



Aanvulling Wnb- ontheffingaanvraag

Uitbreiding VDL Nedcar te Born

projectnummer 0432287.100
definitief revisie 2.0
18 december 2020

Aanvulling Wnb-ontheffingaanvraag

Uitbreiding VDL Nedcar te Born

projectnummer 0432287.100

definitief revisie 2.0
18 december 2020

Auteurs

ir. S.C.H.J. van Eijk
J. Kooijman Bsc.
drs. C. Schellingen

Opdrachtgever

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

Antea Group is aangesloten bij het
Netwerk Groene Bureaus



De informatie in voorliggende rapportage is (deels) afkomstig uit de NDFF en mag niet zonder toestemming van BIJ12 worden verstrekt aan derden of op enige andere wijze openbaar gemaakt worden.

datum vrijgave	beschrijving revisie 2.0	goedkeuring	vrijgave
18-12-2020	definitief	G.A.O. Graaf	P.F.G.M. Kennes

Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
2	Toelichting Activiteitenplan	2
2.1	Samenhang twee initiatieven + noodzakelijke maatregelen	2
2.2	Das: functioneren maatregelen	2
2.3	Foerageergebied vleermuizen	3
2.4	Kamperfoelie	7
2.5	Das	7
2.6	Bever	8
2.7	Staat van instandhouding vleermuizen	8
2.8	Staat van instandhouding das	12
2.9	Staat van instandhouding levendbarende hagedis	14
2.10	Monitoring das (1)	15
2.11	Monitoring das (2)	15
2.12	Monitoring vleermuizen (1)	15
2.13	Vleermuizen: onderhoud vleermuiskasten	16
2.14	Monitoring vleermuizen (2)	16
2.15	Monitoring bever	17
2.16	Monitoring Levendbarende hagedis	17
2.17	Concreet monitoringsplan	18
3	Toelichting Mitigatie- en compensatieplan	22
3.1	Compensatie geluidverstoring	22
3.2	Gedragcode	22
3.3	Das: planning alternatieve burchten	22
3.4	Das: inrichting alternatieve burcht noordelijke locatie	22
3.5	Vleermuizenkasten: planning	24
3.6	Vleermuizenkasten: aantallen (1)	24
3.7	Vleermuizenkasten: aantallen (2)	25
3.8	Vleermuizenkasten: aantallen (3)	25
3.9	Oud-houteilanden	25
3.10	Ontbrekende foto	26
3.11	Kleine ijsvogelvlinder	27
3.12	Eigendom compensatiegronden	27
3.13	Duurzame instandhouding maatregelen	27
3.14	Maatregelen per soort	29
3.15	Omgevingsvergunning voor kunstburchten das	32
3.16	Monitoring das (1)	32
3.17	Monitoring das (2)	32
3.18	Monitoring vleermuizen	32
3.19	Monitoring bever	32
3.20	Monitoring levendbarende hagedis	32
3.21	Concreet monitoringsplan	33
3.22	Maatregelen N297	33
3.23	Watervleermuis	33

3.24	Tijdigheid realisatie maatregelen	34
3.25	Inrichting fietsroute	35
3.26	Bufferende maatregelen	35
3.27	Verstoring door recreatie in het compensatiegebied	35
3.28	Struweelsingel uit compensatie Traileryard	36
4	Toelichting Natuurrapport	38
4.1	1 project of niet en cumulatie	38
4.2	Alternatievenafweging	38
4.2.1	Welke ruimte is beschikbaar?	38
4.2.2	Nadere beschouwing mogelijkheden ontzien Sterrenbos	40
4.2.2.1	Eerder onderzoek	40
4.2.2.2	Scenario's met sparen Sterrenbos	42
4.2.2.3	Hoe kansrijk is scenario 6?	44
4.2.2.4	Beoordeling en conclusie	45
5	Toelichting Bijlagenrapport	47
5.1	Inzet onderzoekers	47
5.2	Wijze van verwerken aanbevelingen zoogdiervereniging (1)	47
5.3	Wijze van verwerken aanbevelingen zoogdiervereniging (2)	47
5.4	Overbrugging rijpingsperiode	47
5.5	Overbrugging ontwikkeling compensatienatuur	48
5.6	Uitgangspunt Zoogdiervereniging mbt omvang biotopen	49
5.7	Geschiktheid vleermuizenkasten	49
5.8	Staat van instandhouding rosse vleermuis	49
5.9	Staat van Instandhouding grootoorvleermuis en bosvleermuis	50
6	Toelichting Notitie “dwingende reden van groot openbaar belang”	51

Bijlagen

Bijlage 1: Notitie dwingende reden van groot openbaar belang.

Bijlage 2: Quick scan Impact van terugtrekken BMW op benodigde faciliteiten voor meerder klanten.

Bijlage 3: Figuur met maatregelen ten behoeve van dasburchten

1 Inleiding

VDL Nedcar is voornemens om aansluitend op de huidige locatie in de Born te gaan uitbreiden. De Provincie Limburg is voornemens om de bestaande (provinciale) infrastructuur ter hoogte van VDL Nedcar (N276) zodanig aan te passen zodat, na realisatie van de uitbreiding van VDL Nedcar, er voldoende doorstroming van het verkeer op de betreffende (en nabijgelegen) wegen is. Deze ontwikkelingen zijn in het huidige bestemmingsplan niet toegestaan. Om deze ontwikkelingen mogelijk te maken, is een provinciaal inpassingsplan (PIP) opgesteld. In dat kader is een natuurrapport inclusief bijlagenrapport en een mitigatie- en compensatieplan opgesteld.

Voor de fabrieksuitbreiding van VDL Nedcar is in maart 2020 een Wnb-ontheffingsaanvraag ingediend (zaaknummer 2020-202066). In oktober 2020 is deze aanvraag aangevuld. Naast het activiteitenplan vormden de genoemde natuurrapporten onderdeel van deze aanvraag. Voorliggende aanvulling betreft de beantwoording van vragen naar aanleiding van deze Wnb-ontheffingaanvraag.

Leeswijzer

Conform het verzoek van de provincie Limburg zijn de vragen beantwoord in een separaat document en zijn de rapporten niet aangepast.

De volgorde van antwoorden komt overeen met de nummering van de vragen in het document van de provincie. De genoemde paginanummers bij de vragen zijn de pagina's van de rapporten zelf, dus niet van het pdf bestand.

Elk hoofdstuk gaat in op de vragen van een specifiek rapport;

- het activiteitenplan in hoofdstuk 2,
- het mitigatie- en compensatieplan in hoofdstuk 3,
- het Natuurrapport in hoofdstuk 4
- het bijlagenrapport in hoofdstuk 5.
- In hoofdstuk 6 is specifiek ingegaan op vragen met betrekking tot de notitie "dwingende reden van groot openbaar belang", een onderdeel van het bijlagenrapport. Omdat er onduidelijkheid is over de meest recente versie is deze als bijlage 1 opgenomen. Tevens is een onderbouwende memo ten behoeve van de onderbouwing van de dwingende reden van groot openbaar belang als bijlage 2 opgenomen.

Op de verwerkingstabellen opmerkingen (10 pagina's) en het Landschapsplan 15 oktober (1 pagina) zijn geen vragen gesteld.

Voor de leesbaarheid is de vraag in het voorliggende document ook overgenomen (in een blauw tekstkader).

2 Toelichting Activiteitenplan

2.1 Samenhang twee initiatieven + noodzakelijke maatregelen

1. Pagina 2: Op basis van compensatieplan is er onvoldoende samenhang tussen de 2 initiatieven beschreven; immers de uitbreiding van de fabriekslocatie hangt onlosmakelijk samen met de aanpassing van de infrastructuur. Niet inzichtelijk is bijvoorbeeld welke aanpassing bij de Mitsubishi avenue en de aansluiting N297 waaraan wordt toegerekend. Kunt u een duidelijke doorkijk c.q. afbakening geven welke maatregelen wel dwingend noodzakelijk zijn?

De effecten van beide initiatieven zijn gezamenlijk beschreven en in het Natuurrapport toebedeeld aan een van beide voorgenomen activiteiten (fabrieksuitbreiding/aanpassing infrastructuur). De compensatiemaatregelen zijn gekoppeld aan het totaal aan effecten; dus verlies verblijfplaats vleermuissoort, verlies vliegroute vleermuissoort enz., en dus niet meer aan een van beide voorgenomen activiteiten. Voor deze wijze van rapportage is gekozen omdat de beide voornemens – zoals opgemerkt is – onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Al de beschreven maatregelen zijn dwingend noodzakelijk.

Tabel 2.1 Verdeling maatregelen uit mitigatie- en compensatieplan over de voorgenomen ontwikkelingen

Ontwikkeling	Maatregelen uit het Mitigatie- en compensatieplan
Fabrieksuitbreiding ten noorden van VDL Nedcar	• Alle maatregelen uit het mitigatie- en compensatieplan met uitzondering van de maatregelen die hieronder genoemd zijn.
Aanpassingen Mitsubishi avenue en de aansluiting N297	• Bomenlaan langs de N297 (afbuigend naar het zuiden) versterken zodat deze optimaler functioneert als vliegroute (zie ook paragraaf 3.22 van voorliggend rapport).
Aanpassing N276	• Nieuwe bomenlaan aanleggen langs verlegde N276 als vliegroute vleermuizen • Aanleg en behoud van voldoende geschikt foerageergebied voor de watervleermuis, laatvlieger en gewone dwergvleermuis. • Realisatie van een Hop over. • Vleermuisvriendelijke verlichting langs de N276 • Daar waar de weg omhoog gaat zal om verstoring door licht te beperken een brug met dichte brugleuningen worden gerealiseerd, waardoor strooilicht niet buiten de brug valt. Daar waar de brug weer op de grond aansluit worden hoge struiken geplaatst als afscherming tegen lichtverstrooiing. De begroeiing welke gerealiseerd wordt langs de nieuwe Randweg zal tevens zorgen voor voldoende afscherming op de Geleenbeek en het bijbehorende landschap. • Inrichting bosperceel langs zuidkant Geleenbeek. Versterken van Geleenbeek als foerageergebied.

2.2 Das: functioneren maatregelen

2. Pagina 9: Das aanwezigheid burcht: -> op basis van de eerder vergunde ingreep voor de traileryard is de conclusie dat de staat van instandhouding van de das er door de eerdere ingreep op achteruit is gegaan en compensatie onvoldoende soelaas heeft geboden. Hoe gaat initiatiefnemer nu wél voldoende zorgvuldigheid borgen in voldoende kwaliteit en omvang?

Door optimaal in te zetten op geschikt foerageergebied, optimaal in te zetten op nieuwe verblijfplaatsen (= 1 nieuwe dassenburcht in het Sterrenbos en 1 nieuwe dassenburcht buiten het gebied waar gewerkt gaat worden). De das heeft een afwisseling aan biotopen nodig en

foerageert met name in goed vergraafbare bodems in open plekken in het bos. In het Sterrenbos is dit biotoop optimaal aanwezig, maar in de aangrenzende populierenbossen niet. De bodem is volledig bedekt met brandnetel en braam en ook de diversiteit in het bos is laag (eentonige gemeenschap van bomen, struiken en kruiden). Het voedselaanbod is dan ook lager. Alternatief leefgebied dient dus niet enkel een geschikte omgeving voor burchtlocaties te zijn, maar dient ook voldoende voedselaanbod te bieden. In het compensatieplan wordt een haagbeuken-essenbos (zonder de essen door de essentaksterfte) gerealiseerd, bestaande uit zeven soorten bomen en struiken als vlier, meidoorn, veldesdoorn, zoete kers en lijsterbes. Daarnaast wordt een rijke mantel- en zoom vegetatie gerealiseerd bestaande uit hazelaar, rode kornoelje, sleedoorn, vuilboom, braam, aalbes, bosroos, wilde kamperfoelie en wilde kardinaalsmuts. De diversiteit in vegetatie en aanbod van struiken die vruchten bieden zal leiden tot een hoge diversiteit aan insecten en grondgebonden zoogdieren. De das kan hier optimaal van profiteren als opportunistische jager.

De fruitboomgaarden bieden tevens veel aanbod in vruchten, wat ook een aantrekkende werking heeft op insecten. Het resterende deel van het Sterrenbos zal in de toekomstige situatie naar waarschijnlijkheid ook gebruikt worden door de das en er is een verbinding tussen verschillende leefgebieden. In vergelijking tot de compensatie van de traileryard, wordt in dit compensatieplan hoog in gezet op de algehele biodiversiteit. Dit is uiteraard ook van belang voor de realisatie van jachtgebieden voor vleermuizen (aantrekkende werking op insecten), de das profiteert hier van.

