zorgvuldig omgaan met onze voorraden'. Ook dient zorgvuldig ruimtegebruik in het kader van een goede ruimtelijke ordening gemotiveerd te worden vanuit de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' (art. 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening)

In het plan voor de landschappelijke inpassing dat in het kader van het PIP wordt uitgewerkt, zal de landschappelijke inpassing in overleg met de omgeving nader vorm gegeven worden. Landschappelijke inpasbaarheid zal, conform de beschrijving in de NRD, onderdeel zijn van de effectbeoordeling in het MER. Landschap maar ook natuur en cultuurhistorie zijn daarmee afwegingskaders voor de alternatievenafweging.

Voor onderzoeksthema's waar negatieve effecten gelden wordt in het MER nagegaan in hoeverre het mogelijk is om mitigerende of compenserende maatregelen te treffen. Deze maatregelen worden in een natuurcompensatieplan opgenomen waarbij de uitvoering geborgd wordt in een natuurcompensatieovereenkomst die de provincie Limburg met initiatiefnemer VDL Nedcar afsluit voorafgaande aan de vaststelling van het inpassingsplan en verlening van de omgevingsvergunning. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de NRD.

Onderzoek en scope

Indiener verlangt dat in het MER getoetst wordt op criteria (huidige en toekomstige situatie) als luchtkwaliteit, diverse stoffen waaronder stikstof, waterkwaliteit, ecologie (flora en fauna), geluid, verkeersdruk, invoering van een milieuzone in het plangebied en vervoer van geproduceerde auto's per boot over het Julianakanaal. Het studiegebied van deze en overige onderzoeken dient vooraf te worden vastgesteld en dien volgens de indiener te omvatten: de woonkernen Holtum en Nieuwstadt, de gebieden Wolfrath, Sterrebos, Broeckveld (beoogd uitbreidingsgebied tussen N276 en Geleenbeek), 't Hout en Limbrichterbos. Impact op de verkeersbelasting dient op alle straten, inval- en uitvalwegen van Nieuwstadt te worden bepaald.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

In het MER worden de effecten op de genoemde aspecten onderzocht conform NRD. De invoering van een milieuzone wordt niet onderzocht in het MER, dit ligt buiten de scope van het onderzoek. Het studiegebied wordt (middels figuren) vastgelegd in het MER en de omvang is afhankelijk van het onderzochte thema. De verkeersbelasting wordt ook op dit studiegebied bepaald. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de NRD.

Fasering en conditionele uitbreiding

Indiener eist dat het PIP en de MER onderscheid maken tussen de verschillende fasen van de opbouw van de uitbreidingen, gespecificeerd per terreindeel en per gebouw. Het PIP en de MER moeten duidelijk omschrijven wat de criteria en condities zijn voor het (mogen en kunnen) starten van elke fase/transitie. Indiener verzoekt om de daadwerkelijke realisatie van de volgende uitbreidingen volgtijdelijk pas te starten, indien het personeelsbestand daadwerkelijk en duurzaam is uitgebreid tot 11.000 medewerkers.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

In het PIP en het MER wordt de eindsituatie van het voornemen beschreven. Ook de effectbeschrijving in het MER gaat in op eindsituatie (gebruiksfase). Deze is het meest relevant, omdat deze effecten een permanent karakter hebben. Waar nodig zal ook aandacht worden besteed aan de effecten in de aanlegfase. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de NRD.

Randvoorwaarden voor uitbreiding

Indien besloten wordt om de uitbreiding door te laten gaan, stelt indiener daaraan de volgende randvoorwaarden:

- Garanties voor maximale productie en geen verdere uitbreiding dan de beoogde productiecapaciteit van 400.000 auto's per jaar;
- harde afspraken tussen provincie en VDL Nedcar over wat er gebeurt met het terrein, de gebouwen van VDL Nedcar en de omliggende infrastructuur, in de gevallen dat VDL Nedcar de beoogde groei naar 400.000 auto's niet realiseert of verlaagt ten opzichte van de huidige productie van 200.000 auto's;
- indiener verlangt dat VDL Nedcar en de provincie een exit-strategie formuleren over wat er gebeurt met het terrein, de gebouwen van VDL Nedcar en de omliggende infrastructuur, in de gevallen dat:
 - o VDL Nedcar haar terrein en gebouwen verkoopt, verhuurt of verpacht;
 - o VDL Nedcar haar activiteiten in Limburg beëindigt.
- Voldoende onderbouwing van de werkgelegenheid indien tot uitvoering wordt over gegaan;
- Invoering milieuzone

Standpunt Gedeputeerde Staten:

De milieuonderzoeken in het kader van het inpassingsplan en de daarmee gecoördineerde omgevingsvergunning gaan uit van maximaal 400.000 motorvoertuigen per jaar. Daarmee wordt de productiecapaciteit aan de hand van de omgevingsvergunning begrensd. Mocht de situatie zich voordoen dat VDL Nedcar in de toekomst meer voertuigen wil produceren dan zal op dat moment een nieuwe afweging gemaakt worden.

Harde afspraken in het geval VDL Nedcar minder auto's realiseert of haar productie verlaagt ten aanzien van de huidige productie achten wij niet nodig omdat VDL Nedcar nooit zal investeren in gebouwen die niet gebruikt gaan worden (de investeringskosten zijn te hoog om gebouwen en voorzieningen te realiseren die niet benut worden). Voorts geldt dat het GO-moment voor de provincie om de infrastructuur te realiseren pas ontstaat op het moment dat VDL Nedcar een (of meerdere) contract(en) heeft afgesloten voor extra productie, waarvoor de fabriek uitgebreid moet worden, en als deze extra productie leidt tot de groei van de verkeersbelasting.

Wat betreft de exit-strategie geldt dat de provincie Limburg eigenaar is en blijft van de omliggende provinciale infrastructuur. Daarnaast is het zo dat de automotive markt al enige tijd wereldwijd volop in beweging is. Wij hebben de adviezen van Buck Consultancy International en het succes van VDL Nedcar sinds de doorstart in 2012 laten meewegen bij de toetsing van de aanvraag van VDL Nedcar. Uit onze contacten met VDL Nedcar blijkt dat het bedrijf als 'Vehicle Contract Manufacturer' kansen heeft om op de marktontwikkelingen in te spelen en ook andere opdrachtgevers binnen te halen. Bovenstaande versterkt ons vertrouwen in de kansen die de uitbreiding van de fabriek geeft voor de Limburgse economie. Dit perspectief maakt het niet nodig om afspraken te maken over een exit-strategie. Qua werkgelegenheid zal VDL Nedcar nooit tot uitvoering overgaan indien zij niet over voldoende werknemers kan beschikken. Ten aanzien van het instellen van een milieuzone kunnen we aangeven dat het instellen van een dergelijke zone niet in beeld is. Eventuele maatregelen op het vlak van luchtkwaliteit zullen gezien worden op grond van het luchtkwaliteitsonderzoek dat uitgevoerd wordt in het kader van het PIP. De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de NRD.

Compensatie

Indiener verlangt de volgende voorzieningen ter compensatie van de extra belasting op het milieu en om de kwaliteit van leefomgeving in en rond de kern Nieuwstadt te borgen op het huidige niveau:

1. Geluidsschermen N297.
2. Integraal verkeersplan Nieuwstadt.
3. Nakomen van de compensaties zoals destijds beloofd bij Operatie Bottleneck.
4. Op- en afrit Nusterweg-Sittarderweg, ook wel de vierpuntsaansluiting N297 genoemd.
5. Parkeervoorzieningen inclusief sanitatie (toiletten en douches) voor chauffeurs Nedcar.
6. Bestaande voetpad op Trichterweg in combinatie met nieuw aan te leggen fietspad op Aan de Bogen ontsluiten met gecombineerde brug voor voetgangers en fietsers over de N297, tussen de bestaande spoorbrug en ecobrug.

