

Q&A Gebiedsontwikkeling VDL Nedcar

Webinar voor omgeving – 8 juli 2020

Inhoud

1. Geluid
2. Landschap – Natuur
3. Kasteel Wolfrath
4. VDL Nedcar
5. Stikstof
6. Infrastructuur
7. Compensatie – Leefbaarheidsfonds
8. Planschade

1. Geluid

1. Voor mijn woning is een hogere waarde vastgesteld. Betekent dat automatisch dat ik voor isolatiemaatregelen in aanmerking kom?

Nee. Of een woning voor extra isolatiemaatregelen in aanmerking komt, hangt af van de bestaande gevelwering van de betreffende woning én de hoogte van de geluidbelasting. Dat is dus maatwerk. Van de 66 woningen waarvoor een hogere waarde is vastgesteld, wordt voor elke woning afzonderlijk in kaart gebracht wat de bestaande gevelwering is en of die toereikend is gelet op de toekomstige geluidbelasting. De kosten voor eventueel benodigde maatregelen worden volledig vergoed. Bijvoorbeeld; een oude woning met enkel glas komt eerder in aanmerking voor isolatiemaatregelen dan een nieuwbouwwoning met dezelfde geluidbelasting.

2. Waarom wordt bij mij wél en bij mijn burens geen hogere waarde vastgesteld?

Bij de meeste woningen met een hogere waarde ligt deze maar 1 of 2 dB (53 v.d. 66 woningen) boven de voorkeurgrenswaarde. Dat betekent dat de geluidbelasting maar een klein beetje lager hoeft te liggen om niet voor een hogere waarde in aanmerking te komen. Dat is bijvoorbeeld het geval als de woning van de burens nét iets verder van het industrieterrein af ligt of net iets meer wordt afgeschermd.

Ook het aantal bouwlagen kan een rol spelen; de geluidbelasting op de verdiepingen ligt in de regel iets hoger. Als de woning van de burens een verdieping minder heeft kan dat het verschil verklaren.

3. Kan ik straks nog wel rustig buiten zitten?

Of en zo ja in welke mate het geluid van VDL Nedcar in de toekomst waarneembaar is in de tuin is afhankelijk van een groot aantal factoren. Zo spelen de afstand tussen de woning en het industrieterrein, de ligging van de tuin/balkon en de aanwezigheid van ander omgevingsgeluid een belangrijke rol bij de mate waarin het geluid van VDL Nedcar waarneembaar is. Hoewel (extra) hinder buiten niet overal kan worden uitgesloten geldt voor de meeste woningen dat de geluidbelasting door VDL Nedcar overdag en in de avond onder het niveau ligt van ander omgevingsgeluid. Kans op hinder buiten door industrielawaai is overdag dan ook beperkt. Om de kans op hinder te verkleinen worden ook maatregelen genomen die ervoor zorgen dat het industrieterrein grotendeels aan het zicht wordt onttrokken.

4. Waarom wijkt Provincie af van haar geluidbeleid?

In veel gevallen zal de hogere waarde kunnen worden verleend op basis van het vastgestelde geluidbeleid. Omdat het gaat om generiek beleid kunnen zich situaties voordoen waarin gemotiveerd moet worden afgeweken van het vastgestelde beleid. In het provinciale geluidbeleid is opgenomen dat een hogere waarde kan worden verleend als een woning beschikt over een geluidluwe gevel óf als er geen wezenlijke toename van de geluidbelasting plaatsvindt; 53 woningen voldoen aan dit uitgangspunt. Voor de overige 13 woningen lukt het niet om met maatregelen een toename van de geluidbelasting op elke gevel (zowel de hoogste als de laagst belaste) te voorkomen. Om de uitbreiding van VDL Nedcar mogelijk te maken moet dus worden afgeweken van het provinciaal geluidbeleid. In de voorliggende situatie heeft de Provincie een afwijking verdedigbaar geacht gezien

de hoogte van de geluidbelastingen en het feit dat de geluidbelasting op de hoogst belaste gevel niet toeneemt of zelf iets afneemt. Daarnaast wordt vanwege het niet voldoen aan de beleidsregels voor de 13 woningen een ruimhartigere isolatieregeling toegepast dan op grond van de Wet geluidhinder vereist is. Ook het belang van de uitbreiding van VDL Nedcar voor de regio is door de Provincie meegenomen in haar overweging om af te wijken van de beleidsregel.