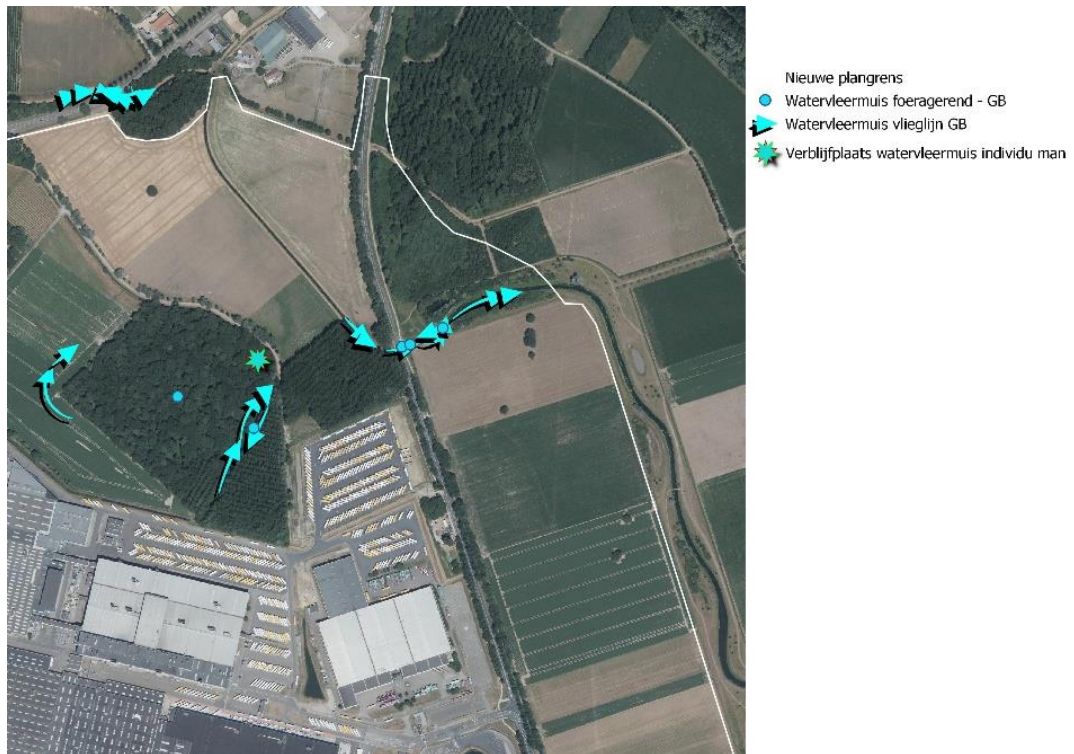
2.3 Foerageergebied vleermuizen

3. Pagina 12: Watervleermuis: Geleenbeek, Venkebeek tussen Sterrenbos en populierenbos en het Sterrenbos als bosgebied. -> de beschrijving van deze foerageergebieden stemt niet overeen met de werkelijkheid, is soms bedoeld de Lindbeek tussen Sterrenbos en Populierenbos? Daarnaast is dit naar onze mening een onderschatting, graag een ruimtelijke verbeelding met alle waarnemingen en leefgebieden aanleveren. Vergelijkbare opmerkingen zijn er over gewone grootvleermuis ter plaatse van Pasveld en Kleine Allee. Gewone dwergvleermuis ter plaatse van de morellenboomgaard en Laatvlieger. Als ook de waarneming van Arcadis 2016 en Faunaconsult 2019 worden betrokken is in deze hoek sprake van een sterke onderschatting van leefgebied. Kunt u dit nader inzichtelijk maken?

De Lindbeek en de Venkebeek zijn inderdaad met elkaar verward. De watervleermuis foerageert met name boven de Lindbeek, gelegen tussen het populierenbos en het Sterrenbos.

Watervleermuis

U geeft aan dat de beschrijving van foerageergebied door de watervleermuis een onderschatting is. In het Sterrenbos zijn twee verblijfplaatsen van individuele dieren aangetroffen en de soort wordt het meest waargenomen bij de onderdoorgangen van de Geleenbeek. In de Natuurtoets wordt gesteld: *“De Venkebeek tussen het Sterrenbos en het populierenbos behoort tot essentieel foerageergebied doordat hier regelmatig, het gehele vleermuisseizoen, watervleermuizen foerageren.”* De Venkebeek hier, daar wordt de Lindbeek mee bedoeld (waterstroom tussen de Geleenbeek en Venkebeek). De watervleermuis wordt hier in kleine aantallen foeragerend waargenomen.



Figuur 2.1: Resultaten vleermuisonderzoek 2020.

We onderkennen de onzekerheid, daarom is het foerageergebied als essentieel beschouwd. Daarmee heeft deze onzekerheid geen gevolgen voor de compensatieomvang. Het verlies aan oppervlakte wordt zo goed als mogelijk gecompenseerd door een kwaliteitsverbetering van het aangrenzende gebied.

Gewone grootoorvleermuis

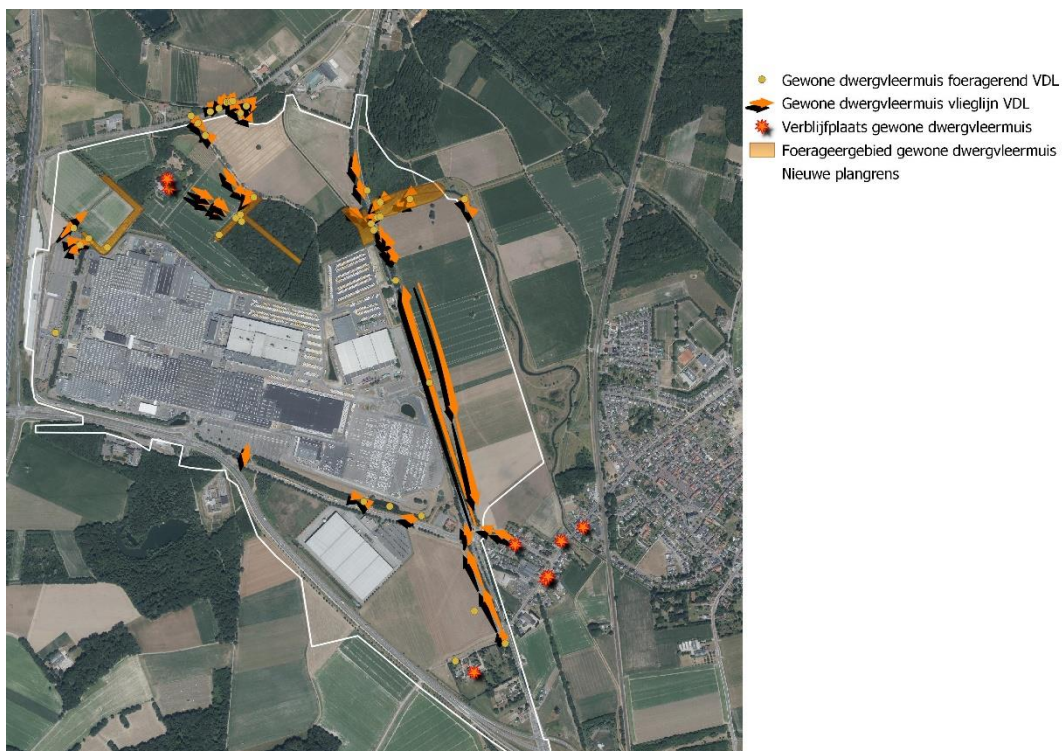
Er is geen aanleiding om een 'sterke onderschatting' te vermoeden ten aanzien van de gewone grootoorvleermuis bij de Kleine Allee en Pasveld. Deze beoordeling lichten we als volgt toe. In het natuurrapport van Arcadis, 2016 wordt geen duidelijke conclusie gegeven over de gewone grootoorvleermuis, enkel dat mogelijk verblijfplaatsen aanwezig zijn en mogelijk in kasteel Wolfrath aanwezig. Uit het onderzoek door Faunaconsult in 2019 worden geen waarnemingen benoemd bij de kleine Allee en Pasveld en in 2020 is met de Anabat Swift tevens geen grootoorvleermuis waargenomen bij de Kleine Allee en Pasveld. De gewone grootoorvleermuizen lijken zich met name op te houden in het Sterrenbos en kunnen potentieel verblijven in kasteel Wolfrath.



Figuur 2.2: totaaloverzicht functies omgeving VDL Nedcar voor gewone grootoorleermuis.

Gewone dwergvleermuis

De gewone dwergvleermuis komt veel voor in de omgeving van kasteel Wolfrath en het Sterrenbos. Een totaaloverzicht van de waarnemingen is in figuur 2.3 gegeven

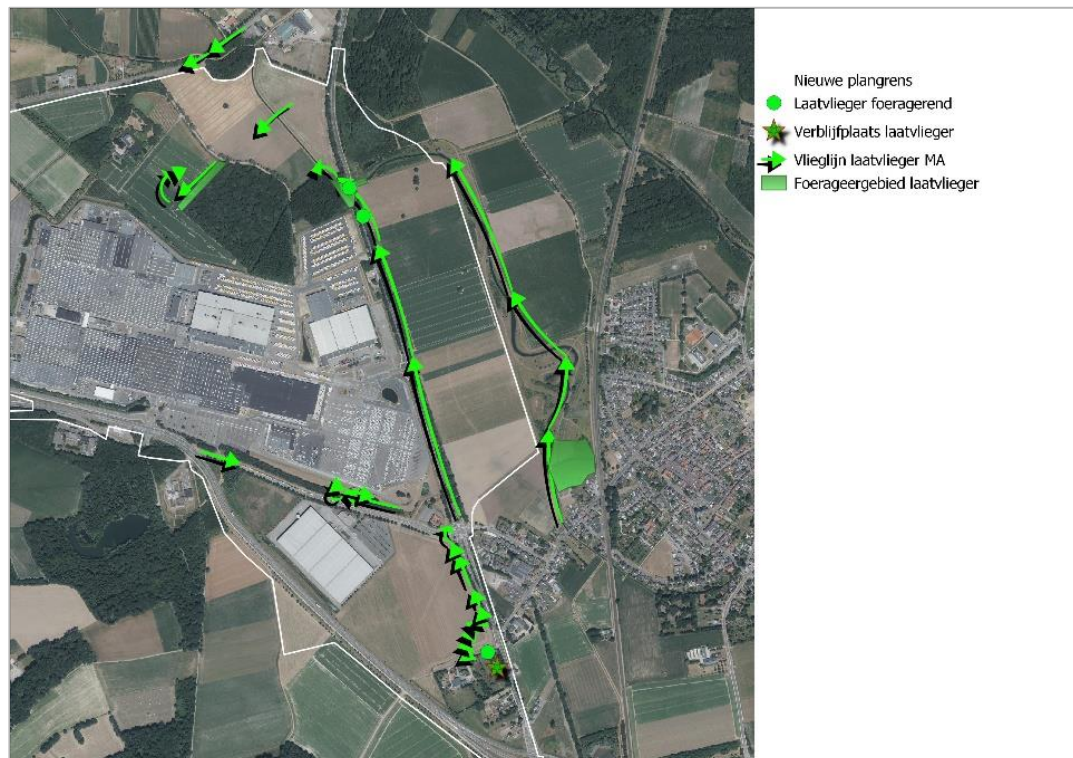


Figuur 2.3: totaaloverzicht functies omgeving VDL Nedcar voor gewone dwergvleermuis.

Arcadis heeft in de hoek van de morellenboomgaard geen onderzoek verricht en vanuit het onderzoek van Faunaconsult is geen waarneming gedaan van foeragerende dieren bij de boomgaard. Het is inderdaad niet uit te sluiten dat de gewone dwergvleermuis ter plaatse van de morellenboomgaard foerageert (met name in het voorjaar door de bloesem van de fruitbomen). Het belang van dit gebied kan dan van vergelijkbare waarde zijn als het aangegeven foerageergebied aan de Grote Allee, Kleine Allee en Pasveld.

Laatvlieger

De laatvlieger is in de hoek van de morellenboomgaard, Kleine Allee en Pasveld niet waargenomen. In het rapport van Arcadis wordt de aanwezigheid van essentiële lijnvormige elementen in het ingreepgebied aangegeven, maar er is geen onderzoek verricht in dit deel van het plangebied. De vliegroutes van de laatvlieger zijn in 2019 en 2020 door verschillende betrokken partijen bevestigd langs de N276 en de Geleenbeek. De laatvlieger is op één avond in 2019 tweemaal foeragerend waargenomen langs de lindenlaan naar het Kasteel, maar ontbrak in 2020 op de Anabat opnames. De aantallen laatvliegers in deze hoek van het plangebied zijn laag, waardoor geen sprake is van essentieel leefgebied. Essentiële functies van de laatvlieger zijn de foerageergebieden langs het Sterrenbos, de Geleenbeek en de vliegrouete langs de N276. Verblijfplaatsen zijn bekend in de woningen ten zuiden van de Limbrichterweg, Nieuwstadt en de kerk in Holtum. De N276 en de Geleenbeek vormen daartussen een essentiële verbinding. De enigszins 'doodlopende' hoek van de Kleine Allee en Pasveld wordt enkel sporadisch bezocht door de laatvlieger.



Figuur 2.4: totaaloverzicht functies omgeving VDL Nedcar voor Laatvlieger.

Vergelijking resultaten 2016 (Arcadis) en recente onderzoeken (2019-2020)

Arcadis heeft in 2016 een gebied onderzocht ten noorden van het huidige VDL-terrein. Over de onderzoeksinspanningen op overige delen (waaronder Pasveld) wordt het volgende gesteld: *“Daarbij zijn ook de overige ruimtelijke ontwikkelingen rondom VDL Nedcar (globaal) meegenomen, namelijk Pasveld, verbreding A2, yard-E en bestaand industrieterrein dat nog niet is ontwikkeld.”*

De gebieden buiten het aangeduide plangebied (deel ten noorden van het VDL-terrein) zijn dus niet volledig onderzocht volgens de geldende protocollen (vleermuisprotocol 2013 destijds). In het rapport is ook niet te achterhalen op welke momenten onderzoek is verricht in het gebied bij Pasveld.

Er wordt gesteld dat:

“Alle lijnvormige elementen op opgaande beplanting wordt intensief gebruikt als migratieroute en foerageergebied door vleermuizen.” Dit is niet onderbouwd of te herleiden naar resultaten. Dit is heel breed ingeschat (waarschijnlijk omdat het niet volledig is beoordeeld). Er wordt ook een vliegroute aangegeven vanaf de Grote Allee naar het Sterrenbos, terwijl in de onderzoeken van 2020 al snel duidelijk werd dat langs deze lijn geen vleermuizen vlogen (mogelijk door de verstoring door licht, zie voor de locatie de foto bij vraag 3.10). In de Figuur van paragraaf 2.1.3.1. (Arcadis, 2016) staat ook in de legenda vermeld dat het om ‘verwachte’ vliegroutes en migratieroutes gaat.

Voor wat betreft de resultaten uit 2016 zijn deze niet herleiden of voldoen niet aan de eisen van een geldend protocol wat leidt tot een zekere uitspraak. De onderzoeken uit 2019 en 2020 zijn leidend en de vliegroutes bij de kleine Allee, Pasveld en Grote Allee zijn aangetroffen. Faunaconsult (2019) stelt in hun rapportage het volgende: *“Bij de lindes naast de oprijlaan naar het kasteel (rode lijn in figuur 3.3.6) werden geen vleermuizen waargenomen.”* De vliegroute werd in 2020 wel meer gebruikt, dat is vastgesteld met een real-time recorder (Anabat Swift). Op basis van de aantallen zijn de bomenlanen beoordeeld als essentieel foerageergebied en vliegroute voor de gewone dwergvleermuis. De benoemde gewone grootoorvleermuis, laatvlieger en watervleermuis worden hier niet waargenomen (met uitzondering van een enkele waarneming van laatvlieger).