Indiener vraagt verder om overige compensatie als:

1. Glasvezel westkant spoor Nieuwstadt;
2. Afdoende voorzieningen die geluidshinder door binnenkomende en vertrekkende verkeer van vrachtwagens en personeel minimaliseren;
3. De verlichting bij de GOK yard, parkeerterrein en overige terreinen en gebouwen uitvoeren met duurzame Ledverlichting die onder andere geschikt is voor vleermuizen;
4. Integraal verlichtingsplan huidige terrein Nedcar om de ervaren lichthinder te verminderen.
5. Vervuiling naar de bodem ten allen tijde vermijden;
6. Een calamiteiten- en communicatieplan.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

De (verandering van de) geluidbelasting bij woningen en andere geluidgevoelige objecten die samenhangt met de uitbreiding van VDL Nedcar wordt inzichtelijk gemaakt en getoetst aan de daarvoor geldende wettelijk kaders en beleidsregels. In situaties waar het planvoornemen leidt tot toenames van het geluidniveau boven het niveau van de voorkeurswaarde zal onderzocht worden of deze toenames met doelmatige geluidbeperkende maatregelen kunnen worden voorkomen. Maatregelen in de overdracht (zoals een geluidsscherm) worden pas overwogen als maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld geluidreducerend asfalt of maatregelen binnen het terrein van VDL Nedcar) niet mogelijk of onvoldoende

	<i>toereikend zijn. Of het door de indieners gevraagde geluidscherm langs de N297 een doelmatige maatregel is om een toename van de geluidbelasting compenseren zal moeten blijken uit het akoestisch onderzoek.</i> <i>Een vierpuntsaansluiting N297 maakt geen deel uit van de projectscope en dus ook niet de infrastructuurvarianten zoals die worden uitgewerkt. Een en ander is nader toegelicht in het bijlagenboek bij het concept-NRD in de Rapportage 'Verkeerssituatie omgeving VDL Nedcar, Concretiseringsfase ten behoeve van verkenningennota 2017 en nadere planvorming (Provincie Limburg, 2019)'. Verder maakt het opstellen van een integraal verkeersplan voor Nieuwstadt, het nakomen van compensaties op grond van operatie Bottleneck (voor zover die niet nagekomen mochten zijn), parkeervoorzieningen voor chauffeurs, het aanleggen van glasvezel, realisatie parkeervoorzieningen voor chauffeurs en aanpassingen aan fiets- en wandelpaden voor zover die niet direct samenhangen met de uitbreiding van VDL Nedcar geen onderdeel uit van de projectscope. Overigens kunnen dit soort wensen wel ingebracht worden in het project Platteland in Ontwikkeling Swentibold (PIO Swentibold). In het MER vindt verder een beoordeling voor lichthinder plaats en in het kader van het PIP en omgevingsvergunning wordt er een lichtplan opgesteld.</i> <i>Wat betreft bodem geldt dat het activiteitenbesluit Wet milieubeheer volledig van kracht is en rechtstreeks doorwerkt. Dat wil zeggen dat er voor alle bodembedreigende zaken er een verwaarloosbaar bodemrisico moet zijn. In het kader van externe veiligheid vindt er een extern veiligheidsonderzoek plaats en is er onder andere advies vereist van de veiligheidsregio. Het opstellen van een calamiteiten- en communicatieplan is niet verplicht.</i> <i>De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de NRD.</i> Historisch cultuurlandschap Indiener vraagt meer respect voor het historisch agrarisch landschap in de omgeving van de fabriek, waar mogelijk door behoud en restauratie en op zijn minst door informatiedragers/herinneringsbordjes. Indiener doet diverse suggesties ten aanzien van niet wettelijke compensatie van het historisch cultuurlandschap. <i>Standpunt Gedeputeerde staten</i> <i>De effecten van het voornemen op het historisch (cultuur) landschap zijn onderdeel van het MER. Conform hetgeen is beschreven in de NRD komt het landschap en cultuurhistorie aan de orde. Voor dit aspect vindt onderzoek plaats op basis waarvan de effecten beoordeeld worden. In de afweging om tot een voorkeursalternatief te komen wordt de effectbeoordeling meegenomen. Voorts wordt er in het kader van het PIP een plan voor de landschappelijke inpassing uitgewerkt.</i> <i>De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de NRD.</i>
5	Gemeente Sittard-Geleen Indiener geeft aan dat de locatie rondom Wolfrath de vierde locatie is waarop een bedrijfsmatige claim wordt gelegd. Deze locatie is echter van een andere orde dan eerdere locaties, omdat hier diverse waarden van toepassing zijn. Indiener wil vermijden dat natuur en erfgoed worden aangetast voordat VDL Nedcar daadwerkelijk een nieuwe opdracht heeft van een autoproducent/merk. Indiener verzoekt met klem geen bomen te kappen of andere tijdelijke invullingen te geven op/aan het terrein rondom Wolfrath. <i>Standpunt Gedeputeerde Staten</i> <i>In het kader van de verdere uitwerking in het PIP (planregels) en het daarbij behorende plan voor de landschappelijke inpassing zal de inpassing van het landgoed rond kasteel Wolfrath in overleg met de omgeving nader vorm gegeven worden. Hierbij zal ook nagegaan worden in hoeverre onnodige of voortijdige bomenkap op het terrein voorkomen kan worden.</i> <i>De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de NRD.</i> De eerder gemaakte afspraken over leefbaarheidscompensatie (in de anterieure overeenkomst tussen de gemeente Sittard-Geleen en VDL Nedcar) in het kader van een eerder in beeld zijnde gemeentelijke bestemmingsplanprocedure zijn nooit geformaliseerd door de provinciale keuze voor een PIP.

Indiener wil in overleg met het bevoegd gezag over de compensatie voor de afname van de leefbaarheid van de inwoners in Holtum. Indiener wil tevens in gesprek over de compensatie voor de functieverandering bij bouwplannen, conform de Nota Kostenverhaal.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Dit financieel aspect gaat niet over ons planvoornemen tot het voorbereiden van een PIP, noch over de reikwijdte en detailniveau van het MER. Wij zullen dit punt op korte termijn bespreken met de gemeente Sittard-Geleen in een apart bestuurlijk overleg.

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de NRD.

Indiener pleit voor het volledig inzetten van compensatie (leefbaarheid en natuur) in Holtum. De structuur die hiervoor gebruikt wordt, is bespreekbaar. Indiener vraagt daarbij aandacht voor de recreatieve functie in het gebied en verkeersmaatregelen tegen sluipverkeer.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

In het kader van de concept-NRD wordt er alleen gesproken over natuurcompensatie maar niet over compensatie inzake leefbaarheid. In het kader van het opstellen en de verdere uitwerking van het PIP zal er een natuurcompensatieplan opgesteld worden en een natuurcompensatieovereenkomst afgesloten worden tussen de provincie Limburg en VDL Nedcar. Voor zover de natuurcompensatie niet fysiek ter plekke van de ingreep gerealiseerd gaat worden, zal de natuurcompensatie nader vorm gegeven worden via het project Platteland in Ontwikkeling Swentibold (PIO Swentibold). Dit is de wijze waarop wij invulling geven aan natuurcompensatie voor zover die bestaat uit een financiële bijdrage. De gemeente Sittard-Geleen is één van de deelnemers in dit project.

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de NRD.

Indiener geeft aan dat de realisatie van drie windturbines op het bedrijventerrein Holtum-Noord geen autonome ontwikkeling is.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Het is juist dat de realisatie van drie windturbines op bedrijventerrein Holtum-Noord geen autonome ontwikkeling is. Wij hebben van de gemeente Sittard-Geleen begrepen dat besluitvorming hierover in de gemeenteraad dit jaar niet meer te verwachten is. Het NRD zal op dit punt aangepast worden door de drie windturbines op te nemen onder 'overige ontwikkelingen'.

De zienswijze leidt tot aanpassing van de NRD: de drie windturbines op bedrijventerrein Holtum-Noord worden opgenomen onder 'overige ontwikkelingen'.

Indiener vraagt om de verkeerseffecten op aansluitende lokale wegen (zoals de Gouverneur G. Ruijs de Beerenbroecklaan) als gevolg van de uitbreiding van VDL Nedcar mee te nemen in het MER.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Deze effecten worden voor een deel van het omliggend wegennet in beeld gebracht in de verkeerskundige doorrekeningen in de verkeersmodellen zoals die gebruikt worden voor het MER. De Gouverneur G. Ruijs de Beerenbroecklaan maakt onderdeel uit van deze modellen.

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de NRD.