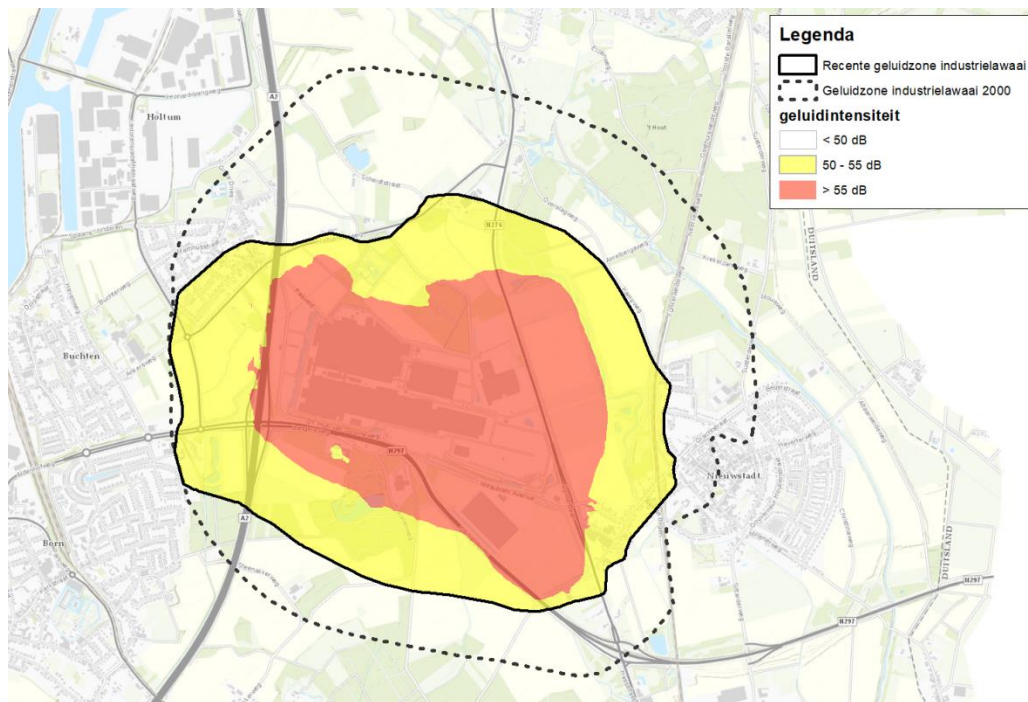
5. Hoe groot is de toename van de geluidbelasting op de gevels van de woningen aan de Limbrichterstraat?

De geluidbelasting van VDL Nedcar in de omgeving van de Limbrichterstraat bedraagt (afhankelijk van de woning) 51 tot 53 dB(A). Dat is 1 tot 3 dB(A) boven de zogenaamde voorkeurswaarde voor industrielawaai. Daarnaast ondervinden deze woningen een geluidbelasting vanwege wegverkeer en railverkeer. De geluidbelasting vanwege wegverkeer en railverkeer neemt als gevolg van de uitbreiding van VDL Nedcar niet toe ten opzichte van de situatie zonder uitbreiding. Door het aanbrengen van geluidreducerend asfalt op onder meer de Limbrichterstraat neemt de geluidbelasting van wegverkeer iets af ten opzichte van de situatie zonder uitbreiding van VDL.