Conclusie is dat de resultaten van de onderzoeken uit 2019 en 2020 een duidelijk beeld geven van het functioneren van het plangebied en omgeving voor de diverse soorten vleermuizen. De onderzoeksopzet van de genoemde onderzoeksjaren is vlakdekkend en afgestemd met de provincie, Antea Group en de Zoogdierverseniging.

2.4 Kamperfoelie

4. Pagina 21: Vervolgens worden de planten van de kamperfoelie in het te kappen deel van het Sterrenbos ongeschikt gemaakt in vliegtijd vlinders (dus in juli 2020). -> is dat al gebeurd? Zo nee, wanneer gebeurt dit dan wel? Daarnaast valt juli in het broedseizoen van de vogels, is er geen geschiktere periode om de werkzaamheden uit te voeren?

De kamperfoelie is nog niet ongeschikt gemaakt. De planning is om dit te doen in de maand juli voorafgaand aan de kap van het bos. Conform planning is dat nu in juli 2021. Er is geen geschiktere periode omdat buiten de vliegtijd van de vlinders het risico op eitjes op de kamperfoelie aanwezig is. De kamperfoelie kan met de hand verwijderd worden waardoor verstoring van broedvogels te verwaarlozen is. Daarnaast kan bij het handmatig verwijderen van de kamperfoelie worden gelet op broedvogels, zodat deze locaties vermeden kunnen worden. Het overplaatsen van de kamperfoelie zal worden uitgevoerd met of door een ecooloog, met ervaring in het herkennen van broedvogelterritoria.

2.5 Das

5. Pagina 21: In het geval dat de das toch aanwezig blijkt te zijn in de burcht, dienen soort specifieke maatregelen te worden opgesteld door het bijvoorbeeld wegvangen van de dassen door een dassenexpert (bijvoorbeeld met hulp van de Dassenwerkgroep Limburg).

-> waarom worden deze maatregelen hier niet benoemd? Maatregelen concreet benoemen.

De maatregelen die genomen worden zijn concreet uitgewerkt in het compensatieplan paragraaf 2.2.1. Daar wordt aangegeven hoe door middel van een corridor van dassenraster en een kleppensysteem de das wordt gestimuleerd en later gedwongen om de oude burcht te verlaten en met de nieuwe burcht kennis te maken. De werkzaamheden zullen plaatsvinden onder begeleiding van een dassenexpert. In bijlage 3 is een figuur met de maatregelen ten behoeve van de vervangende dassenburchten opgenomen.

2.6 Bever

6. Pagina 21: Bever: Is dit het geval dan worden door een ter zake kundige passende maatregelen genomen. -> waarom worden deze maatregelen hier niet benoemd? Maatregelen concreet benoemen.

Conclusie is dat er geen verbodsbepalingen worden overtreden voor wat betreft de bever en dat er voor deze soort geen ontheffing wordt aangevraagd. Deze soort dient te worden geschrapt uit de aanvraag.

2.7 Staat van instandhouding vleermuizen

7. Pagina 24: Staat van instandhouding (van de vleermuizen) wordt door de Zoogdiervereniging gunstig ingeschat -> dit is echter pas op middellange termijn (na rijping van compensatie) en met de nodige extra compenserende middelen (waarvan nu nog niet is vastgesteld of die functioneel en effectief zijn). Gelet op andere samenhangende ontwikkelingen is er meer voorzichtigheid en zekerheid geboden. Beschouw hierbij ook verlegging infrastructuur, verbreding A2, aanleg windturbines Holtum-Noord. Graag een duidelijkere onderbouwing aanleveren.

Met betrekking tot de rijping van de compensatie wordt verwezen naar paragraaf 5.4. Om de samenhangende effecten voor vleermuizen in beeld te brengen is het cumulatieve effect met het windpark Holtum-Noord en A2 beschreven.

Cumulatief effect Windpark Holtum-Noord

Gedeputeerde Staten van Limburg hebben besloten om het Windpark Holtum-Noord B.V. ontheffing te verlenen. Het betreft een windpark van 3 windturbines, gelegen aan de Industrieweg ongenummerd, Trierveldweg ongenummerd en Halve Maanweg ongenummerd te Born. Kadastraal bekend onder BOR00 H 986, BOR00 H 1326, BOR00 H 1553 (zaaknummer 2020-201027).

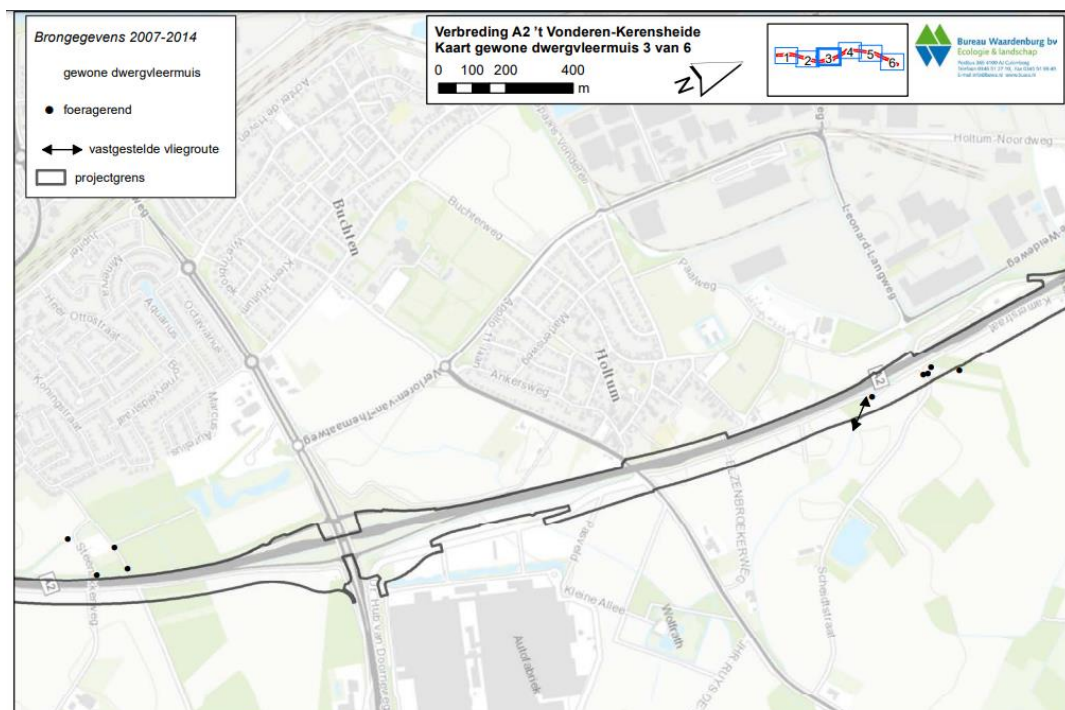
Wat vleermuizen betreft, heeft deze ontheffing betrekking op het opzettelijk doden van de exemplaren van de gewone dwergvleermuis. Voor de windturbines bij Holtum wordt uitgegaan van maximaal 3 aanvaringsslachtoffers per turbine per jaar, op basis van literatuuronderzoek en de vastgestelde activiteit in de nabijheid van de windturbines. Bij windpark Holtum-Noord was in de directe omgeving van de beoogde turbinelocaties, in vergelijking tot vergelijkbare onderzoekslocaties elders in Nederland, sprake van een lage mate aan vleermuisactiviteit waarmee 3 slachtoffers een worst case zal zijn. Uit de berekeningen blijkt dat voor alle vleermuissoorten geldt dat de voorspelde sterfte onder de 1%- mortaliteitsnorm ligt. Een effect

van het windpark op de gunstige staat van instandhouding van de lokale populatie van de betreffende vleermuissoorten is dan ook uitgesloten¹.

Op basis van de effecten van het windpark Holtum-Noord en van VDL Nedcar wordt geconcludeerd dat voor de meeste vleermuissoorten waarop de uitbreiding van VDL Nedcar een effect heeft, geen sprake is van een cumulatief effect. Alleen voor de gewone dwergvleermuis wel en daarvan heeft de Zoogdierverseniging geconcludeerd dat het landelijk en ook regionaal een veel voorkomende soort is. Ten aanzien van de gunstige staat van instandhouding bestaan er met name redenen tot zorg bij maatregelen aan gebouwen in het kader van de energietransitie, en zeker wanneer deze gebouwen massa-winterverblijven zijn. Gezien (1) de beperkte omvang van de effecten van het windpark, (2) het windpark geen aantasting van gebouwen betreft en (3) vanuit VDL Nedcar met gerichte maatregelen ter mitigatie en compensatie voorkomen wordt dat het woon- en verbindende habitat in kwantiteit en kwaliteit achteruit zal gaan, komt de gunstige staat van instandhouding niet in gevaar door een cumulatief effect.

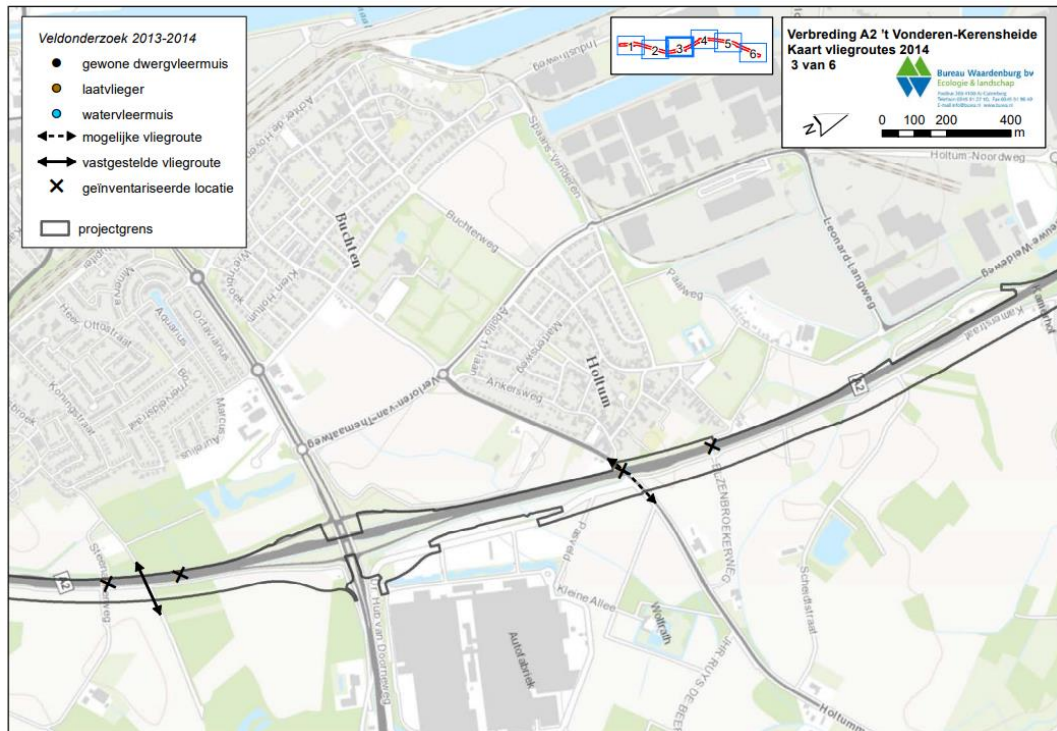
Cumulatief effect A2 TB Het Vonderen Kerensheide

In het TB A2 Het Vonderen Keersensheide is rekening gehouden met een vliegroute van de gewone dwergvleermuis ter hoogte van de Holtummerweg en noordelijker ten noorden van VDL Nedcar (zie figuur 2.5 en figuur 2.6).



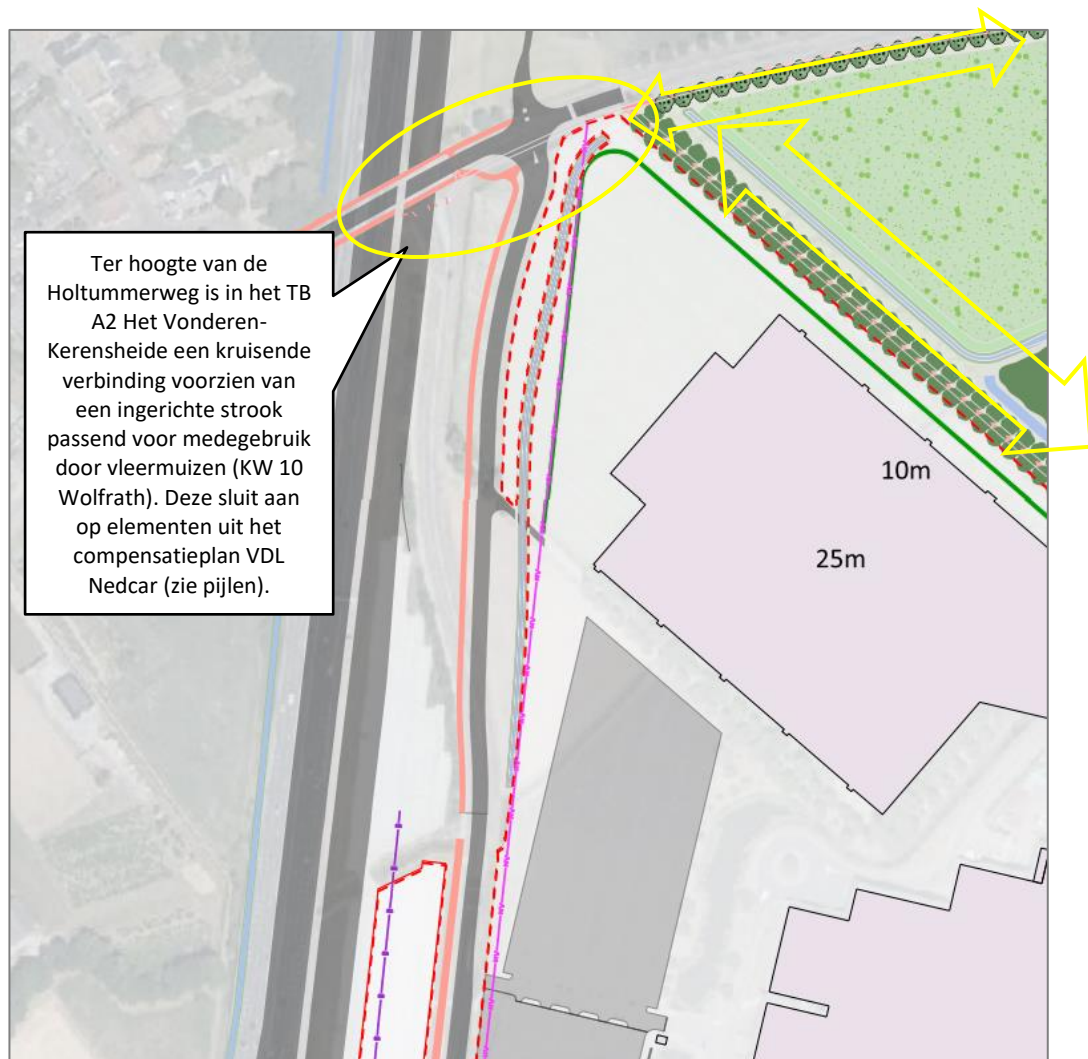
Figuur 2.5: Vliegroute vleermuizen ter hoogte van Geleenbeek nabij VDL Nedcar (uit deelrapport Natuur TB A2 Het Vonderen – Kerensheide, RWS, 2017).