Indiener verzoekt ook het voorontwerp PIP ter visie te leggen.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Wij begrijpen het argument van Sittard Geleen op grond van hun werkwijze zoals vastgelegd in de gemeentelijke inspraakverordening, maar zoals reeds ook in ambtelijk overleg met de gemeente Sittard-Geleen toegelicht, kiezen Gedeputeerde Staten hier niet voor. Voor het PIP geldt een ambitieuze planning. Nog los van het feit dat het bij de provincie Limburg niet gebruikelijk is om een voorontwerp-PIP breed voor inspraak in procedure te brengen, biedt de in het licht van de onderhandelingen van VDL Nedcar met potentiële autoproducenten en merken noodzakelijke planning, daartoe ook niet de ruimte.. Dat laat onverlet dat wij als Provincie volop inzetten op een goed omgevingsmanagement, ook voor wat betreft de tervisielegging van het ontwerp-PIP.

	<i>Dat doen wij aan de hand van 1:1 gesprekken met burgers, omwonenden en belangenorganisaties, informatiebijeenkomsten en voorzieningen als nieuwsbrieven en een projectwebsite (www.qowvdl.nl). De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de NRD.</i> Indiener vraagt aandacht voor de toename van vrachtverkeer en daarmee samenhangende mogelijke knelpunten die ontstaan door het parkeren van vrachtauto's op en langs openbare wegen en de goederenrangingen van VDL Nedcar. <i>Standpunt Gedeputeerde Staten</i> <i>Het parkeren is reeds een knelpunt in de huidige situatie. Een toename kan mede gevolg zijn van de uitbreiding van VDL Nedcar. De effecten daarvan worden meegenomen in het MER. Daarnaast geldt dat het ten aanzien van de huidige aan desbetreffende wegbeheerders (gemeenten, provincie, Rijkswaterstaat) is om te zorgen voor een adequate handhaving. De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de NRD.</i> Indiener vraagt aandacht aan de bereikbaarheid van Mitsubishi/Katoennatie bij onverhoopte calamiteiten bijvoorbeeld ter plaatse van de geplande ongelijkvloerse kruising. <i>Standpunt Gedeputeerde Staten:</i> <i>Ten behoeve van calamiteiten zal met alle betrokkenen in het gebied nader afspraken gemaakt gaan worden hoe om te gaan bij calamiteiten en daarbij noodzakelijke ontsluitingen van aanwezige bedrijven en aanrijroutes voor hulpdiensten. De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de NRD.</i>
6	Indiener is van mening dat de uitbreidingsplannen een groot positief effect hebben op de werkgelegenheid in de gemeente, regio en zelfs ver daarbuiten. Indiener verzoekt om ook de verkeerskundige effecten voor het verkeer van de N297 en N276 in zuidelijke richting naar Sittard en verder te onderzoeken. Wegaanpassingen op het kruispunt N297-N276 richting Sittard en het eerste deel van de N276 zijn volgens indiener noodzakelijk om het verkeer op een verantwoorde manier af te kunnen wikkelen. <i>Standpunt Gedeputeerde Staten:</i> <i>Het blijkt niet duidelijk te zijn in de figuren in de NRD dat de wegaanpassingen (wegontwerp) ook op het kruispunt N297-N276 plaatsvinden. Ook op het door de indiener aangegeven wegvak zijn in de alternatieven verkeerskundige maatregelen opgenomen, die in het MER onderzocht en beoordeeld worden. De NRD zal naar aanleiding van deze zienswijze op de volgende wijze worden aangepast: de figuren in de NRD worden zodanig aangepast dat zichtbaar is dat ook op dit deel van het wegvak verkeerskundige effecten worden voorzien en berekend.</i>
7	Indiener verzoekt in het MER expliciet rekening te houden met lichthinder en de impact van de plannen voor amateurastronomie inzichtelijk te maken. <i>Standpunt Gedeputeerde Staten:</i> <i>In het MER zal een beoordeling voor lichthinder plaatsvinden, echter niet specifiek voor astronomie. Er vindt onderzoek plaats naar de effecten van (de toename van) lichthinder op de omgeving. Verder zal er in het kader van de uitwerking van het inpassingsplan en omgevingsvergunning ook een lichtplan uitgewerkt worden. De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de NRD.</i> Indiener is van mening dat de plannen niet mogen leiden tot een verdere toename van de helderheid van de hemelachtergrond. <i>Standpunt Gedeputeerde Staten:</i> <i>In het MER vindt een beoordeling voor lichthinder plaats, echter niet een specifieke toename van de helderheid van de hemelachtergrond. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de NRD.</i>

	Indiener stelt dat bij beoordeling op basis van expert judgement één of meerdere actieve amateurastronomen betrokken moeten worden. Indiener geeft aan hiertoe bereid te zijn. <i>Standpunt Gedeputeerde Staten:</i> <i>In het MER vindt een beoordeling voor lichthinder plaats, mogelijke ondersteuning van een actieve amateurastronoom is daarbij niet uitgesloten.</i> <i>De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de NRD.</i>
8	Indiener is van mening dat het park dat Nieuwstadt als compensatie van de Duitse autoweg heeft gekregen nu door de provincie aangetast gaat worden om de uitbreiding van het industrieterrein en de bijbehorende infrastructuur mogelijk te maken. <i>Standpunt Gedeputeerde Staten</i> <i>Het klopt dat landschapspark de Graven is aangelegd als compensatie voor de aansluiting van de N297 op het Duitse wegennet. Vanwege diverse ontwikkelingen, waaronder de uitbreiding van VDL Nedcar in 'het smalste stukje van Limburg', onderzoekt de Provincie Limburg samen met gemeenten, Waterschap Limburg en andere organisaties daarom in het PIO project Swentibold hoe het de recreatieve en landschappelijke functies van het "buitengebied" rondom Nieuwstadt zo goed mogelijk behouden en daar waar mogelijk, versterkt kunnen worden.</i> <i>De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het NRD.</i> Indiener geeft aan dat effecten op NOx, PM10 en PM2,5 en bodemkwaliteit kwantitatief onderzocht dienen te worden en verzoekt tevens om meerdere stoffen te onderzoeken. <i>Standpunt Gedeputeerde Staten</i> <i>De effecten op luchtkwaliteit worden kwantitatief, door middel van modelberekeningen in beeld gebracht. De concentraties stikstofdioxide (NOx) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) worden voor zowel de referentiesituatie als het planvoornemen in beeld gebracht en getoetst aan de wettelijke grenswaarden. De beoordeling van zeer fijnstof (PM_{2,5}) vindt kwalitatief plaats.</i> <i>De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het NRD.</i> Indiener geeft aan dat effecten op de bodemkwaliteit verder kunnen reiken dan het plangebied en dat het onderzoeksgebied onder andere het waterwingebied moet bevatten. <i>Standpunt Gedeputeerde Staten</i> <i>In het MER wordt aangegeven of verontreinigingen in het plangebied voorkomen en hoe daarmee wordt omgegaan. Dit betreft uitsluitend de gronden binnen het plangebied. Het voornemen heeft geen effecten op de kwaliteit van de bodem buiten het plangebied, omdat die gronden niet geroerd worden. De effecten van het voornemen op bijvoorbeeld het waterwingebied worden onder het thema 'water' behandeld.</i> <i>De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het NRD.</i> Indiener vraagt zich af of er aantoonbaar gebrek aan werkgelegenheid in de regio is, en zo ja, of onderzocht kan worden of dit opgelost kan worden met vernieuwende, duurzame projecten. <i>Standpunt Gedeputeerde Staten</i> <i>Wij streven naar een structurele en gezonde economische structuur in de regio waarvan behoud van en uitbreiding van werkgelegenheid een belangrijk onderdeel is. Het onderhavige project levert een belangrijke bijdrage aan een vernieuwende duurzame basis voor de gewenste economische structuurversterking.</i> <i>De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het NRD.</i> Indiener vraagt in hoeverre inwoners van Nieuwstadt eerder ziek worden dan inwoners van andere gebieden waar minder uitstoot/vervuiling aanwezig is. <i>Standpunt Gedeputeerde Staten</i> <i>Voor het aspect gezondheid wordt een analyse uitgevoerd van de effecten van het voornemen op gezondheidsthema's als luchtkwaliteit, geluid, hittestress en externe veiligheid, waarbij niet alleen boven</i>