6. Hoe verandert de geluidzone?

Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de geluidzone na uitbreiding van VDL Nedcar aanzienlijk kan worden verkleind ten opzichte van de vigerende geluidzone. Dit hangt samen met het feit dat in de huidige situatie de woningen op korte afstand van het industrieterrein beperkend zijn voor de geluiduitstraling en niet de ligging van de 50 dB(A) geluidcontour. Dit geldt vooral voor woningen in Nieuwstadt en omgeving waar niet eerder een hogere waarde is verleend en dus nog een grenswaarde van 50 dB(A) geldt. In mindere mate is dit ook aan de orde in Holtum waar de grenswaarden op de eerstelijns woningen (gezien vanuit VDL Nedcar) maatgevend zijn. Tot slot speelt ook mee dat bij het vaststellen van de vigerende geluidzone slechts beperkt rekening is gehouden met het afscherpende effect van bebouwing in de omgeving van het industrieterrein.

Door de geluidzone te verkleinen en vast te leggen in het PIP wordt ook het gebied waarvoor beperkingen gelden voor woningbouw op grond van de Wet geluidhinder verkleind. In onderstaande figuur 1 is de vigerende geluidzone en de geluidzone na uitbreiding van VDL Nedcar weergegeven.



Figuur 1: Vigerende geluidzone IPS Swentibold (vastgesteld in juni 2000) en na uitbreiding VDL Nedcar

7. Is bij het beoordelen van de geluidbelasting rekening gehouden met de geluidbelasting van andere omgevingsbronnen zoals het Windpark Holtum?

Bij het beoordelen van de gevolgen voor de geluidbelasting is rekening gehouden met alle geluidbronnen in de omgeving van woningen, die relevant bijdragen aan de totale geluidbelasting. Relevante bronnen zijn het verkeer op de A2, verkeer op gemeentelijke en provinciale wegen en het railverkeer op de spoorverbinding Sittard-Roermond. Een overzicht van de bronnen die zijn meegenomen is opgenomen in het akoestisch onderzoek. De geplande windturbines in Holtum noord staan op dusdanig grote afstand van VDL Nedcar dat de geluidbijdrage van de turbines niet waarneembaar is op locaties waar VDL Nedcar en/of de te wijzigen wegen relevant bijdragen aan de geluidbelasting. De geluidemissie van windturbines is daarom niet in de berekeningen meegenomen.

8. Wordt verkeer van/naar Nedcar meegenomen? (geluid)

Ja. De gevolgen voor geluid die samenhangen met het extra verkeer zijn in kaart gebracht en in de beoordeling meegenomen.

9. Ik zag in plaatje omtrent geluidsbelasting dat ook aan zuidzijde Holtum de geluidsbelasting toeneemt. Wij willen dat ook hier, net als bij Nieuwstadt, het hele plaatje (zoals uitbreiding A2) wordt meegenomen.

Ook in Holtum is gekeken naar de totale geluidbelasting; dus industrie in combinatie met wegverkeer van A2 en lokale wegen. Voor Holtum geldt (net als in Nieuwstadt) dat de bijdrage van industrielawaai ondergeschikt is aan de geluidbijdrage van verkeer.

2. Landschap - Natuur

1. Hoe zit het met de landschappelijke inpassing ter hoogte van Aan de Linde/Limbrichterstraat?

De Yard wordt met een grondwal afgeschermd aan de zijde van Nieuwstadt. Aan de westzijde van de N276 komt parallel aan de N276 een groene aanplant (ca. 4,5 meter breed).

2. Waarom worden de auto's op het grote parkeerterrein niet gestapeld? Dat zou heel veel kostbaar landschap besparen.

Er is een twee laagse Yard voorzien. Het huidige parkeerterrein krijgt straks een andere functie.

3. Er wordt geïnvesteerd in extra natuur. Waar gaat deze natuur komen en om hoeveel hectare gaat het hier?

Afgerond wordt er 30 hectare aan natuurcompensatie gerealiseerd: 10 ha ten noorden van de fabriek; 10 ha nabij Holtum en 10 ha nabij Nieuwstadt.