¹ Om te kunnen beoordelen of de geprognostiseerde aantallen slachtoffers de werkelijkheid benaderen, dienen er monitoringsgegevens overgelegd te worden.



Figuur 2.6: Vliegroute vleermuizen ter hoogte van Holtummerweg nabij VDL Nedcar (uit deelrapport Natuur TB A2 Het Vonderen – Kerensheide, RWS, 2017).

Ter hoogte van de Holtummerweg (KW 10 Wolfrath) is in het TB A2 Het Vonderen – Keerensheide een kruisende verbinding voorzien van een ingerichte strook passend voor medegebruik door vleermuizen. Deze verbinding sluit aan bij de elementen die in het compensatieplan zijn opgenomen als vliegroute voor vleermuizen (langs de Holtummerweg en de Groote allee). Deze verbinding sluit aan bij de verbindende elementen in het compensatieplan (zie figuur 2.7).



Figuur 2.7: Aansluiting verbindend element voor vleermuizen A2 op de elementen in het compensatieplan VDL Nedcar (ondergrond is het landschapsplan).

In zijn algemeenheid worden in het TB A2 Het Vonderen – Kerensheide geen kunstwerken verwijderd die (mogelijk) een vliegroute vormen van gewone dwergvleermuizen en ingekorven vleermuizen. De functionaliteit van de verblijfplaatsen in de omgeving worden daardoor op termijn niet aangetast.

De uitbouw van de onderdoorgang KW14 Den Uil tot een grote faunapassage heeft voor de gewone dwergvleermuis, de watervleermuis en de laatvlieger een positief effect. Deze soorten kunnen de bestaande onderdoorgang al goed gebruiken, maar de passagemogelijkheid wordt beter door de betere geleiding en de grotere afmeting van de onderdoorgang.

De faunapassage Corridor Geleenbeek (LI-17) heeft een positief effect op vleermuizen, (in ieder geval de ingekorven vleermuis² en waarschijnlijk andere lokaal aanwezige vleermuizen in dit deel van het traject). Het voorkomen van andere soorten is hier niet bekend, omdat er nu geen passagemogelijkheid is. De afmeting en de ligging van de onderdoorgang ten opzichte van leef- en foerageergebieden en waterlopen maken het echter zeer waarschijnlijk dat hij door verschillende soorten gebruikt gaat worden.

Conclusie is dat deze faunapassages blijven functioneren bij de uitbreidingsplannen VDL Nedcar en aansluiten op het compensatiegebied.

Conclusie

Uit de voorgaande analyse volgt dat er geen cumulatief negatief effect is op de gunstige staat van instandhouding van de vleermuizen.

2.8 Staat van instandhouding das

8. Pagina 26: Das: staat van instandhouding is nu onvoldoende geborgd; met voorgestelde verbindingen zoals in rapport Arcadis, met verbindingen onder A2 en N297 door om uitwisseling mogelijk te maken, onder andere naar clan in Limbrichterbos en clan ten noorden van Nieuwstadt (Susterderweg) voor toekomst veilig te stellen. Kunt u dit nader invullen, gelet op de bestaande leefgebieden, hoe is uitwisseling te garanderen?

Om de samenhangende effecten voor de das in beeld te brengen is het cumulatieve effect met het windpark Holtum-Noord en A2 beschreven.

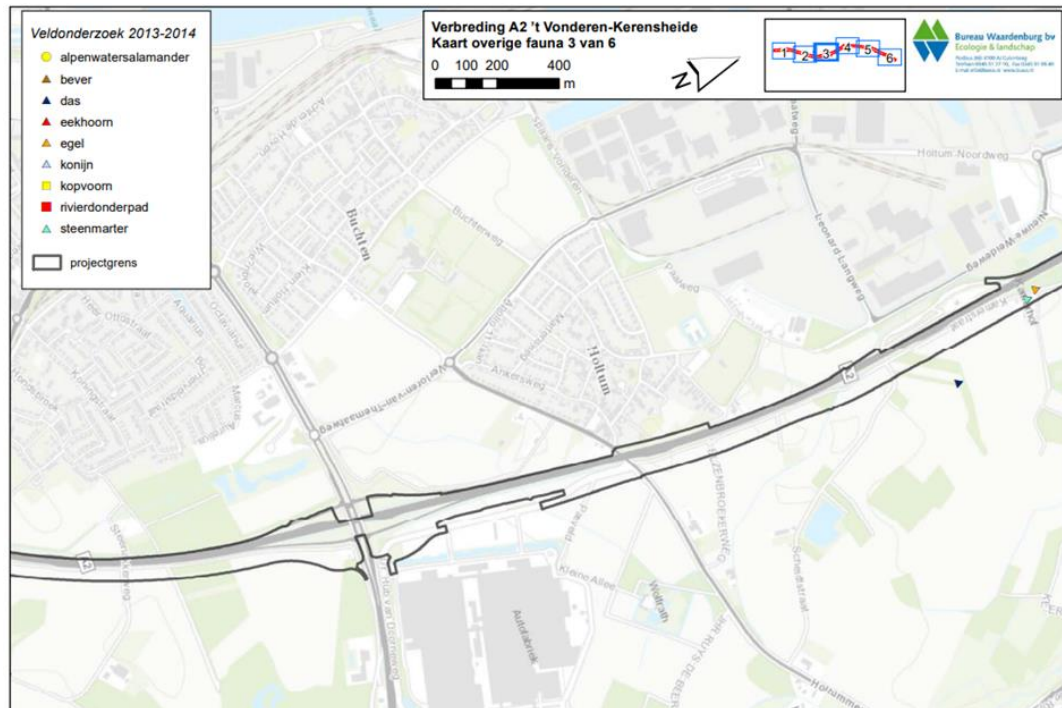
Cumulatief effect Windpark Holtum-Noord

Voor de das worden geen verbodsbepalingen overtreden bij de aanleg en gebruik van het windpark van 3 windturbines, gelegen aan de Industrieweg ongenummerd, Trierveldweg ongenummerd en Halve Maanweg ongenummerd te Born. Kadastraal bekend onder BOR00 H 986, BOR00 H 1326, BOR00 H 1553 (zaaknummer 2020-201027). Daarom is er geen sprake van een cumulatief effect voor de das voor wat betreft het windpark. Daarom wordt bij het cumulatief effect de focus op de A2 gelegd; TB A2 Het Vlonderen – Kerensheide.

Cumulatief effect A2 TB Het Vlonderen Kerensheide

Het cumulatief effect is gebaseerd op de informatie bij het TB (Rijkswaterstaat, 2017. Deelrapport Natuur OTB/ MER Structurele verbreding A2 Het Vlonderen – Kerensheide, Datum 17 juli 2017, definitief, inclusief bijlagenrapporten A t/m G en de kaarten <https://www.platformparticipatie.nl/projectenlijst/a2-hetvlonderen-kerensheide/tracebesluit/documenten.aspx>). Daarbij is rekening gehouden met het voorkomen van de das ten noorden van VDL Nedcar (zie figuur 2.8).

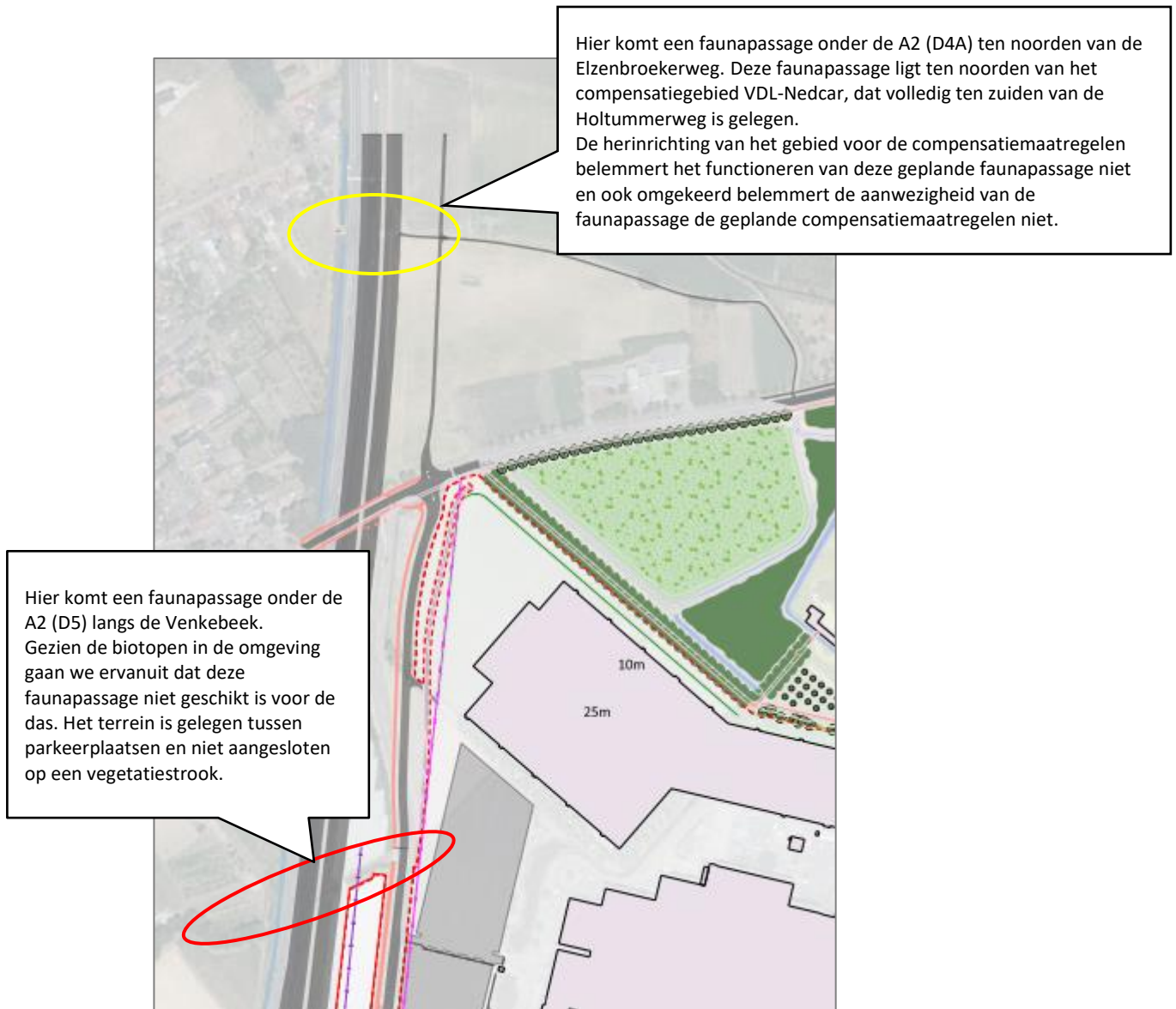
² Deze onderdoorgang ligt precies tussen de locaties Gebroek en Slagmolen. Daarbij heeft de onderdoorgang een gunstige ligging ten opzichte van bekend foerageergebied (Doort) en bekende verblijfplaatsen (Dieteren en Echt). Deze nieuwe onderdoorgang biedt gezien de afmetingen en ligging een geschikte aanvullende passagemogelijkheid voor de ingekorven vleermuis. Negatieve effecten van de verbreding van de A2 op de ingekorven vleermuis zijn dan ook uitgesloten.



Figuur 2.8: Verspreiding Das in omgeving VDL Nedcar (uit deelrapport Natuur TB A2 Het Vonderen – Kerensheide, RWS, 2017).

De A2 vormt in de huidige situatie al een grote barrière voor beschermde grondgebonden zoogdieren. Deze soorten kunnen de A2 alleen oversteken via kruisende wegen en duikers. Deze barrièrewerking neemt niet toe voor deze soortgroepen als gevolg van de verbreding. De verbindingen die permanent worden opgeheven hebben geen functie voor dispersie, seizoensmigratie en/of dagelijkse bewegingen van grondgebonden zoogdieren. Negatieve effecten op grondgebonden zoogdieren als gevolg van barrièrewerking door de voorgenomen ingreep zijn dan ook uitgesloten. Door de ontwikkeling van twee grote faunapassages Corridor Geleenbeek (LI-17) en Den Uil (LI-18) neemt de oversteekbaarheid van de A2 op deze locaties sterk toe. Door de robuuste uitvoering van beide faunapassages is de A2 voor alle soorten grondgebonden zoogdieren goed passeerbaar. Ook andere diergroepen (o.a. vleermuizen) kunnen gebruik maken van de passages. Deze faunapassages worden niet belemmerd door uitbreidingsplannen van VDL Nedcar.