	<i>de grenswaarden wordt gekeken, maar met name ook bij concentraties onder de grenswaarden het effect op de gezondheid van mensen wordt beschouwd. Dit wordt samengevat in een gezondheidseffectscreening (GES).</i> <i>De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het NRD.</i> Indiener geeft aan dat voor alle onderzoeksthema's duidelijk moet worden tot hoever het studiegebied reikt. <i>Standpunt Gedeputeerde Staten</i> <i>Per onderzoeksthema wordt het studiegebied gedefinieerd. Dit verschilt per onderzoeksthema. Het studiegebied wordt in iedere rapportage gedefinieerd. De definiëring van het studiegebied wordt echter niet in de NRD behandeld, omdat het studiegebied per onderzoeksthema afhankelijk is van verschillende factoren.</i> <i>De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het NRD.</i>
9	VVE Witham Indiener geeft aan dat op basis van de beschikbare informatie nog geen zienswijze geschreven kan worden. Daarom beperkt de indiener zich tot het delen van haar zorgpunten. Indiener is van mening dat er geen concessie aan veiligheid gedaan mag worden bij de uitbreiding van de infrastructuur. Indiener vindt het van belang dat er in het MER voldoende aandacht besteed wordt aan leefbaarheidsaspecten, zoals geluid en luchtkwaliteit. Eveneens hecht indiener waarde aan historie, natuur en landschap en verzoekt deze elementen terug te laten komen in het MER. <i>Standpunt Gedeputeerde Staten:</i> <i>Conform hetgeen beschreven in de NRD komen de aspecten verkeersveiligheid, leefbaarheid (waaronder geluid en luchtkwaliteit), cultuurhistorie, natuur en landschap terug in het MER. Voor alle aspecten vindt kwalitatief of kwantitatief onderzoek plaats op basis waarvan de effecten beoordeeld worden. In de afweging om tot een voorkeursalternatief te komen wordt de effectbeoordeling meegenomen.</i> <i>De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de NRD.</i> Indiener is van mening dat er niet bezuinigd moet worden op de aankleding van VDL Nedcar. <i>Standpunt Gedeputeerde Staten:</i> <i>In het MER wordt de invloed van verschillende (milieu)aspecten beoordeeld, de verdere landschappelijke inpassing wordt in het plan voor de landschappelijk inpassing en het Provinciale Inpassingsplan (PIP) geregeld. In het kader van het opstellen van het plan voor de landschappelijke inpassing en het ontwerp van de bedrijfsgebouwen wordt ook de aankleding van VDL Nedcar onderzocht.</i> <i>De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de NRD.</i>
10	Groen Links Echt-Susteren Indiener maakt zich zorgen over de toename van vrachtverkeer door de uitbreiding. Indiener eist daarom een officieel meetstation voor luchtvervuiling te realiseren. Indiener heeft de wens een milieuzone in te richten voor het vrachtverkeer. <i>Standpunt Gedeputeerde Staten:</i> <i>In het MER worden effecten van het (vracht)verkeer op de luchtkwaliteit in beeld gebracht. Mede op grond van deze informatie kan voor het nog te bepalen voorkeursalternatief bepaald worden of aanvullende maatregelen nodig zijn.</i> <i>Ten aanzien van het verzoek van indiener een meetstation in te richten, merken wij het volgende op. Over de uitstoot van vervuilende stoffen door verkeer is veel bekend. Zo wordt voor het bepalen van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door verkeer uitgegaan van emissiefactoren gebaseerd op door TNO uitgevoerde metingen onder praktijkomstandigheden (dus niet van theoretische waarden). Verder is er veel kennis over hoe luchtverontreinigende stoffen zich verspreiden in de buitenlucht.</i>

	<i>Ook over de verkeerssamenstelling en intensiteit op de wegen in de omgeving van VDL Nedcar is, onder andere op basis van verkeerstellingen, veel gedetailleerde informatie voorhanden. Daardoor is het goed mogelijk om de luchtkwaliteit op betrouwbare wijze te berekenen, zonder dat daarvoor aanvullende (nul)metingen en een meetstation nodig zijn. Vanzelfsprekend worden alle berekeningen uitgevoerd volgens de daar voor geldende wettelijke voorschriften.</i> <i>De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de NRD.</i> Indiener vraagt aandacht voor het realiseren van een volledige vierpuntsaansluiting van de N297 op de Nusterweg/Sittarderweg. <i>Standpunt Gedeputeerde Staten</i> <i>Het realiseren van een vierpuntsaansluiting maakt geen deel uit van de projectscope en daarmee van de infrastructuurvarianten zoals die worden uitgewerkt. Een en ander is nader toegelicht in het bijlagenboek bij het concept-NRD in de Rapportage 'Verkeerssituatie omgeving VDL Nedcar, Concretiseringsfase ten behoeve van verkenningennota 2017 en nadere planvorming (Provincie Limburg, 2019)'. Meer concreet onder paragraaf 5.5.2 "Mogelijkheden vierpuntsaansluiting Nusterweg".</i> <i>De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de NRD.</i> Landschappelijke inpassing De indiener pleit, los van de verplichte wettelijke natuurcompensatie, voor een robuuste landschappelijke inpassing van alle industriële activiteiten, waaronder geparkeerde auto's en gebouwen, bij voorkeur o.a. door middel van een begroeide aarden wal. <i>Standpunt Gedeputeerde Staten:</i> <i>In het kader van de verdere uitwerking in het PIP en het daarbij behorende plan voor de landschappelijke inpassing zal de landschappelijke inpassing in overleg met de omgeving nader vorm gegeven worden. In het MER vormt landschappelijke inpassing één van de onderzoeksthema's waarop de alternatievenafweging plaatsvindt.</i> <i>De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de NRD.</i> Indiener is van mening dat de natuurcompensatie in de directe omgeving van Nieuwstadt gerealiseerd dient te worden om daarmee de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) oost-west te versterken. <i>Standpunt Gedeputeerde Staten:</i> <i>In het MER wordt de invloed van verschillende (milieu)aspecten onderzocht en beoordeeld. Natuurcompensatie zal plaatsvinden op basis van het op te stellen natuurcompensatieplan in het kader van het PIP. Er wordt in het natuurcompensatieplan ook aangegeven op welke wijze en waar de compensatie plaatsvindt.</i> <i>De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de NRD.</i> Voetgangers en fietsers Indiener pleit voor behoud en uitbreiding van fiets- en wandelroutes voor recreatieve doeleinden en voor woon-werkroutes per fiets. <i>Standpunt Gedeputeerde Staten:</i> <i>In het kader van de verdere uitwerking in het PIP en het daarbij behorende plan voor de landschappelijke inpassing zal naar recreatieve routes en verbindingen gekeken worden. Daar waar in dit plan verbeteringen en uitbreidingen worden voorgesteld voor bestaande fiets- en wandelroutes rondom VDL Nedcar, zal dit idee als gewenste maatregel ingebracht worden in het project Platteland in Ontwikkeling Swentibold (PIO Swentibold).</i> <i>De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de NRD.</i>
11	Groen Links Sittard-Geleen Indiener is van mening dat de omschrijving van het doel van het MER onzorgvuldig en partijdig is. Indiener geeft aan dat het doel van het MER niet het mogelijk maken is van de uitbreiding van VDL Nedcar en daaraan gerelateerde aanpassingen aan de infrastructuur, maar het toetsen van de effecten

van de voorgenomen ontwikkeling.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

Het planvoornemen en de doelstelling is in het uitgebreide ambtelijke en bestuurlijke voortraject tussen VDL Nedcar, Provincie Limburg, de gemeente Sittard-Geleen en de gemeente Echt-Susteren besproken. In een samenwerkingsovereenkomst hebben Provincie Limburg en VDL Nedcar het planvoornemen en de doelstelling van het project vastgelegd.

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de NRD.

Indiener vraagt zich af waarom de verwachte effecten vanuit VDL Nedcar niet expliciet in beeld zijn gebracht voor de nabijgelegen Grensmaas (Natura 2000 gebied).

Standpunt Gedeputeerde Staten:

In de voortoets die uitgevoerd wordt in het kader van het MER worden de effecten van verschillende (milieu)aspecten in beeld gebracht, waaronder de effecten op Natura2000 gebieden. Hierbij wordt onderzocht of significante effecten optreden als gevolg van stikstofdepositie.. Welke gebieden worden onderzocht is afhankelijk van de afstand tussen het betreffende Natura 2000-gebied en het plangebied. Gezien de nabijheid van Grensmaas wordt dit gebied meegenomen in de effectbeoordeling.

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de NRD.

Indiener vraagt zich af welke gevolgen de uitspraak van de Raad van State over stikstofdepositie heeft voor het planvoornemen.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

In het MER vindt een beoordeling van de alternatieven plaats voor stikstofdepositie waarbij wordt gerekend met de nieuwe AERIUS-calculator. Afhankelijk van de resultaten hiervan wordt -mede naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State - bekeken welke vervolgstappen ondernomen moeten worden.