4. Wat gaat er concreet aan natuur verloren als gevolg van het plan?

Als gevolg van de fabrieksuitbreiding gaat er 8,5 hectare natuur verloren.

5. Landschapspark Susteren? U zegt net dat die 10 ha voor Nieuwstadt zijn? Hoe zit dat?

10 ha is inderdaad voor omgeving Nieuwstadt. We werken samen met Stichting Landschapspark Susteren.

6. wat betekent "ambitie" in het plan oostzijde bij Bosje?

Indien het mogelijk is om hier een "bosje" te realiseren, heeft dat de voorkeur.

7. Hoe worden de negatieve effecten voor de vleermuizen gecompenseerd?

Hiervoor is een mitigatie & compensatieplan opgesteld dat nog, indien nodig, wordt bijgesteld op basis van nader lopend onderzoek.

8. Waarom is er geen robuustere ruimtelijke scheiding tussen Yard en Landschapspark langs de Geleenbeek? Dit wordt nu maar gedeeltelijk doorgevoerd. Rust en landschapsbeleving vanuit het Landschapspark zijn voor bewoners belangrijker dan uitzicht vanuit de weg.

Er is aan weerszijden van de N276 beplanting opgenomen om de logistieke terreinen uit het zicht te nemen. In de bocht van de randweg wordt ook een aarden wal aangelegd.

3. Kasteel Wolfrath

1. Wordt het kasteel en de omgeving toegankelijk?

Er worden landschapselementen toegevoegd zoals recreatieve paden en fruitbomen gepland.

2. Wordt Wolfrath opengesteld voor publiek?

Het landgoed rondom het kasteel wordt recreatief ontsloten. Op gezette tijden is kasteel Wolfrath toegankelijk.

4. VDL Nedcar

1. Wat doet het bedrijf aan verduurzaming? Waarom niet verplicht zonnepanelen op de daken en 1 of 2 windmolens op het bedrijventerrein?

Er worden momenteel plannen gemaakt voor plaatsing van zonnepanelen op de daken van de bedrijfshallen. De locatie VDL Nedcar is niet geschikt voor windturbines.

2. Hoe hoog gaat het dubbele parkeerdek worden dat aan de oostkant van de fabriek gaat komen voor de auto's die klaar zijn?

Maximaal 6 meter.

3. François zegt: we doen reeds al het mogelijke wat betreft stapeling van auto's. Dat geldt echter alleen voor het nieuwe parkeerdek. Waarom ook niet stapelen op het bestaande grote parkeerterrein?

Het bestaande parkeerterrein vervalt en krijgt een andere functie.

4. Blijft de ingang voor het personeel waar die nu is?

Er komt een nieuwe personeelsingang ten zuiden van het VDL Nedcar terrein, ter hoogte van de nieuwe ongelijkvloerse kruising op de N297. De bestaande ingang aan de westzijde van het VDL Nedcarterrein Dr. H. van Doorneweg blijft gehandhaafd. Aan de noordzijde van de Randweg N276 komt een nieuwe toegang.

5. Komt er ook een dak boven de bovenste laag gezien de last van vogels e.d. Nu het parkeerterrein dichterbij de kern Nieuwstadt komt gaan we nog meer last krijgen van het vogelverjaagkanon. (Formeel mag het niet meer gebruikt worden).

Er komt geen dak op de bovenste laag. Het vogelverjaagkanon wordt niet meer gebruikt.

6. Op welke manier worden de (met name) Belgische medewerkers ontmoedigd de weg door Holtum (G. Ruys de Beerenbroecklaan en Verloren van Themaatweg) te nemen bij woon-werk reizen?

Door te zorgen dat andere routes zoals A2 en N276 voldoende doorstromen waardoor deze routes aantrekkelijk zijn en blijven. Tevens roept VDL Nedcar via interne berichten de medewerkers op om de routes door de kernen te vermijden.