Op figuur 2.9 wordt ingegaan op enkele kleinere faunapassages ter hoogte van (het compensatiegebied van) VDL Nedcar. Conclusie is dat deze faunapassages blijven functioneren bij de uitbreidingsplannen VDL Nedcar en de migrerende dassen snel het geschikte compensatiegebied bereiken.



Figuur 2.9: faunapassages onder de A2 ter hoogte van het compensatiegebied van VDL Nedcar (ondergrond is het Landschapsplan).

Conclusie

Uit de voorgaande analyse volgt dat er geen cumulatief negatief effect is op de gunstige staat van instandhouding van de das.

2.9 Staat van instandhouding levendbarende hagedis

9. Pagina 29: Staat van instandhouding Levendbarende hagedis -> vul deze onderbouwing aan met literatuur over de soort langs de Geleenbeek/Vloedgraaf (door Geraeds in Natuurhistorisch Maandblad). Bent u voldoende bekend met de actuele kennis en deskundigen ter plaatse?

Voor het onderzoek aan de Vloedgraaf (Geraeds, 2012) is - net als in de onderzoeken door Antea Group - gebruik gemaakt van de gegevens uit de NDFF in combinatie met monitoringsgegevens van de Meinweg en omliggende gebieden. De Meinweg ligt op meer dan 20 kilometer afstand van het plangebied en is daarmee niet representatief voor voorliggend plangebied. De regio waar het

benoemde onderzoek plaats heeft gevonden (t Flinke Ven, Het Haldert, De Meer, Schoolkamp, het zuidelijk deel van het Herkenbosscherbroek en Etsberg) zijn tevens op grote afstand (15-20 km) van het plangebied gelegen en kunnen voor een soort als de levendbarende hagedis niet gebruikt worden om een effect op de populatie te beoordelen.

De soort wordt in de directe omgeving van het plangebied met name waargenomen langs de spoorlijn van Nieuwstadt en de Overslagweg. De waarneming van de levendbarende hagedis in 2020, in het plangebied, is nieuw (NDFF 2010 – 2020) en met slechts één waarneming betreft het mogelijk geen grote populatie. De actuele omvang van biotopen waar de levendbarende hagedis kan voorkomen, is beperkt.

Het compensatiegebied bevat in de toekomst veel mantel- en zoomvegetatie en open plekken in het bos / langs bosgebieden, waardoor hier veel meer kansen ontstaan voor het uitbreiden van de populatie levendbarende hagedissen in het plangebied. Wij verwachten dan ook dat de ontwikkeling met betrekking tot de levendbarende hagedis eerder een positief, dan een negatief effect zal hebben op de staat van instandhouding.

2.10 Monitoring das (1)

10. Pagina 33: Das: Het gebruik van de kunstburcht is relatief eenvoudig te monitoren met wildcamera's. In de periode december – juni zal één camera per kunstburcht gericht op de burcht worden opgehangen. Afhankelijk van het type camera en de levensduur van de batterijen worden de camera's één of meerdere malen per seizoen gecontroleerd. Voldoende informatie kan worden verkregen door de camera's te plaatsen in de periode januari – mei. -> in een periode ophangen, in de andere periode staan de camera's aan? Of?

De camera's staan in actieve stand bij de burcht in de periode januari – mei. Op deze manier is inzichtelijk of de burcht in de winterperiode is gebruikt en of de burcht als kraamburcht fungeert.

2.11 Monitoring das (2)

11. Pagina 34: Das: Het gebruik van het compensatiegebied als foerageergebied wordt uitgevoerd middels sporenonderzoek. -> hoe vaak? Is dat 1 keer in januari en 1 keer in mei? Of?

Dit sporenonderzoek wordt twee keer per jaar dat de monitoring wordt gedaan, uitgevoerd (jaar 1,3,5 en 12). Dit kan gecombineerd worden met het plaatsen en ophalen van de wildcamera's bij de burchten en de dassentunnel, dus begin januari en eind mei.

2.12 Monitoring vleermuizen (1)

12. Pagina 34: Vleermuizen, winterperiode -> is dat een eenmalige inspectie op alle voorzieningen per jaar? Of? En hoe wordt deze inspectie uitgevoerd?

Voor de vleermuizen worden winterverblijfplaatsen aangeboden met de Schwegler 1 FS & FW en de gekandelaberde bomen. Daarnaast bieden de bolvormige kasten (VK WS 04, VK PL 02) tevens potentie om als winterverblijf te worden gebruikt. De platte 1ff kasten de kleinere 2F kasten zijn niet geschikt als winterverblijfplaats en zullen enkel door kleinere vleermuizen in milde winters worden bewoond. De volgende kasten worden in de winter eenmaal gecontroleerd (in jaar 1,3,5 en 12) op slapende vleermuizen (in de periode november – februari, afhankelijk van klimatologische omstandigheden):

- 12 x VK WS 08;

- 6 x aanvullend VK WS 04 (10 hangen al sinds 2019);
- 10 x VK PL 02;
- 4 x Schwegler 1 FW;
- 4 x Schwegler 1 FS;

De VK PL 02 en VK WS 04 kunnen van onderaf bekeken worden met een zaklamp of endoscoop. De Schwegler 1 FW, 1 FS en VK WS 08 dienen open te worden gemaakt. Dit kan door met een voldoende lange ladder de kasten te bereiken en kort open te maken. Dit zal enkel worden gedaan door een vleermuisdeskundige met aantoonbare ervaring in het controleren van kasten en met de juiste inenting. Kast met slapende vleermuizen worden langzaam geopend en direct na de telling weer dicht gemaakt. Het open maken van de kast en het tellen dient van zo kort mogelijke duur te zijn.

2.13 Vleermuizen: onderhoud vleermuiskasten

13. Hoe worden de diverse vleermuiskasten onderhouden en gedurende welke periode? De Zoogdiervereniging schrijft 60 jaar voor in haar advies?

Het onderhoud van de kasten kan de eerste vijf jaar worden uitgevoerd door de partij die de monitoring uit gaat voeren. De kasten worden in jaar 1, 3 en 5 (en 12) open gemaakt voor de monitoring en kunnen dan worden schoongemaakt. Het is mogelijk dat kasten in gebruik worden genomen door wespen (waaronder hoornaars), vogels, eikenprocessierupsen en parasieten van vleermuizen. Een vleermuisdeskundige met ervaring in het controleren van vleermuiskasten kan dit onderhoud bij de controle uitvoeren. Na de periode van vijf jaar wordt de verantwoordelijkheid bij de beheerder neergelegd waarbij geadviseerd wordt om de kasten minimaal eens per drie jaar te controleren en schoon te maken. Het onderhoud is met name van belang voor de dichte kasten zoals de Schwegler 1 FS & FW en de VK WS 08.

2.14 Monitoring vleermuizen (2)

14. Pagina 35: gelet op fluistersonar van soorten als franjestaart, grootoorvleermuis en ingekorven wordt voorgesteld om het gebruik van Anabat te intensiveren binnen de monitoringsopgave. Hiermee zijn waarnemingen in sonagrammen te documenteren en te valideren. Kunt u dit in uw monitoringsvoorstel nader onderbouwen, uitgezet tegen functionaliteit en de 10 aanwezige soorten?

De Stand-alone detectors zijn met name succesvol gebleken bij het maken van opnames van grootoren en myotis soorten, waarbij de recorder op hoogte de boom in is gehesen. In het nieuwe compensatiegebied is het van belang dat deze met name langs lijnvormige elementen en bij foerageergebieden worden opgehangen. Aangezien een essentieel foerageergebied tussen wegen in komt te liggen is de locatie tussen de N276 en de Geleenbeek een belangrijke locatie om te monitoren voor zowel de nieuwe vliegroute / hop-over als de functie van foerageergebied. Daarnaast dient een recorder aanwezig te zijn in het resterende deel van het Sterrenbos om de functie als foerageergebied te kunnen monitoren. De nieuwe bomenlaan door het compensatiegebied heen is de derde locatie om met drie recorders een goed beeld te krijgen van het gebruik door moeilijk waarneembare soorten.



Figuur 2.10: Locaties stand-alone detector

In het voorstel is opgenomen om onderzoek te verrichten in de kraamperiode. Het voorstel tot intensiveren van deze methode is het plaatsen van drie recorders in zowel de kraamperiode, als de nazomerperiode. Op deze wijze wordt tweemaal een week met drie recorders onderzoek gedaan.

De stand-alone detectors dienen als aanvulling op het al geadviseerde detectoronderzoek waar tevens activiteit van soorten met standaard detectors wordt onderzocht. Eventueel kan op basis van de bevindingen in het eerste jaar een andere locatie worden aangewezen vanuit de behaalde resultaten. Het eerste jaar wordt geadviseerd om eerder benoemde locaties te onderzoeken met stand-alone detectors.

2.15 Monitoring bever

15. Pagina 36: Bever -> hoe vaak per jaar wordt gemonitord?

(zie ook paragraaf 2.6). Het Kennisdocument biedt geen duidelijke richtlijn voor de frequentie van de monitoring. Aangezien sporen van bevers gemakkelijk te herkennen zijn, wordt ervan uitgegaan dat tweemaal per jaar, gelijktijdig aan het sporenonderzoek naar de dassen, gezocht wordt naar sporen van bevers. Sporen kunnen gevonden worden in de vorm van knaagsporen aan bomen (veelal dicht bij water) en open uittredenplaatsen bij het water. Daarnaast bouwen bevers dammen en zijn burchtlocaties in de vorm van grote houtopstapelingen en openingen in de oever te constateren.

2.16 Monitoring Levendbarende hagedis

16. Pagina 36: Levendbarende hagedis -> hoe vaak per jaar wordt gemonitord? Wat is regelmatig?

In paragraaf 2.16 wordt ingegaan op het monitoringsonderzoek voor de levendbarende hagedis; eenmaal in de periode april tot en met eind mei.

2.17 Concreet monitoringsplan

17. Voor alle beschermde soorten een SMART monitoringsplan aanleveren. Per soort aangeven wat gedaan wordt, in welke periode, hoe vaak en hoe eventueel bijgestuurd wordt (puntsgewijze opsomming).

In 2022 wordt gestart met de monitoring, dat is na de kap van het Sterrenbos in 2021. De monitoring wordt uitgevoerd in jaar 1 (2022), 3 (2024), 5 (2026) en 12 (2033). De bevindingen worden in Q1 van elk daaropvolgend jaar geanalyseerd en gerapporteerd en indien nodig worden maatregelen geformuleerd om op basis van de monitoring eventueel bij te sturen.

2021:

- In het kader van de voorbereiding op de kap, worden in 2021 de vleermuiskasten en bosuilkasten gecontroleerd op gebruiksporen. Op deze wijze kan bij het eventuele overplaatsen van vleermuizen naar alternatieve voorzieningen, voor de meest effectieve voorziening worden gekozen.

2022

- Januari: start monitoring.
- Februari: Neerleggen dakpannen voor het onderzoek naar de Levendbarende hagedis
- Maart: vastleggen vlakken van 50 x 50 m in het veld voor vegetatieonderzoek
- Verspreid over het jaar: In onderstaande tabel is concreter aangegeven in welke periode van een monitoringsjaar wanneer de monitoring uitgevoerd wordt. In het monitoringsvoorstel (mitigatie- en compensatieplan) staat aangegeven in welke periodes de monitoring kan worden uitgevoerd.

Soort		jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec
Vleermuizen	Detector onderzoek												
	Visuele inspectie kasten												
	real-time recorder												
Das	Camera's burcht												
	Camera's tunnel												
	Zoeken naar sporen												
Bever	Zoeken naar knaagsporen												
	Zoeken naar intrede plaatsen												
	Aantonen burchten												
Levendbarende hagedis	Zoeken naar aanwezige dieren												
Kleine ijsvogelvlinder	Inspectie rupsen												
Vegetatie													

2023, 2025, 2027 en 2034

- Opstellen monitoringsrapportage en conclusies/eventuele adviezen over bijsturingsmaatregelen

2024, 2026 en 2033

- Monitoring conform schema in bovenstaande tabel

Vleermuizen

Het detectoronderzoek wordt uitgevoerd volgens vleermuisprotocol 2021 in de periode 15 mei t/m oktober. Van belang is de functie van het gebied als foerageergebied en de in gebruik name van de voorzieningen. Een aantal kasten kan van onderaf bekeken worden waarbij vleermuizen

niet verstoord worden, deze kunnen in het kraamseizoen worden gecontroleerd voorafgaande aan het avondbezoek. De kraamkasten (zoals Schwegler 1 FS & FW) dienen te worden gecontroleerd op activiteit met behulp van de detector. Buiten de kraamtijd kunnen de kasten worden opengemaakt om te controleren op slapende vleermuizen.

De real-time recorders worden toegepast om het gebruik van vliegroutes te monitoren in de kraamtijd en in het najaar.

- **Periode 15 mei – 15 juli:** Twee bezoeken: detectoronderzoek met twee personen naar gebruik van vliegroutes, foerageergebieden en vleermuiskasten. De kasten welke open zijn aan de onderkant worden bij licht (voorafgaand aan het detectoronderzoek) gecontroleerd. Dichte kasten kunnen beoordeeld worden met de bat detector. Kraamkasten worden in het kraamseizoen niet geopend;

- **Periode 15 augustus – 15 september:** Twee bezoeken: detectoronderzoek met twee personen naar gebruik van vliegroutes, foerageergebieden en vleermuiskasten. De kasten kunnen in de nazomerperiode open worden gemaakt en allen gecontroleerd op bezetting. Bij daglicht, voorafgaande aan een avondbezoek met detectors worden de kasten gecontroleerd;

- **Periode november – februari:** Eenmalige visuele inspectie van de vleermuiskasten. Wanneer slapende vleermuizen worden aangetroffen wordt na determinatie de kast direct weer dicht gemaakt.