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de NRD.

Indiener vraagt zich af of de maatschappelijke effecten voor het 'studiegebied' in het MER straks inzichtelijk worden gemaakt voor de drie verschillende alternatieven en wordt vergeleken met de referentiesituatie, inclusief autonome ontwikkelingen en exclusief autonome ontwikkelingen.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

In het MER worden de alternatieven afgezet tegen de referentiesituatie, dat is de toekomstige situatie (2030) inclusief de autonome ontwikkelingen. Omdat de referentiesituatie gezien kan worden als de reële situatie maar ook als de vergunde situatie (dat wat volgens de verleende vergunning(en) toegestaan is), worden beide situaties in beeld gebracht. In beide gevallen worden autonome ontwikkelingen meegenomen.

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de NRD.

Indiener zet grote vraagtekens bij het behoud van de leefbaarheid voor de directe omgeving van VDL Nedcar bij de voorgenomen uitbreiding en geeft aan dat de verwachte negatieve effecten voor milieu en gezondheid binnen een straal van 30 km van de fabriek niet zomaar kunnen worden gecompenseerd.

Standpunt Gedeputeerde Staten:

De gevolgen van de alternatieven voor de leefbaarheid in de directe omgeving worden in het MER onderzocht aan de hand van diverse thema's (bijvoorbeeld geluid, lichthinder, luchtkwaliteit etc.). Op grond van de resultaten van deze onderzoeken kan een oordeel worden gegeven over de effecten op leefbaarheid en gezondheid in de directe omgeving. Het voorkeursalternatief wordt mede gebaseerd op deze effecten. Bij de keuze van het voorkeursalternatief wordt het uitgangspunt gehanteerd dat leefbaarheid voor de directe omgeving zo min mogelijk aangetast mag worden. Daarbij wordt een onderzoeksgebied gehanteerd, waarvan de grootte afhankelijk is van het onderzoeksthema (namelijk tot waar betreffende effecten in de regel reiken). In het MER wordt nagegaan in hoeverre mitigerende of compenserende maatregelen noodzakelijk en mogelijk zijn om de negatieve effecten te verminderen.

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de NRD.

3. Advies Commissie voor de milieueffectrapportage

De Commissie m.e.r. heeft op 22 augustus 2019 haar toetsingsadvies op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Uitbreiding VDL Nedcar uitgebracht. Wij danken de Commissie m.e.r. voor haar uitgebreide advies en zullen dit meenemen bij de voorbereiding van het MER. De Commissie m.e.r. adviseert nadrukkelijk 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 zo veel mogelijk kunnen worden vermeden. De Commissie refereert daarbij aan de waarde van het Sterrebos en de ruimtelijke kwaliteit, landschap, cultuurhistorie en natuur.

Naar aanleiding van dit deel van het advies van de Commissie m.e.r. zal nogmaals worden nagegaan of er mogelijkheden zijn het ruimtebeslag van de uitbreiding en de effecten op de leefomgeving, landschap, cultuurhistorie en natuur te beperken. Als deze nadere analyse leidt tot een realistisch en haalbaar alternatief zal dit in het MER verder worden uitgewerkt en meegenomen.

Enkele onderdelen van het advies nemen wij echter niet over en de overwegingen die daaraan ten grondslag liggen worden hieronder beschreven. De elementen uit het advies die onderstaand niet expliciet terugkomen, worden wél meegenomen in het nieuwe MER.

Railterminal

De Commissie m.e.r. adviseert te onderzoeken of de aanpassing van de infrastructuur en de ingebruikname van het oostelijk gelegen stuk grond (nieuwe) kansen biedt voor de inpassing en haalbaarheid van de railterminal. In 2015 is door bureau BCI een Verkenningennota opgesteld met daarin een programma van maatregelen om VDL Nedcar toekomst vast te verankeren. Onderdeel was het realiseren van een spooraansluiting inclusief Car Handling Terminal (CHT). De Verkenningennota is in 2017 herijkt en concludeerde het volgende:

1. Een dedicated Car Handling Terminal is volgens marktpartijen nu niet haalbaar.
2. De realisatie van een multipurpose terminal moet enerzijds aan strakke voorwaarden van potentiële exploitanten voldoen en brengt anderzijds zodanige ruimtelijke, logistieke en milieuproblemen met zich mee, dat het niet in de rede ligt verdere uitbreiding van het spoortracé naar een terminal respectievelijk terminalopzet op de Yard te continueren.

Gedeputeerde Staten van Limburg hebben op 26 februari 2019 besloten om de PIP-procedure "Spooraansluiting Yard (inclusief Car Handling Terminal)" stop te zetten. De railterminal wordt daarom niet verder onderzocht in de alternatieven en het MER.

Lichthinder

Ten aanzien van lichthinder adviseert de Commissie m.e.r. om onderzoek te doen naar de directe uitstraling naar de omgeving, alsook naar uitstraling naar boven, de hemelhelderheid. In het MER wordt enkel uitstraling naar de omgeving onderzocht, de hemelhelderheid zal niet getoetst worden. Hier zijn geen gestandaardiseerde meetmethoden voor voorhanden.

Bereikbaarheid

De Commissie m.e.r. adviseert in het kader van bereikbaarheid de ontsluitingsstructuren voor auto, fiets en openbaar vervoer te onderzoeken. Voor auto en fiets maken de ontsluitingsstructuren onderdeel uit van de alternatieven, voor openbaar vervoer niet. Aan het bestaande openbaar vervoersnetwerk wordt namelijk niets gewijzigd in de ontwerpen, omdat het openbaar vervoer gezien de kortstondige en hoge piekbelastingen en nachtelijke dienstaanvang/-einde, geen significante oplossing kan bieden voor de bestaande doorstromingsproblematiek.

Tevens adviseert de Commissie m.e.r. cijfers te presenteren van het gebruik van de wegenstructuur door fietsers en landbouwverkeer. Cijfers door het gebruik van landbouwverkeer zijn niet maatgevend en worden daarom niet gepresenteerd in het MER.

De Commissie m.e.r. adviseert tot slot de parkeerstructuur en druk en de daaruit volgende looproutes op het terrein te onderzoeken. Dit betreft geen milieueffect en wordt daarom niet onderzocht in het MER.

Behoort bij het besluit van Gedeputeerde
Staten van Limburg van 24 september 2019

Nota van Wijzigingen concept-NRD 'Uitbreiding VDL Nedcar'

Maastricht, 24 september 2019

www.limburg.nl

Behoort bij het besluit van
Gedeputeerde Staten van Limburg van
24 september 2019

Nota van Wijzigingen concept-NRD 'Uitbreiding VDL Nedcar'

September 2019

Nota van Wijzigingen concept-NRD 'Uitbreiding VDL Nedcar'

Er is een aantal wijzigingen doorgevoerd in de definitieve 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau Uitbreiding VDL Nedcar' ten opzichte van de conceptversie, zoals die ter inzage heeft gelegen. Deze wijzigingen zijn doorgevoerd naar aanleiding van:

1. Inspraak op de concept-Notitie Reikwijdte en Detailniveau;
2. Advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage;
3. Ambtshalve wijzigingen.

In de kolom 'Tekstwijziging' is aangegeven hoe de teksten zijn gewijzigd ten opzichte van de concept versie. Hierbij is toegevoegde nieuwe tekst cursief weergegeven. Verwijderde tekst is doorgestreept. Daarnaast is er een aantal wijzigingen door het volledige document doorgevoerd. Dit geldt voor de volgende zaken:

- Door het gehele document inclusief titelblad is "Concept-NRD" aangepast naar "NRD", behalve wanneer het uitdrukkelijk een bepaalde stand van zaken uit de Concept-NRD betrof;
- De titel van het product "Nota van Zienswijzen" is door het hele rapport veranderd in "Nota van Zienswijzen en Advies";
- De spelling van de afkortingen MER en m.e.r. is nu door het hele rapport juist opgenomen.