7. Auto industrie verkeert wereldwijd in crisis. Waarom dan nu al zo'n ingrijpende fysieke ingrepen terwijl de onzekerheid zo groot is?

De Provincie vindt het van wezenlijk belang om de automotivesector in Limburg vanuit het lange termijn perspectief te blijven beschouwen. Daarom wil de Provincie de lijn die is ingezet om VDL Nedcar toekomst vast te verankeren doorzetten. Voor de continuïteit van het bedrijf zijn meerdere opdrachtgevers essentieel voor behoud en uitbreiding van werkgelegenheid. Door een uitbreiding planologisch en vergunningtechnisch mogelijk te maken scheidt de Provincie optimale voorwaarden voor de concurrentiepositie van VDL Nedcar.

8. In de klankbordgroep is altijd gezegd: we maken het PIP en de vergunningen procedureel mogelijk, maar fysieke ingrepen gebeuren pas als 2e opdrachtgever is gevonden. Waarom daar nu van afwijken?

De zogenaamde “als dan” voorwaarde voor de infrastructuur wordt losgelaten in het kader van de versnellingsambitie Mobiliteitsprojecten. Het versneld aanleggen van de sobere en doelmatige variant van de Randweg biedt voor VDL Nedcar gunstigere voorwaarden in de aanbiedingen voor nieuwe opdrachtgevers. Anticyclisch investeren draagt bij aan het stimuleren van de bouwsector en daarmee aan het herstel van de Limburgse economie.

Vanuit maatschappelijk- en ecologisch oogpunt voorzagt de “als dan” voorwaarde in het voorkomen van het onnodig kappen van het Sterrebos (8 ha). Immers deze voorwaarde hield in dat dat het Sterrebos pas wordt gekapt door VDL Nedcar zodra een contract getekend is met een tweede opdrachtgever.

De Provincie wil een optimaal vestigingsklimaat voor de uitbreiding en de continuïteit en werkgelegenheid van de automotive sector in Limburg creëren. Voor VDL Nedcar is het aanhouden van de “als dan” voorwaarde een vertragende route voor de acquisitiemogelijkheden. De Provincie heeft om die reden besloten de “als dan” voorwaarde voor de kap van het Sterrebos los te laten. Daarbij heeft meegewogen dat in het kader van (boven) wettelijke natuurcompensatie door diverse ontwikkelingen van VDL Nedcar en de A2 verbreding 30 ha natuur in de directe nabijheid wordt gecompenseerd.

5. Stikstof

1. Leidt de verlegging van de randweg tot naast de Geleenbeek tot een hogere stikstofdepositie in het Geleenbeekdal?

Er is geen sprake van een toename van stikstofdepositie. Het deel van de Geleenbeek grenzend aan het projectgebied maakt overigens geen onderdeel uit van het Natura 2000-gebied 'Geleenbeekdal'. De totale stikstofdepositie van het project is in beeld gebracht en is afgewogen in de vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming (onderdeel van het PIP).

6. Infrastructuur

1. Is voor de N276 en de Yard inrit parkeren rekening gehouden met incidenten op de A2?

Bij incidenten op de A2, vaak op dezelfde tijden als de dienstwissels, wijkt het verkeer uit naar de N276. De N297 en N276 zijn onderdeel van de omleidingsroutes van de A2. De verkeerslichten die op deze wegen staan zijn in te regelen vanuit de verkeerscentrale in Helmond. Op die manier blijft bij calamiteiten de doorstroming gewaarborgd. Daarnaast kan het verkeer vanuit de parkeerplaatsen gedoseerd worden, indien noodzakelijk.

2. Wordt de N297 ingericht als stroomweg? En kunnen de afritten op de A2 de hoge instroom naar VDL Nedcar verwerken zonder file te veroorzaken? Waarom wordt de kruising N297 Verloren van Themaatweg niet volledig opgegeven en vervangen door een extra viaduct?