Das

In januari worden camera's opgehangen bij de burchtlocaties om gedurende een lange periode actief te zijn. Het gebruik van degelijke camera's (zoals bushnells of brownings) is aanbevolen met het gebruik van krachtige Eneloop batterijen en SD-kaarten met veel geheugen (minimaal 64 gb). Op deze wijze kunnen de camera's de gehele periode actief blijven en in mei weer worden opgehaald. Bij het plaatsen en het ophalen van de camera's zal tevens gezocht worden naar graafsporen, mestputjes en andere sporen als pootafdrukken of wildwissels.

- **Eerste week van januari:** Camera's plaatsen op burchtlocaties. Aansluitend zoeken naar sporen van dassen in het gehele compensatiegebied;

- **Laatste week van mei:** Camera's ophalen bij burchtlocaties. Aansluitend zoeken naar sporen van dassen in het gehele compensatiegebied.

Bever

Het gebruik van het gebied door de bever wordt met name gemonitord door te zoeken naar knaagsporen en intredenplaatsen bij de beek om te kunnen bevestigen dat de soort aanwezig is. Indien veel sporen aanwezig zijn dient gezocht te worden naar burchtlocaties nabij de verschillende beektrajecten. Een potentiële burcht kan onderzocht worden met een wildcamera, indien aan de orde.

- **Eerste week van januari:** Zoeken naar knaagsporen, burchten, holen, uittredenplaatsen in de oevers en dammen;

- **Laatste week van mei:** Zoeken naar knaagsporen, burchten, holen, uittredenplaatsen in de oevers en dammen.

Levendbarende hagedis

Van belang is dat tenminste eenmaal per jaar gericht wordt gezocht naar de levendbarende hagedis. De levendbarende hagedis kan het best worden onderzocht door op zonnige ochtenden te zoeken naar zonnende dieren langs bosranden. Gehanteerd wordt dat eenmaal in de periode april tot en met eind mei wordt gezocht naar levendbarende hagedissen tussen 9 – 12 uur bij

zonnig weer van circa 12- 14 graden Celsius. Dieren kunnen tevens worden waargenomen bij de sporenonderzoeken naar de das en bever.

In het compensatieplan is aangegeven dat tevens verspreid over het compensatiegebied, in de mantel- en zoom vegetatie circa 10 reptielenplaten worden neer gelegd bij het eerste bezoek. Bij een tweede bezoek worden de reptielenplaten weer mee genomen. Dit voorstel vervangen we door een andere methode gezien onze (recente) ervaring met onderzoek naar de levendbarende hagedis. We stellen voor om in plaats van reptielenplaten een aantal dakpannen neer te leggen bij de aanplant van het compensatiegebied en deze te laten liggen. De dakpannen kunnen gecontroleerd worden bij de monitoringsbezoek.

- **Voorjaar 2021:** Bij realisatie van het compensatieplan worden twintig dakpannen verspreid neer gelegd aan de randen van de mantel- en zoom vegetatie (de dakpannen kunnen verplaatst worden bij de monitoringsrondes indien deze moeilijk bereik zijn geworden door de vegetatie);

- **Mei:** Eenmalige controle tussen 09:00 – 12:00 langs de randen van het compensatiegebied (bermen, bosranden en lokale ruigtes). Omdraaien van de dakpannen voor rustende dieren na 12:00 uur.

Kleine ijsvogelvinder

In het plangebied is het onduidelijk of de kleine ijsvogelvinder zich voortplant. Circa half maart tot half april kan worden gezocht naar rupsen van de soort op kamperfoelie. In deze periode dient minimaal een dag te worden besteedt aan het zoeken van rupsen op de kamperfoelie in het compensatiegebied, alsook het resterende deel van het Sterrenbos.

- **Periode 15 april – 15 mei:** Eenmalige controle van kamperfoelie op de aanwezigheid van rupsen van de kleine ijsvogelvinder.

Vegetatie

De ontwikkelingen in de vegetatie op de diverse plekken waar compenserende maatregelen worden genomen worden gevolgd door het maken van vegetatieopnamen en een kartering van de vegetatie in het veld. Daarbij worden de Tansley-methode gebruikt. Hier worden vlakdekkend lijsten gemaakt van alle plantensoorten die zich binnen het inrichtingsgebied vestigen; hierbij wordt de SNL-methode gevolgd (vlakken van 50 x 50 m) waarbij van een selectie van de plantensoorten ook de abundantie wordt vastgelegd volgens de Tansley-schaal. De selectie omvat in elk geval de voor de habitattypen met een instandhoudingsdoelstelling kenmerkende plantensoorten.

Het monitoringsonderzoek wordt waar mogelijk gecombineerd met het reguliere monitoringsonderzoek door of in opdracht van de terreinbeherende organisaties.

In de eerste jaren wanneer de vegetatieontwikkeling relatief snel verloopt worden de onderzoeken frequenter uitgevoerd. De jaartallen worden verder gelijk gehouden aan de monitoring naar soorten (jaar 1, 3, 5 en 12). De voorjaarssoorten kunnen worden gemonitord parallel aan de inventarisatie naar de kleine ijsvogelvinder en de zomersoorten parallel het moment van sporen zoeken (das en bever), de vegetatiekartering vindt dan tweemaal per jaar plaats in de jaren 1, 3,5 en 12. In deze jaren wordt een evaluatie uitgevoerd en wordt bepaald of er aanvullende beheermaatregelen nodig zijn om de beoogde ontwikkeling te realiseren; wanneer blijkt dat deze noodzaak bestaat worden de maatregelen uitgevoerd. De aard en de omvang van de – mogelijk aanvullend op de benodigde - maatregelen is uiteraard sterk afhankelijk van de resultaten van het monitoringonderzoek en zouden – bijvoorbeeld - kunnen bestaan uit het dieper afplaggen van de bodem, het verwijderen van ongewenste opslag van vegetatie, het aanpassen van het beheer (maaien/begrazing) en eventueel bekalken in het vroege voorjaar (bij abundante aanwezigheid van soorten van relatief zure standplaatsen). De monitoring wordt met de vermelde frequentie uitgevoerd tot dat de compensatieopgave is gerealiseerd, d.w.z. tot uit onderzoek blijkt dat sprake

is van het nagestreefde habitatype. Daarna wordt de monitoringsfrequentie geharmoniseerd. Het beoogde onderzoeks-tijdschema is daarmee als volgt:

- Uitvoering maatregelen winterseizoen 2020/2021
- Vegetatieseizoen 2021³: onderzoeken middels Tansley-methode in maart-april en eind mei.
- Vegetatieseizoen 2022: onderzoeken middels Tansley-methode in maart-april en eind mei. + evaluatie beheermaatregelen.
- Vegetatieseizoen 2023: onderzoeken middels Tansley-methode in maart-april en eind mei.
- Vegetatieseizoen 2025: onderzoeken middels Tansley-methode in maart-april en eind mei. hierna onderzoeksfrequentie evalueren en vermoedelijk overdragen aan beheerder.
- Vegetatieseizoen 2032: onderzoeken middels Tansley-methode in maart-april en eind mei + evaluatie beheermaatregelen en afstemmen met beheerder.

³ Het is interessant om te zien wat hier op komt in het eerste jaar. Ook vanuit de gebiedseigen soorten om de verhouding te zien tussen het ingezaaide mengsel en de gebiedseigen soorten (dominantie en dichtheden).

3 Toelichting Mitigatie- en compensatieplan

3.1 Compensatie geluidverstoring

1. Pagina 9/10: compensatieopgave goudgroen/zilvergroen voor fabrieksuitbreiding is tabel 1.3 en 1.4, dus 15,16+0,27+15,43 ha. Voor de infrastructuur is het alleen tabel 1.5, dus zonder compensatieopgave geluidverstoring. Hoe zit dit?

De compensatieopgave goudgroen/zilvergroen voor de infrastructuur staat in tabel 1.5 (ruimtebeslag) en in tabel 1.6 (geluidverstoring) (blz 10 mitigatie- en compensatieplan). In paragraaf 2.10.5 is ook uitgegaan van de financiële compensatie van beide oppervlaktes.

Tekst in het mitigatie- en compensatieplan (blz 10) wordt dan als volgt:

“Infrastructurele aanpassingen

Na toepassing van de kwaliteitstoelagen volgens de beleidsregel Natuurcompensatie bedraagt de compensatie-opgave 4,49 ha als gevolg de realisatie van de infrastructurele aanpassingen. De onderbouwing van deze oppervlakte is samengevat in Tabel 1.5. De compensatieopgave voor de gevolgen van de geluidtoename door de fabrieksuitbreiding staan in tabel 1.6.”

3.2 Gedragscode

2. Pagina 17: voorwaarden voor uitvoering: Hieraan wordt ook voldaan doordat gewerkt wordt conform maatregelen die zijn vastgelegd in een vigerende gedragscode. -> welke gedragscode dan? En welke maatregelen?

De Wnb kent de mogelijkheid om onder bepaalde voorwaarden vrijstelling te krijgen. Op grond van artikel 3.31 Wnb wordt voor bepaalde activiteiten vrijstelling verleend mits er gewerkt wordt volgens een door LNV goedgekeurde gedragscode. Voor de fabrieksuitbreiding wordt een Wnb-ontheffing aangevraagd en niet volgens een gedragscode gewerkt.

3.3 Das: planning alternatieve burchten

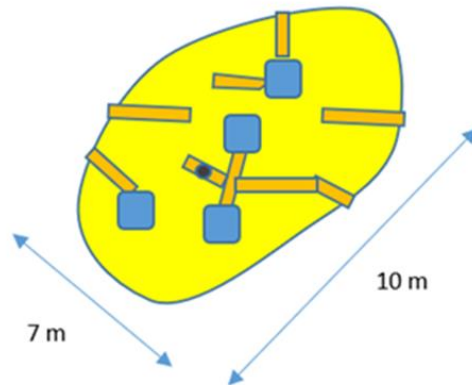
3. Pagina 22: Das: De alternatieve burchten worden eind 2020 gerealiseerd. -> is dit al gebeurd? Zo nee, wat is de planning?

De burcht realiseren duurt circa twee weken en wordt gerealiseerd tussen 29 januari – 11 februari 2021, daarmee zeker vóór 1 maart. De oude burchtlocatie kan dan in de periode december 2020 – juni 2021 nog gebruikt worden (indien deze in gebruik wordt genomen door een koppel) en kunnen ondertussen wennen aan de nieuwe locatie.

3.4 Das: inrichting alternatieve burcht noordelijke locatie

4. Er wordt maar één locatie uitgewerkt. Hoe ziet de inrichting er op de noordelijke locatie uit, en is er overeenstemming met het Waterschap voor het realiseren van deze voorziening op hun perceel F951? Moet voor deze inrichting beplanting verdwijnen? Waarom worden geen maatregelen gerealiseerd op het perceel van de gemeente Sittard-Geleen (F1031)?

Het ontwerp van de burcht van de noordelijke locatie is vergelijkbaar met de locatie bij het Sterrebos. De ingangen zijn echter meer verspreid over de burcht. Bij de burcht bij het Sterrebos zijn deze ingangen van het dichtbij liggende fietspad af gesitueerd. Dat is bij de noordelijke locatie niet nodig. Het ontwerp van de noordelijke burcht is weergegeven op Figuur 3.1.



Figuur 3.1: Ontwerp noordelijke locatie.

Het waterschap is akkoord met het realiseren van de burcht op deze locatie. Voor het realiseren van de burcht hoeft in principe enkel en alleen struikachtige vegetatie verwijderd te worden. Een impressie van de locatie waar de burcht gerealiseerd wordt is weergegeven op Figuur 3.2. Op het perceel van de gemeente Sittard Geleen wordt enkel ingezet op het realiseren van foerageergebied voor de das. Dit perceel is niet gekozen als nieuwe locatie voor de vervangende burcht omdat de das graag volwassen begroeiing om zich heen heeft. Het bestaande bosje sluit hier beter bij aan.



Figuur 3.2: Impressie locatie burcht noordelijke locatie.

3.5 Vleermuizenkasten: planning

5. Pagina 27-30: diverse vleermuiskasten worden eind 2020 opgehangen. Is dit al gebeurd? Zo nee, wat is de planning? En hoe zit het qua planning bij de diverse vleermuiskasten waar in de daarbij behorende tekst niet staat wanneer deze opgehangen worden?

De planning is dat de kasten in januari 2021 geleverd zijn en in de laatste weken van februari (uiterlijk 4 maart) 2021 opgehangen zijn. De gewenningsperiode is dan begin september behaald.

3.6 Vleermuizenkasten: aantallen (1)

6. Pagina 31, 32, 39, 40, 41: de compensatie van de vleermuiskasten uit de tabel komt niet overeen met de conclusie onder de tabel. Wat zijn de juiste aantallen van elke soort kast? En pas dit dan ook aan in figuur 2.18. En zijn dan ook de aanbevelingen van de Zoogdierverseniging voor de ruige vleermuis op pagina 39, voor de rosse vleermuis en de gewone grootvleermuis op pagina 40, de gewone baardvleermuis op pagina 41, hierin verwerkt of nog niet?

Er zijn drie opmerkingen als aanvulling op de tabel in het mitigatie- compensatieplan.

- De VK MP 02 wordt niet langer gerealiseerd, het type kast is op advies van de Zoogdierverseniging vervallen en vervangen door de Schwegler FF en Schwegler 2F;
- De Schwegler FF is soms geschreven met kleine letters ff. Dit is wel hetzelfde model kast;
- De Schwegler 1 FW en 1 FS zijn dezelfde modellen als Schwegler FW & FS. De '1' is soms niet toegevoegd.

De aantallen in de tabel van pagina 31 en de conclusie hieronder komen overeen.

- Schwegler 2f: $16 + 12 + 4 + 16 = 48$
- VK PL 02: $4 + 6 = 10$
- VK WS 08: $4 + 8 = 12$
- Schwegler ff: $12 + 8 + 2 + 12 = 34$
- Schwegler FW: 4
- Schwegler 1 FS: 4
- VK WS 04: 6

In totaal zijn dat dus 118 kasten. 10 hangen al sinds 2019. In totaal zijn dan 128 kasten aanwezig.

Informatie op pagina 39 klopt. De kasten zijn vervangen voor de ruige dwergvleermuis. 12 kasten zijn er 16 geworden op advies van ZDV.