Paragraaf	Tekstwijziging	Reden voor wijziging
Leeswijzer en veelgebruikte begrippen	De volgende alinea is toegevoegd: <i>Dit is de definitieve versie van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor de m.e.r.-procedure voor de voorgenomen uitbreiding van VDL Nedcar. Deze versie van de NRD is gebaseerd op de concept-NRD waarop in de periode van donderdag 27 juni 2019 t/m woensdag 24 juli 2019 inspraak mogelijk is geweest. De inspraak en het advies van de Commissie voor de m.e.r. hebben geleid tot een aantal aanpassingen en aanvullingen die zijn doorgevoerd ten opzichte van de concept-NRD. Het bestuurlijk standpunt ten aanzien van de zienswijzen en de wijze waarop omgegaan wordt met het advies van de Commissie in het MER is vastgelegd in de Nota van Zienswijzen en Advies. Een overzicht van wijzigingen is opgenomen in een Nota van Wijzigingen. Beide nota's zijn gevoegd bij deze definitieve versie van het NRD.</i>	N.a.v. inspraak en advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage
Samenvatting	Ca. 180 hectare is veranderd in ca. 175 hectare	Ambtshalve wijziging
Samenvatting	De volgende passage is geschrapt: Windturbines: realisatie drie windturbines van ca. 3,5 megawatt met ashoogte circa 130-140 meter en tiphoogte van 200-220 meter op het bedrijventerrein Holtum-Noord;	Ambtshalve wijziging
Samenvatting	Er zijn nieuwe alinea's ingevoegd met onderstaande tekst: Resultaat van inspraak en advies <i>De inspraak op de concept-NRD en het advies van de Commissie m.e.r. over de concept-NRD ten aanzien van het aspect bereikbaarheid en infrastructuur, maken het wenselijk om in het MER tevens op zoek te gaan naar mogelijkheden om de knelpunten van de bereikbaarheid en doorstroming met minder ingrijpende maatregelen (minder asfalt en beton) in combinatie met slimme maatregelen, op te lossen.</i> <i>Daarbij komt dat het ontwerpproces – dat parallel aan de inspraakperiode op de concept-NRD verder is gegaan – inmiddels tot een beter inzicht heeft geleid in de kostenprognose van de alternatieven die in de concept-NRD zijn beschreven. De, nog indicatieve, geprognosticeerde kosten liggen duidelijk hoger dan de indicatieve ramingen die eerder zijn gedaan voor de varianten voor de infrastructuur. Er zijn dus goede redenen om in het kader van het opstellen van het MER op zoek te gaan naar een sobere, maar niettemin doelmatige oplossing voor de bereikbaarheidsproblematiek.</i>	N.a.v. het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage

	<i>Deze oplossingsrichting voor de infrastructuur wordt als een nieuw alternatief toegevoegd aan de alternatieven die in het MER worden onderzocht door Gedeputeerde Staten. Het gaat in feite om twee alternatieven: zowel voor de aanpassing van de bestaande infrastructuur als voor de randweg wordt deze oplossingsrichting onderzocht. De met het m.e.r.-onderzoek verkregen informatie maakt het mogelijk een voorkeursvariant te kiezen voor de aanpak van de bereikbaarheidsproblematiek. Op welk moment de keuze voor een voorkeursvariant kan en zal plaatsvinden, is op dit moment nog niet duidelijk. Het is mogelijk dat als voldoende informatie beschikbaar is en als onderdeel van het proces van het opstellen van het MER, een tussentijdse selectie zal plaatsvinden waarbij niet kansrijke alternatieven gemotiveerd zullen afvallen.</i> Onderzoeken van een nieuw, integraal alternatief <i>De Commissie m.e.r. adviseert 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 zo veel mogelijk kunnen worden vermeden. De Commissie refereert daarbij aan de waarde van het Sterrebos en de ruimtelijke kwaliteit, landschap, cultuurhistorie en natuur.</i> <i>Naar aanleiding van dit deel van het advies van de Commissie m.e.r. zal nogmaals worden nagegaan of er mogelijkheden zijn om het ruimtebeslag van de uitbreiding en de effecten op de leefomgeving, landschap, cultuurhistorie en natuur te beperken. Deze nadere analyse zal worden verricht ten aanzien van alle alternatieven. Als deze nadere analyse leidt tot een realistisch en haalbaar alternatief, dan zal dit alternatief in het MER verder worden uitgewerkt en meegenomen.</i> Te onderzoeken alternatieven en varianten In het MER worden de effecten van de totale ontwikkeling in samenhang in beeld gebracht. Er wordt niet apart gekeken naar een alternatief dat betrekking heeft op enkel de uitbreiding van de fabriek of de varianten voor de infrastructuur. De bouwstenen “fabriek” en “infrastructuur” zijn daarom samengevoegd tot integrale alternatieven, zoals te zien is in tabel 2. De alternatieven en varianten zoals die opgenomen waren in de concept-NRD zijn weergegeven in figuur 3 t/m 5. Naar aanleiding van zienswijzen, kostenprognoses en het advies van de Commissie m.e.r. is besloten extra alternatieven in het MER te onderzoeken. In het MER worden figuren van deze alternatieven opgenomen. Samengevat worden daarmee de volgende alternatieven in het MER onderzocht:	
Samenvatting	De volgende passage is geschrapt: Er is besloten om deze reële varianten verder te onderzoeken in de m.e.r.	Ambtshalve wijziging
Samenvatting	“ De alinea bij “te onderzoeken alternatieven en varianten” is ingevoegd achter de nieuwe alinea van “het onderzoeken van een nieuw, integraal alternatief” waarbij tabel 2 is ingevoegd onder het kopje “Aanpassingen infrastructuur.” Daarnaast is de volgende tekst en samenvattende tabel toegevoegd: <i>Naar aanleiding van zienswijzen, kostenprognoses en het advies van de Commissie m.e.r. is besloten extra alternatieven in het MER te onderzoeken. In het MER worden figuren van deze alternatieven opgenomen. Samengevat worden daarmee de volgende alternatieven in het MER onderzocht:</i>	Ambtshalve wijziging

	Integrale alternatieven voor de m.e.r.-procedure* Alternatief 1A Alternatief 1B Alternatief 1C (nieuw) Alternatief 2A Alternatief 2B (nieuw)	Fabrieksscenario (BCI Consultancy) Scenario 3.1 Scenario 3.1 Scenario 3.1 Scenario 3.1 Scenario 3.1	Infrastructuur Variant A1 Aanpassing bestaande infra (2x1) Variant A2 aanpassing bestaande infra (2x2) Variant A3 vereenvoudigde variant aanpassing bestaande infra (1x2) Variant C2 (randweg) Variant C3 vereenvoudigde variant van randweg	
	(*) Plus een analyse van (de mogelijkheden tot) het beperken c.q. optimaliseren van het ruimtebeslag waaronder (mogelijk) ontzien van het Sterrebos. Deze analyse wordt verricht voor alle alternatieven.			
Inleiding	“10 april 2019” is gewijzigd in “18 april 2019”.			Ambtshalve wijziging
Inleiding	Het woord “Veiligheidsregio” is verwijderd.			Ambtshalve wijziging
1.4	Alinea onder figuur verandert: in de concept-NRD is deze tekst geschreven in toekomstige tijd. In definitieve versie is deze tekst als verleden tijd beschreven.			Ambtshalve wijziging
1.5	De volgende passage is geschrapt: In deze NRD is beschreven wat in de m.e.r. wordt onderzocht en op welke manier de onderzoeken worden uitgevoerd. Aan de hand van het NRD raadpleegt het bevoegd gezag de wettelijke adviseurs en de betrokken bestuursorganen over de reikwijdte en detailniveau van het MER. Daarnaast wordt iedereen in de gelegenheid gesteld opmerkingen te maken over het planvoornemen, de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER. Zienswijzen op de concept Notitie Reikwijdte en detailniveau kunnen — onder vermelding van zienswijze NRD VDL Nedcar — worden gericht aan: Provincie Limburg Gedeputeerde Staten van Limburg t.a.v. de heer H.P.D. Lahaije Postbus 5700 6202 MA Maastricht Paragraaf 1.5 luidt nu als volgt: <i>In deze NRD is beschreven wat in de m.e.r. wordt onderzocht en op welke manier de onderzoeken worden uitgevoerd.</i> <i>Aan de hand van een concept-NRD heeft het bevoegd gezag de wettelijke adviseurs en betrokken bestuursorganen geraadpleegd over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Daarnaast is iedereen in de gelegenheid geweest opmerkingen te maken over het planvoornemen en de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER.</i> <i>In de zienswijzenperiode van donderdag 27 juni 2019 t/m woensdag 24 juli 2019 zijn elf zienswijzen ingediend en is een advies ontvangen van de Commissie m.e.r. De zienswijzen zijn samengevat en van een reactie voorzien in de Nota van Zienswijzen en Advies.</i> <i>Naar aanleiding van de inspraak en adviezen is de concept-NRD op een aantal punten aangevuld en gewijzigd. Welke onderdelen dat zijn is beschreven in de Nota van Zienswijzen en Advies.</i>			Ambtshalve wijziging als gevolg van actualisering