De N297 blijft gelijk qua functie. Deze weg heeft voldoende capaciteit om alles te ontsluiten.

De afritten op de A2 zijn doorgerekend op het maximale aanbod en kunnen dit verwerken.

De wegstructuur ten oosten van de A2 kan het verkeersaanbod verwerken en daarom is de aanleg van een extra viaduct niet noodzakelijk.

3. Waarom is het gunstig voor inwoners van Nieuwstadt dat alle verkeer van en naar VDL Nedcar via de ongelijkvloerse kruising gaat?

Het grootste deel van het verkeer van en naar VDL Nedcar komt vanaf de A2. Dit willen we zo soepel mogelijk vanaf de A2 naar het terrein leiden

4. Bij infrastructuur zijn aantal varianten onderzocht. Waarom niet ook voor de uitbreiding van de fabriek?

Ook voor de fabrieksuitbreiding zijn meerdere varianten onderzocht. In de verkenningnota is in de afgelopen jaren onderzocht welke varianten voor de fabrieksuitbreiding mogelijk zijn. Variant 3.1 is uit dit onderzoek als optimale variant naar voren gekomen.

5. Verkeerstechnisch ligt de nadruk vooral op gemotoriseerd verkeer;. Welke maatregelen worden genomen voor de fietsers en dan m.n. de fietsende jongeren die elke dag van Susteren naar Sittard naar school fietsen?

De fietsers blijven ten noorden en zuiden van het plangebied gebruik maken van de nu aanwezige fietsstructuur. Ter hoogte van de randweg komt er een in 2 richtingen bereden fietspad naast het Landschapspark. De oversteken zijn geregeld met verkeerslichten. Ter hoogte van de Limbrichterstraat wordt de fietsoversteek voorzien van een brede middengeleider.

6. Dubbel fietspad enkel op die plek naast het landschapspark betekent dat de fietsende schooljeugd bij de randweg moet oversteken, na de randweg weer moet oversteken en in Sittard weer. Dubbel veilig fietspad vanuit Susteren tot Sittard is sterk aan te bevelen.

Om een 2-richtingen fietspad te realiseren van Susteren tot Sittard zijn ook diverse aanpassingen nodig buiten het plangebied. Hiervoor loopt een separate verkenning van de N276 waarin de provincie en regiogemeentes participeren.

7. Wat levert de randweg nu eigenlijk op?

De aanleg van de randweg levert logistieke voordelen op voor VDL Nedcar. De randweg zorgt ervoor dat het vrachtverkeer een andere routing krijgt waardoor er minder overlast ontstaat. Ook komt er door de randweg een duidelijkere scheiding tussen fabrieksterrein en de natuur en wonen.

7. Compensatie - leefbaarheidsfonds

1. Hoeveel zit er in het leefbaarheidsfonds?

Per gemeente is er een fonds van € 300.000,-. Een fonds voor de kern Nieuwstadt en een fonds voor de kern Holtum.

2. Hoe worden inwoners betrokken bij het leefbaarheidsfonds?

We hebben hier reeds ideeën over maar dit wordt nog concreet uitgewerkt in overleg met de beide gemeenten. Het fonds moet laagdrempelig zijn.

3. Wie betaalt wat nodig is in compensatie? Gaat dat uit potjes die ook voor andere doelen beschikbaar gesteld worden? Zo nee, wat is het budget?

De wettelijke compensatie wordt betaald door de initiatiefnemer(s). Voor bovenwettelijke compensatie is onder meer een leefbaarheidsfonds van voornamelijk in totaal 600.000EUR (300.000EUR voor Nieuwstadt en 300.000EUR voor Holtum) voorzien en er is een landschappelijk inpassingsplan opgesteld.

8. Planschade en nadeelcompensatie

1. Wat is er afgesproken over planschade c.q. WOZ waarden?

Voor planschade worden de wettelijke procedure gevolgd. Meer informatie hierover staat op www.gowvdnedcar.nl > thema's > planschade en nadeelcompensatie.