Pagina 40: 4 x VK PL 02 wordt 4 x Schwegler 1 FW en 4 x Schwegler 1 FS. Op advies van ZDV dienen 2 van elk type te worden toegevoegd, we hebben hier 4 per type van gemaakt als verdubbeling door moeilijkheidsgraad van compensatie voor rosse vleermuis. De informatie komt overeen met de tabel op pagina 31.

De attributentabellen bij elkaar komen tevens overeen vanuit Figuur 2.18 met de aantallen genoemd in de opsomming. Enkel de 10 x VK WS 04 welke in 2019 al zijn opgehangen zijn hier niet op aangeduid.

Alle adviezen zijn verwerkt en de aantallen uit de tabel van pagina 31 komen overeen met de aangepaste aantallen. Bij de bestelling van de kasten zal voor de VK WS 04 een langere plank (landingsplank) worden gevraagd en voor twee x Schwegler ff een versmalde ingang.

3.7 Vleermuizenkasten: aantallen (2)

7. Gelet op de locatie van de te plaatsen vleermuiskasten in nog niet ontwikkeld functioneel leefgebied is een overmaat aan kasten noodzakelijk, wordt dit gerealiseerd?

Voor de overmaat is de standaard factor 4 aangehouden voor vleermuiskasten, met aanvullende grote houtbetonnen kasten (Schwegler 1 FS & FW). In de soortenstandaard van het Rijk (2014) wordt nog gesproken over een compensatie van factor 40 voor de rosse vleermuis. Het Kennisdocument van 2017 noemt deze factor 40 niet langer en geeft enkel aan dat een overmaat (net als bij andere soorten) aan de orde is. De Zoogdierverseniging heeft geadviseerd om een variatie aan aantoonbaar succesvolle kasten in te zetten en dit advies is overgenomen. Met de realisatie van 128 kasten, waarbij het resterende Sterrenbos niet teveel belast mag worden met kasten, wordt een ruime overmaat aan vleermuiskasten aangeboden.

3.8 Vleermuizenkasten: aantallen (3)

8. Het aantal vleermuiskasten komt niet overeen met de gevonden aantallen verblijfplaatsen (pagina 31). Voor soorten als gewone grootoorvleermuis en rosse vleermuis is een overmaat aan vleermuiskasten noodzakelijk aangezien dit een niet bewezen effectieve maatregel betreft. Graag dit aanpassen.

Zie ook paragraaf 3.7.

De gewone grootoorvleermuis staat er om bekend dat ze alternatieve vleermuiskasten al snel in gebruik nemen. Veelal is het de eerste soort welke in kasten zijn aan te treffen. Waarnemingen van kraamgroepen gewone grootoorvleermuizen in vleermuiskasten in bossen zijn tevens vrij algemeen. Een deel van het Sterrenbos (inclusief al bekende en aanwezige verblijfplaatsen) blijft behouden en er wordt ruim voldoende voorzien in compensatie met vleermuiskasten met 128 vleermuiskasten.

Voor rosse vleermuis geldt dat het veelal langer duurt voordat kasten in gebruik worden genomen, circa 1-3 jaar. Kraamgroepen in kasten zijn bekend, maar bevatten nooit grote groepen. In de nader onderzoeken is een groep van circa 25 dieren aangetroffen in het Sterrenbos, waarvoor de grote Schwegler kasten (1 FW & FS) worden ingezet. Daarnaast blijft ook voor de rosse vleermuis een deel van het Sterrenbos bestaan en worden vijf bomen gekandelaberd en overgeplaatst. Deze methode biedt een natuurlijke boomholte ten opzichte van een standaard vleermuiskast een grote voorziening waar meerdere groepen vleermuizen zich kunnen huisvesten. Verder zal monitoring uitwijzen of de geadviseerde compensatie succesvol is en of aanvullende maatregelen getroffen moeten worden.

3.9 Oud-houteilanden

9. Pagina 34: Oud-hout eilanden creëren in bestaand natuurgebied -> is van belang om rust te garanderen in de transitieperiode, het moment waarop compensatie elders nog niet functioneel is. Wat wordt hiermee gedaan?

Momenteel is contact gelegd met Natuurmonumenten waarbij is aangegeven dat in het huidige beheer al een dergelijk beleid voor oudere houtopstanden is opgenomen. De passage uit deze natuurvisie luidt als volgt:

“In het beheerplan van 1991 is gekozen voor zelfregulatie van het bos via begrazing. Door de sterke percelering is dit niet haalbaar gebleken; daarom wordt hiervan afgezien voor het merendeel van het bos. Wel zullen ingrepen in de boskern (middendeel) van het IJzerenbos en 't Hout zoveel mogelijk achterwegen blijven. Hier krijgt het bos de kans om via een natuurlijk proces meer structuurvariatie te verkrijgen. Bomen zullen op termijn afsterven, waardoor er kleine, open plekken en verjonging zal ontstaan. Wel wordt gewaakt dat zich geen grote verruigingsoppervlaktes ontwikkelen en wordt de essentaksterfte (door schimmelinfectie) in de gaten gehouden. In enkele bospercelen aan de rand van het natuurgebied wordt wel ingegrepen om meer dood hout en structuurvariatie in te brengen.”

Het huidige beheer voorziet in de wens om oudere bomen en ‘natuurlijke processen’ hun gang te kunnen laten gaan. Gezien de waarnemingen van Nyctalus soorten in het IJzeren bos en de aanwezigheid van een kraamverblijfplaats van de bosvleermuis, heeft dit beheer al zijn vruchten afgeworpen voor deze soorten.

De realisatie van oud-hout eilanden is echter een harde eis in het compensatieplan om de benodigde compensatie te behalen voor de rosse vleermuis (zie citaat Zoogdierverseniging):

“De oud hout eilanden zijn een harde eis in het compensatieplan. De redenen voor deze inspanning is dat vleermuiskasten niet effectief zijn in het compenseren van een kraamverblijfplaats van rosse vleermuizen. Één eiland kan in het sterrenbos aangewezen worden, een tweede kan mogelijk in het bosje tussen de beek en de Holtumseweg. Een derde kan dan in het ijzeren bos, maar dan moet je van NM (red. Natuurmonumenten) op papier krijgen dat een deel wat nu natuurlijk beheer is nooit een ingreep krijgt.”

In navolging van het advies van de Zoogdierverseniging zal in het resterende Sterrenbos een oud-houteiland gerealiseerd worden. Dit wordt opgenomen in het beheer voor het totale compensatiegebied, zoals dat door VDL-Nedcar wordt geregeld (zie ook par 3.12). Voor de overige voorgestelde locaties gaan we in 2021 in gesprek met het Waterschap en Natuurmonumenten. Gezien de ligging van het bos van het Waterschap ten opzichte van het compensatiegebied, en de gevoerde overleggen over de herinrichting van het gebied ten noorden van VDL en de visie van Natuurmonumenten op het beheer van het bos is er geen aanleiding om ervan uit te gaan dat deze out-houteilanden buiten het Sterrenbos niet gerealiseerd zullen kunnen worden.

3.10 Ontbrekende foto

10. Pagina 37: foto mist

Het betreft de volgende foto:



Foto: uitstraling verlichting van VDL Nedcar in huidige situatie.

3.11 Kleine ijsvogelvlinder

11. Pagina 47: kleine ijsvogelvlinder: Dit aanplanten moet gebeuren in de periode najaar / vroege voorjaar. -> concreter, welke maanden/weken 2020/2021? Of is dit al gebeurd?

Februari 2021 wordt de aanplant gerealiseerd en dit is volgens de betrokken hovenier in orde.

3.12 Eigendom compensatiegronden

12. Op welk termijn zijn de compensatiegronden in eigendom van VDL Nedcar of liggen de afspraken vast met eigenaren, en kan begonnen worden met de aanleg van de compensatie? Kunnen alle voorgestelde mitigerende en compenserende maatregelen daadwerkelijk uitgevoerd worden?

Alle koopovereenkomsten zijn getekend (mon. med. VDL Nedcar, 10 december 2020), deze gronden zijn dus gegarandeerd.

Ten aanzien van het beheer is de Bosgroep momenteel niet meer in beeld (med. VDL Nedcar 1 decd 2020). Er zijn 3 partijen gevraagd waaronder IKL Limburg om een offerte uit te brengen. Onderdeel van deze offerte is ook 10 jaar onderhoud.

3.13 Duurzame instandhouding maatregelen

13. Waarom zijn de verschillende percelen anders geborgd in het PIP, is de duurzame garantie van de hoogstamboomgaard en de kruidenrijke graslanden niet vastgelegd met een planologische borging, zoals dit wél is gebeurd voor het haagbeuken-essenbos? Hoe denkt u de duurzame instandhouding te kunnen garanderen?

De gronden die worden ingericht overeenkomstig het mitigatie- en compensatieplan en het landschapsplan zijn in het PIP bestemd overeenkomstig het toekomstige gebruik. Gronden die (hoofdzakelijk) een natuurfunctie krijgen en die onderdeel zijn of worden van de goudgroene natuurzone zijn bestemd als 'Natuur'. Hieronder vallen onder meer het resterende deel van het Sterrebos en de nieuw aan te planten haagbeuken-essenbossen. Gronden die (tevens) een agrarische functie hebben zijn bestemd als 'Agrarisch met waarden – Natuur- en landschapswaarden'. Hieronder vallen onder meer de kruidenrijke graslanden en de hoogstamfruitboomgaard.

De gronden met de bestemming 'Agrarisch met waarden – Natuur- en landschapswaarden' zijn - net als de gronden met de bestemming 'Natuur' - onder meer bestemd voor instandhouding, herstel en ontwikkeling van de abiotische, natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de gronden. In beide bestemmingen is een omgevingsvergunningstelsel voor werken en werkzaamheden opgenomen, op grond waarvan diverse werkzaamheden omgevingsvergunningplichtig zijn. Er is onder meer een omgevingsvergunning benodigd voor het aanleggen van oppervlakteverhardingen, het veranderen van het maaiveldniveau, het rooien van bomen en het aanleggen of vergraven van watergangen. In het kader van de vergunningverlening wordt getoetst of de werkzaamheden afbreuk doen aan de in de bestemmingsomschrijving genoemde waarden van de gronden. Hierdoor is zowel in de bestemming 'Natuur' als in de bestemming 'Agrarisch met waarden – Natuur- en landschapswaarden' voorzien in een beschermende regeling ten aanzien van werkzaamheden die gevolgen kunnen hebben voor de abiotische, natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de gronden.

De aanleg én de instandhouding van de maatregelen die zijn voorgeschreven in het mitigatie- en compensatieplan en in het landschapsplan zijn daarnaast planologisch geborgd via de voorwaardelijke verplichtingen die zijn opgenomen in de bestemmingen 'Bedrijventerrein – 1' en 'Verkeer'. In de bestemming 'Bedrijventerrein – 1' bepaalt artikel 6.4.2 sub a dat uitbreiding van VDL Nedcar uitsluitend is toegestaan als de landschappelijke inpassing binnen 1 jaar na gereedkomen van de bouw respectievelijk binnen 1 jaar na ingebruikname van gronden is gerealiseerd. Het gebruik van deze bebouwing en deze gronden is vervolgens uitsluitend toegestaan zolang de landschappelijke inpassing in stand wordt gehouden. Voor het uitvoeren van de mitigerende en compenserende maatregelen geldt eenzelfde voorwaardelijke verplichting, met dien verstande dat de mitigerende en compenserende maatregelen moeten zijn getroffen voordat bebouwing wordt gerealiseerd, voordat gronden worden verhard en voordat houtgewas wordt gerooid. Ook hier geldt dat de bebouwing en verharding vervolgens uitsluitend mogen worden gebruikt zolang de mitigerende en compenserende maatregelen in stand worden gehouden. In de bijlagen bij de planregels zijn overzichten opgenomen van de landschappelijke maatregelen en van de mitigerende en compenserende maatregelen. De maatregelen die zijn opgenomen in deze bijlagen betreffen zowel maatregelen die worden uitgevoerd binnen de bestemming 'Natuur' (zoals de aanplant van nieuw haagbeuken-essenbos) als maatregelen die worden uitgevoerd binnen de bestemming 'Agrarisch met waarden – Natuur- en landschapswaarden' (zoals de realisering van kruidenrijk grasland en een hoogstamfruitboomgaard). Omdat de voorwaardelijke verplichtingen aanleg en instandhouding van alle maatregelen planologisch borgt, is de duurzame instandhouding van de mitigerende en compenserende maatregelen zowel in de bestemming 'Natuur' als in de bestemming 'Agrarisch met waarden – Landschapswaarden' gegarandeerd. Er is in het PIP dus wel degelijk sprake van een planologische borging voor de aanleg en instandhouding van de kruidenrijke graslanden en de hoogstamboomgaard.

3.14 Maatregelen per soort

14. Pagina 65-70: tabel 4.1, tabel 4.2 en tabel 5.1: zijn dit alle mitigerende en compenserende maatregelen die genomen worden? Graag een overzicht maken waarin per beschermde soort elke maatregel SMART en handhaafbaar geformuleerd wordt inclusief de periode waarin het uitgevoerd wordt (puntsgewijze opsomming).