1.7	De volgende passage is geschrapt: Tijdens de ter inzage ligging van de concept-NRD zal de provincie Limburg als bevoegd voor de uitbreiding van VDL Nedcar gesprekken aangaan met een aantal belangengroepen uit de omgeving van het plangebied waarbij het NRD zal worden toegelicht.	
2.1	Er is een alinea toegevoegd onder ‘voorgenomen ontwikkeling’. Onderstaande tekst is opgenomen in 2.1.2 Nadere onderbouwing en motivering in het MER: <i>“Naar aanleiding van inspraak en advies op de concept-NRD is geconstateerd dat de informatie in dit hoofdstuk nog onvoldoende scherp het belang van de voorgenomen ontwikkelingen beschrijft. Daarnaast is onvoldoende duidelijk gemaakt waarom de uitbreiding van de fabriek aan de noordkant van het huidige fabrieksterrein noodzakelijk is.</i> <i>In het MER zal daarom nader worden beschreven en gemotiveerd waarom de uitbreiding van VDL Nedcar zal plaatsvinden en welke uitgangspunten daarbij worden gehanteerd. In het MER wordt een uitgebreide versie opgenomen van de onderstaande paragrafen over de bestaande fabriek, het productieproces, de bedrijfseconomische context, de beschikbare ruimte binnen de huidige begrenzing van het fabrieksterrein en de inspanningen die al worden gedaan om de beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken. Ook wordt een nadere beschrijving opgenomen van de bestaande situatie van de infrastructuur, van de verkeersaantrekkende werking van de fabriek en van mogelijkheden om de (toename van de) belasting van het wegennet rond het fabrieksterrein tegen te gaan”.</i>	N.a.v. het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage
2.3	De volgende zin is toegevoegd: <i>“De beoogde uitbreiding ten oosten van de N276 (Yard E) is voorzien op gronden die reeds een industriebestemming hebben.”</i>	Ambtshalve wijziging
2.4	Figuur 2.4 is aangepast, zodanig dat alle ingangen nu op de figuur weergegeven zijn.	Ambtshalve wijziging
2.4.1 en 2.4.2	De paragraaf “Huidige situatie Infrastructuur” (voorheen 2.3) is paragraaf 2.4. geworden. Paragraaf 2.3.1 “Knelpunten in de huidige situatie” is paragraaf 2.4.1 geworden.	Ambtshalve wijziging
2.5.2	Paragraaf ‘Spreiden diensten’ is voorzien van enkele nuancerings en aanpassingen. De nieuwe tekst luidt als volgt: <i>De dienstwissel en de daarmee gepaard gaande verkeersbewegingen zijn een belangrijke veroorzaker van knelpunten op de omliggende infrastructuur. In het verkeers- en vervoersmanagementplan, dat in het kader van de Verkenningennota 2015 (BCI, 2015) door VDL Nedcar is opgesteld, is onderzocht of geschoven kan worden met dienstitijden van het personeel zodat de verkeersdruk op de piekmomenten minder wordt.</i> <i>Conclusie is dat deze mogelijkheden er zijn, maar beperkt omdat rekening moet worden gehouden met het samenvallen van de dienstitijden. In ieder geval is het een uitgangspunt dat de dienstwissel niet samenvalt met de reguliere spitsmomenten. Ook zal op zoek gegaan worden naar mogelijkheden om de knelpunten van de bereikbaarheid en doorstroming met minder ingrijpende maatregelen (minder asfalt en beton) in combinatie met slimme maatregelen, op te lossen. Bij slimme maatregelen wordt bijvoorbeeld gedacht aan niet-inframaatregelen om de automobiliteit en de pieken in de verkeersbelasting terug te dringen.</i>	Ambtshalve wijziging
3.3.2.	De tekst “Windturbines: mogelijke realisatie drie windturbines van ca. 3,5 megawatt met as-hoogte circa 130-140 meter en tiphoogte van 200-220 meter op het bedrijventerrein Holtum-Noord;” is verwijderd bij het onderdeel “Autonome ontwikkelingen” en toegevoegd bij de passage “Overige ontwikkelingen”.	N.a.v. inspraak
3.3.2	In figuur 3.5 zijn de Lindbeek en de Bosgraaf toegevoegd. Deze waterlopen ontbraken op de figuur.	N.a.v. inspraak.

3.4	De volgende woorden zijn toegevoegd: <i>“en verschilt per onderzoeksthema”.</i>	Ambtshalve wijziging
4.4.3	Verkenningennota 2017 Er is een alinea betreffende de railterminal (t.b.v. duiding kaartmateriaal) toegevoegd: <i>‘Onderdeel van de in 2015 opgestelde Verkenningennota was het realiseren van een spooraansluiting inclusief Car Handling Terminal (CHT). Bij de actualisatie van de Verkenningennota in 2017 is het volgende geconcludeerd:</i> <i>1. Een dedicated Car Handling Terminal is volgens marktpartijen nu niet haalbaar;</i> <i>2. De realisatie van een multipurpose terminal moet enerzijds aan strakke voorwaarden van potentiële exploitanten voldoen en brengt anderzijds zodanige ruimtelijke-, logistieke- en milieuproblemen met zich mee dat het niet in de rede ligt verdere uitbreiding van het spoortracé naar een terminal respectievelijk terminalopzet op Yard te continueren.</i> <i>Vervolgens is door VDL Nedcar aan GS voorgesteld om de voorbereidingen van spoor en CHT te beëindigen. Gedeputeerde Staten van Limburg hebben d.d. 26 februari 2019 besloten de PIP-procedure “Spooraansluiting Yard (inclusief Car Handling Terminal)” stop te zetten. De spoorterminal maakt daarom geen onderdeel uit van de alternatieven en wordt niet in het MER onderzocht.”</i>	Ambtshalve wijziging
4.4.3	Er is een passage onder de conclusie toegevoegd die nader verduidelijkt dat een extra analyse van beperking van het ruimtegebruik in het MER opgenomen wordt: <i>Scenario 3.1 is voor wat betreft de uitbreiding van de fabriek de input voor de te onderzoeken alternatieven in het MER. Op grond van de milieuonderzoeken in het MER wordt onderzocht of optimalisaties mogelijk zijn. Op basis van het advies van de Commissie m.e.r. op de concept-NRD is besloten in het MER een analyse te verrichten waarin het Sterrebos zoveel mogelijk ontzien wordt. Dit wordt nader toegelicht in paragraaf 4.5.3. “Resultaten van inspraak en advies” onder “nieuw alternatief voor de infrastructuur.”</i>	N.a.v. het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage
4.4.4	Onder bouwstenen aanpassen infrastructuur (in concept NRD 4.5.1) is de volgende passage geschrapt. Er is besloten om deze reële varianten verder te onderzoeken in de m.e.r. Ingevoegd is de volgende tekst: <i>te weten de varianten A1, A2 en C2. Er is in de concept-NRD aanvankelijk voorgesteld om deze drie reële varianten verder te onderzoeken in de m.e.r.. In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de onderzochte varianten en de verkeerskundige beoordelingen daarvan. Naar aanleiding van inspraak, advies van de Commissie m.e.r. en recente kostenprognoses is besloten om extra varianten in het MER te onderzoeken, zie daarvoor paragraaf 4.5.3.</i> <i>De varianten A1, A2 en C2 zijn hieronder verder toegelicht.</i>	N.a.v. het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage kostenprognoses en inspraak
4.4.4	Basismaatregelen: Basismaatregel drie is komen te vervallen en de tekst onder basismaatregel twee is gewijzigd als volgt: <i>“De kruispunten op de N276 vanaf de N297 tot aan de aansluiting Yard-E worden aangepast om de verkeersafwikkeling op de wegen te waarborgen en de robuustheid van beide wegen te faciliteren.”</i>	Ambtshalve wijziging
4.4.4	Onder kopje “variant c2” is toegevoegd de volgende tekst: <i>“Deze randweg is qua oostelijke begrenzing en ruimtebeslag geprojecteerd binnen de thans vigerende industriebestemming op grond van het BP industriepark Swentibold/N297 N”</i>	Ambtshalve wijziging

4.5	Alle figuren zijn zodanig aangepast dat zichtbaar is dat tot en met 'Op de Vos' verkeerskundige effecten worden voorzien en berekend.	Uit zienswijze blijkt dat er onduidelijkheden zijn over waar infrastructurele maatregelen eindigen/voorzien zijn
4.5.	Er is een paragraaf 4.5.1 Inleiding toegevoegd met de volgende tekst: <i>"In de concept-NRD zijn op basis van de elementen in de voorgaande paragrafen de alternatieven beschreven die in het MER worden onderzocht. Deze alternatieven zijn beschreven in paragraaf 4.5.2. Naar aanleiding van inspraak en advies op de concept-NRD is er voor gekozen nogmaals te kijken naar de alternatieven die in het MER zullen worden onderzocht. Deze aanpassingen zijn beschreven in paragraaf 4.5.3."</i>	N.a.v. het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage
4.5.3	Er is een paragraaf 4.5.3 toegevoegd met de volgende tekst: <i>"Nieuwe alternatieven voor de infrastructuur"</i> <i>De inspraak op de concept-NRD en het advies van de Commissie m.e.r. over de concept-NRD ten aanzien van het aspect bereikbaarheid en infrastructuur, maken het wenselijk om in het MER tevens op zoek te gaan naar mogelijkheden om de knelpunten van de bereikbaarheid en doorstroming met minder ingrijpende maatregelen (minder asfalt en beton) in combinatie met slimme maatregelen, op te lossen. Bij slimme maatregelen wordt bijvoorbeeld gedacht aan niet-inframaatregelen om de automobiliteit en de pieken in de verkeersbelasting terug te dringen.</i> <i>Daarbij komt dat het ontwerpproces – dat parallel aan de inspraakperiode op de concept-NRD verder is gegaan – inmiddels tot een beter inzicht heeft geleid in de kostenprognose van de alternatieven die in de concept-NRD zijn beschreven. De nog indicatieve, geprognosticeerde kosten liggen duidelijk hoger dan de indicatieve ramingen die eerder zijn gedaan voor de varianten voor de infrastructuur. Inmiddels is het ook duidelijk dat op provinciaal niveau voor alle infraprojecten wordt gezocht naar mogelijkheden om te bezuinigen. De varianten zoals opgenomen in de concept-NRD kunnen mogelijk meer investeringen vragen dan het momenteel bij de provincie gereserveerde budget.</i> <i>Er zijn dus goede redenen om in het kader van het opstellen van het MER op zoek te gaan naar een sobere, maar niettemin doelmatige oplossing voor de bereikbaarheidsproblematiek. Op dit moment is nog niet duidelijk hoe die oplossing er precies uit gaat zien. Naar verwachting zal het gaan om een combinatie van slimme maatregelen en beperkte aanpassingen van de infrastructuur. De milieu-impact van een dergelijke oplossingsrichting valt naar verwachting binnen de bandbreedte van de mogelijke milieueffecten van de andere alternatieven.</i> <i>Aan deze oplossingsrichtingen (eventueel met varianten) zijn nieuwe alternatieven 1C en 2B toegevoegd aan de alternatieven die in het MER worden onderzocht. Het oorspronkelijke alternatief 2 wordt hernoemd tot 2A. Daarbij gaat 1C uit van het zoeken van een vereenvoudigde variant opgebouwd vanuit de bestaande N276 en 2B uit van een vereenvoudigde variant van de randwegvariant. Dit biedt de mogelijkheid om informatie te verzamelen over doelbereik, effecten op het verkeer en de omgevingseffecten (leefomgeving, natuur- en landschap, cultuurhistorie e.d.). Ook de kosten van de al in de NRD beschreven alternatieven en van de nieuwe alternatieven worden dan meer in detail in beeld gebracht. Bij het onderzoek naar de infrastructuurvarianten zal ook steeds worden gezien wat dit betekent voor de mogelijkheden om te komen tot een fabrieksoptimalisatie. Deze informatie maakt het mogelijk een voorkeursvariant te kiezen voor de aanpak van de bereikbaarheidsproblematiek. Op welk moment die keuze voor een voorkeursvariant kan en gaat plaatsvinden, is op dit moment nog niet duidelijk. We sluiten niet uit dat als voldoende informatie beschikbaar is en als onderdeel van het proces van het opstellen van het MER, een tussentijdse selectie zal plaatsvinden waarbij niet kansrijke alternatieven gemotiveerd zullen afvallen.</i>	N.a.v. het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage

Onderzoeken van een nieuw, integraal alternatief

De Commissie m.e.r. adviseert 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 zo veel mogelijk kunnen worden vermeden. De Commissie refereert daarbij aan de waarde van het Sterrebos en de ruimtelijke kwaliteit, landschap, cultuurhistorie en natuur.

Naar aanleiding van dit deel van het advies van de Commissie m.e.r. zal nogmaals worden nagegaan of er mogelijkheden zijn om het ruimtebeslag van de uitbreiding en de effecten op de leefomgeving, landschap, cultuurhistorie en natuur te beperken. Als uit deze nadere analyse blijkt dat er een realistisch en haalbaar alternatief beschikbaar is, dan zal dit alternatief in het MER verder worden uitgewerkt en meegenomen. Bij deze analyse wordt ook gekeken naar de eventuele mogelijkheden die de hiervoor beschreven nieuwe alternatief voor de infrastructuur kan bieden. Op dit moment is nog niet duidelijk in te schatten of een nieuw alternatief realistisch en haalbaar is. Tijdens de eerste fase van het m.e.r. onderzoek zal deze duidelijkheid ontstaan.

Als zou worden gekozen voor een tussentijdse trechtering ten aanzien van de alternatieven voor de infrastructuur, dan kan dat ook worden aangegrepen voor het eventueel inperken of uitbreiden van de integraal te onderzoeken alternatieven.

Optioneel: MER in twee fasen

Als tot een tussentijdse selectie zou worden besloten, dan kan het MER gaan bestaan uit twee delen, waarbij het eerste deel een uitgebreide motivering bevat van de alternatieven en van het afvallen van de niet kansrijke alternatieven, en het tweede deel het gedetailleerde effectenonderzoek gaat bevatten voor het overgebleven alternatief of de overgebleven alternatieven. Op dit moment is nog niet duidelijk of voor deze opzet wordt gekozen.

In het MER worden de volgende alternatieven onderzocht:

Integrale alternatieven voor de m.e.r.-procedure*	Fabrieksscenario (BCI Consultancy)	Infrastructuur
Alternatief 1A	Scenario 3.1	Variant A1 Aanpassing bestaande infra (2x1)
Alternatief 1B	Scenario 3.1	Variant A2 aanpassing bestaande infra (2x2)
Alternatief 1C (nieuw)	Scenario 3.1	Variant A3 vereenvoudigde variant aanpassing bestaande infra (1x2)
Alternatief 2A	Scenario 3.1	Variant C2 (randweg)
Alternatief 2B (nieuw)	Scenario 3.1	Variant C3 vereenvoudigde variant van randweg

(*) Plus een analyse van (de mogelijkheden tot) het beperken c.q. optimaliseren van het ruimtebeslag waaronder het (mogelijk) ontzien van het Sterrebos. Deze analyse wordt verricht ten aanzien van alle alternatieven.

5.1	De naamgeving van kolom 'milieuaspecten' is gewijzigd in 'beoordelingsaspecten'	Ambtshalve wijziging
5.1	De naam van beoordelingsaspect "Ruimtelijke kwaliteit" is gewijzigd naar "Landschap"	Ambtshalve wijziging
5.2.1	Bij de paragraaf Landschap is de volgende passage toegevoegd: <i>"Een klein deel van de C2 variant raakt ten noorden van het huidige Yard-E terrein gebied dat aangewezen is als bronsgroene landschapszone in de Provinciale Omgevingsverordening Limburg. In dit alternatief wordt onderzocht wat de aantasting van deze zone is en of daar een eventuele compensatiegrondslag voor van toepassing is".</i>	Ambtshalve wijziging

5.2.1	Bij de onderdelen Archeologie en Cultuurhistorie is de volgende tekst toegevoegd: <i>met in het bijzonder aandacht voor kasteel Wolfrath en het Sterrebos, bepaald.</i>	N.a.v. het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage
-------	--	---