Onderdeel	Invulling mitigatie / compensatie	Randvoorwaarden rond planning
Das	Verblijfplaatsen Aanleg twee burchten bestaande uit zand met enkele pijpen gemaakt van betonnen buizen. Om verplaatsing te realiseren ook dassenraster + kleppen. - De burchtlocaties worden gerealiseerd in februari 2021. - De huidige burchtlocaties worden in september 2021 ongeschikt gemaakt. Leefgebied Realiseren nieuwe leefgebieden: - Hoogstamfruitgaarden; - haagbeuken essenbos met rijke mantel- en zoom vegetatie; - Kruidenrijk grasland. Overige maatregelen - Geen uitstralende verlichting vanaf het VDL terrein op omgeving Sterrenbos; - Geen verlichting langs de fietspaden door het compensatiegebied; - Afscherming/begeleiding middels meidoornhaag en stobbenwal langs de Gouverneur G. Ruijs de Beerenbroucklaan. Inpassingen vanuit inrichting nieuwe Randweg: Faunapassage - Aanleg faunapassages langs de Geleenbeek onder de N276 door. Aanleg dassenraster - Aanleg Dassenraster langs N276	- De vervangende burchten moet minimaal een half jaar aanwezig zijn voordat er gestart kan worden met het ongeschikt maken. - In de periode juli – november is de kans het grootst dat de nieuwe burcht in gebruik genomen wordt. - Ongeschikt maken gebeurd in de periode waarin de soort het minst kwetsbaar is, zijnde de periode september – november, 2021. - Er mogen in de periode dat de nieuwe burcht ontdekt moet worden binnen een straal van 200 meter geen menselijk activiteiten plaats vinden. Bron: kennisdocument das. BIJ12, 2017 Voor aanleg van de nieuwe burchten en mogelijk de afrastering is een omgevingsvergunning nodig (in planning uitgegaan van korte procedure: 8 weken mogelijk 6 weken verlenging). Bij aanleg infra. Buiten broedseizoen. De wegen moeten tijdens de aanleg passeerbaar blijven voor de das. Dus eerst faunapassage dan pas aanleg raster. Idem faunapassage.
Vleermuizen	Verblijfplaatsen 118 vleermuiskasten (128 in totaal): 12 x VK WS 08; 6 x aanvullend VK WS 04 (10 hangen al sinds 2019); 10 x VK PL 02; 34 x Schwegler 1ff; 48 x Schwegler 2F; 4 x Schwegler 1 FW; 4 x Schwegler 1 FS.	De kasten hebben van wege de complexe situatie voor vleermuizen een gewenningstijd van een geheel vleermuisseizoen. Dat betekent dat de voorzieningen er van maart t/m september moeten hangen terwijl de bestaande verblijven nog aanwezig zijn. De tien meervoudige kraamkasten zijn reeds in februari 2019 opgehangen. Let op broedseizoen vogels bij plaatsing.

Onderdeel	Invulling mitigatie / compensatie	Randvoorwaarden rond planning
	6 bomen met huidige verblijfplaatsen kandelaberen en overplaatsen in 2021 bij kap van bomen.	
	Aanleg leefgebied Foerageergebied: bos aanleggen + kwaliteitsimpuls overige gronden.	Tijdig starten
	Vliegroutes - Dubbele laanbeplanting (eiken) langs de Geleenbeek ten oosten van de nieuw te realiseren infrastructuur. - Nieuwe vliegroute door aanleg bomenrij aan noordkant VDL (compensatiegebied langs fietspad). - Vliegroute ter hoogte van N276 en de nieuwe infrastructuur alleen verlichten met amberverlichting daar waas noodzakelijk (zone van 50 meter). - Afschermen van resterend Sterrenbos voor verstoringfactoren (licht, geluid en vervoersbewegingen) door middel van scherm 5 meter hoog.	Bij aanleg infra. Januari-februari 2021. Bij aanleg infra. Vlak voor start kap scherm plaatsen zodat deze werkzaamheden ook afgeschermd worden, voorafgaand aan de kap in het najaar van 2021.
	Kappen bomen met verblijfplaatsen: Boom met een (mogelijke verblijfplaats) met behulp van een kraan langzaam laten zakken tijdens het omzagen. Vleermuizen die in de boom zitten worden hierdoor niet gedood. Maar de boom wordt wel ongeschikt voor de soort waarna ze na zelf uitvliegen de volgende ochtend niet terug keren.	Na creëren nieuwe verblijfplaatsen en na definitief PIP. Ongeschikt maken huidige verblijven in de periode half september – begin oktober 2021. Avondtemperaturen moeten boven de 10 graden Celsius zijn zodat vleermuizen zich kunnen verplaatsen.
Bosuil	Verblijfplaats - Verplaatsen huidige nestkast in juni 2020; - Aanbieden nieuwe nestkast (UK BO 01 Vivarapro), januari 2021. Leefgebied als foerageergebied - Hoogstamfruitgaarden; - haagbeuken essenbos met rijke mantel- en zoom vegetatie; - Kruidenrijk grasland. Overige maatregelen - Afschermen van Sterrenbos voor verstoringfactoren (licht, geluid en vervoersbewegingen) door scherm van 5 meter; - Geen uitstralende verlichting vanaf het VDL terrein op omgeving Sterrenbos.	Kasten aanbieden voor start broedseizoen.
Steenmarter	Kap van het Sterrenbos (en eventueel de sloop van oude panden) uitvoeren in de in de vrijgestelde periode 15 augustus tot en met februari.	Kap en eventueel sloop in periode 15-augustus – januari.

Onderdeel	Invulling mitigatie / compensatie	Randvoorwaarden rond planning
Levendbarende hagedis	Leefgebied - Gebieden in het compensatiegebied versterken met houtophopingen. - De levendbarende hagedis kan gebruik maken van de kruidenrijke graslanden, bosranden van mantel- en zoomvegetatie, houthopen in de bosrand en het landschap langs de Geleenbeek. Werkwijze - Werken naar één kant en onder ecologische begeleiding waarbij dieren overgeplaatst kunnen worden.	- Wegvangen van levendbarende hagedissen in de periode half april tot en met juni als er nog geen jonge dieren zijn; - Tijdens de kap van het Sterrenbos wordt van zuid- naar noord gewerkt in de bosranden, zodat de dieren kunnen vluchten of indien noodzakelijk worden overgeplaatst.
Kleine ijsvogel-vlinder	Leefgebied - Behoud en aanplant van wilde kamperfoelie uit Sterrenbos. Planten kan in bossen in de omgeving. - Nieuwe aanplant in februari 2021; - Overplaatsen gedurende boomkap in september – oktober 2021. Werkwijze Werkzaamheden afstemmen om kans op doden van dieren te minimaliseren. Aanplant kamperfoelie najaar / vroege voorjaar.	Najaar aanplant nieuwe kamperfoelie (eind oktober / november of februari / maart). Dit doen voordat planten in het Sterrenbos ongeschikt gemaakt worden.
Maatregelen algemeen	Vegetatie insecten rijkdom (Rode lijst) - Overzetten van bosgrond (wortels/zaadbank) van Sterrenbos naar minder oude bossen in de directe omgeving (rondom kasteel Wolfrath). 20 vlakken vegetatie verplaatsen - Ieder vlak 2 m² en 30 cm diep. Zijnde één schep met een bulldozer. Werkwijze Vlak voor kap verplaatsen. Niet in warme periode. De vlakken die worden verplaatst worden uitgezet in het voorjaar op het moment dat de kruidlaag goed zichtbaar is.	Vlak voor de kap van het Sterrenbos, in het najaar (januari / februari) onder vorstvrije omstandigheden. Vlakken uitzetten in het voorjaar (april / mei)
	Aanleg leefgebied - Hoogstamfruitgaard; - Kruidenrijk grasland; - Haagbeuken-essenbos. - Hermeandering Geleenbeek 400 meter in toekomstvisie Waterschap.	Aanleg leefgebieden voor de kap van het Sterrenbos en bouwrijp maken rest van het toekomstige VDL terrein. Inrichting in het plantseizoen (februari / maart). Buiten planvorming PIP.
	Aanleg afscherming ter voorkoming van licht en visuele verstoring Scherp met natuurlijke klimop begroeiing.	- Realisatie voor start bouwrijp maken van het nieuwe VDL terrein, net voor na kap bomen. - Buiten kwetsbare periode soorten (broedseizoen, vliegseizoen vleermuizen, kraamseizoen das). Dus uitvoeren in de periode oktober – half maart.
	Beperken verlichting vanuit fabrieksterrein Geen verlichting (meer) boven op dak VDL Nedcar fabriek met uitstraling richting omgeving.	Zo snel mogelijk

3.15 Omgevingsvergunning voor kunstburchten das

15. Pagina 65: zijn de beide gemeentes voornemens een omgevingsvergunning te verlenen voor de aanleg van de kunstburchten voor de das?

We hebben gesproken met de adviseur die de vergunningaanvragen verzorgt. Hij geeft aan dat er geen strijdigheid met het bestemmingsplan is, dus dat er eigenlijk geen reden zou moeten zijn waarom de vergunningen (twee gemeenten) niet verleend zouden worden.

3.16 Monitoring das (1)

16. Pagina 72: Das: Het gebruik van de kunstburcht is relatief eenvoudig te monitoren met wildcamera's. In de periode december – juni zal één camera per kunstburcht gericht op de burcht worden opgehangen. Afhankelijk van het type camera en de levensduur van de batterijen worden de camera's één of meerdere malen per seizoen gecontroleerd. Voldoende informatie kan worden verkregen door de camera's te plaatsen in de periode januari – mei. -> in een periode ophangen, in de andere periode staan de camera's aan? Of?

Zie toelichting in paragraaf 2.9 (vraag 16 tot en met 21 is ook gesteld bij het Activiteitenplan)

3.17 Monitoring das (2)

17. Pagina 72: Das: Het gebruik van het compensatiegebied als foerageergebied wordt uitgevoerd middels sporenonderzoek. -> hoe vaak? Is dat 1 keer in januari en 1 keer in mei? Of?

Zie toelichting in paragraaf 2.10 (vraag 16 tot en met 21 is ook gesteld bij het Activiteitenplan)

3.18 Monitoring vleermuizen

18. Pagina 72/73: Vleermuizen, winterperiode -> is dat een eenmalige inspectie op alle voorzieningen per jaar? Of? En hoe wordt deze inspectie uitgevoerd?

Zie toelichting in paragraaf 2.11 (vraag 16 tot en met 21 is ook gesteld bij het Activiteitenplan)

3.19 Monitoring bever

19. Pagina 74: Bever -> hoe vaak per jaar wordt gemonitord?

Zie toelichting in paragraaf 2.14 (vraag 16 tot en met 21 is ook gesteld bij het Activiteitenplan)

3.20 Monitoring levendbarende hagedis

20. Pagina 74: Levendbarende hagedis -> hoe vaak per jaar wordt gemonitord? Wat is regelmatig?

Zie toelichting in paragraaf 2.15 (vraag 16 tot en met 21 is ook gesteld bij het Activiteitenplan)

3.21 Concreet monitoringsplan

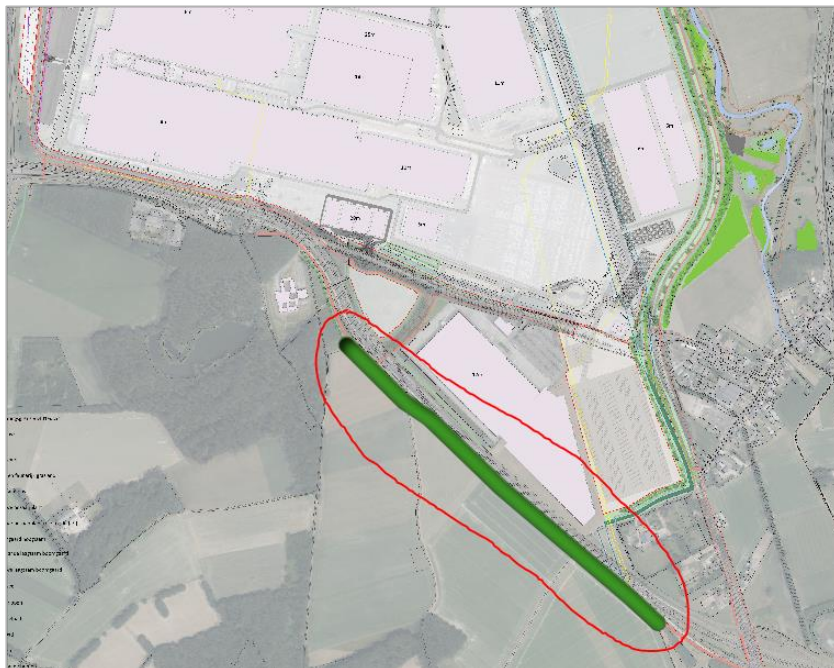
21. Voor alle beschermde soorten een SMART monitoringsplan aanleveren. Per soort aangeven wat gedaan wordt, in welke periode, hoe vaak en hoe eventueel bijgestuurd wordt (puntsgewijze opsomming).

Zie toelichting in paragraaf 2.16 (vraag 16 tot en met 21 is ook gesteld bij het Activiteitenplan)

3.22 Maatregelen N297

22. Voor de aanleg en realisatie van de N297 zijn grote investeringen gedaan voor het inpassen van infrastructuur, onder andere te zien aan de aanleg van het Ecomiduct, de vele onderdoorgangen en niet onbelangrijk de landschappelijke inbedding. Als belangrijke aanbeveling wordt meegegeven de samenhang en seizoensmigratie naar het zuiden onder andere via Limbrichterbos te faciliteren. Hiervoor dient aanvullende beplanting gerealiseerd te worden die als compensatie dient voor de aansluiting N297, Mitsubishi avenue en verlies van leefgebied bij Katoennatie. Voorgesteld wordt deze als een 10 meter brede singel (laanbomen met onderbeplanting) langs de Limbrichterweg en Bosgraaf te realiseren (zuidelijk van de N297). Hoe denkt u onze aanbeveling en die van de Zoogdiervereniging op deze locatie in te vullen?

Provincie is akkoord met het realiseren van een dubbele bomenlaan als optimale vliegroute en verbinding in aanvulling op de reeds aanwezige enkele bomenrij.



Figuur 3.3: realisatie van een dubbele bomenlaan als verbinding in plaats van de aanwezige enkele bomenrij

3.23 Watervleermuis

23. Aanbeveling Pasveld onderdoorgang Venkebeek A2 Holtummerweg nu onvoldoende, onder andere voor Watervleermuis. De Zoogdiervereniging doet hieromtrent belangrijke

aanbevelingen. Ook gelet op onderzoeken Arcadis, Faunaconsult en voortkomende uit de verbreding A2. Hoe denkt u de aanbeveling van de Zoogdiervereniging hier in te passen?

De Zoogdiervereniging heeft geen aanbeveling gedaan, maar een mogelijke constatering.

“Omdat de in het plangebied aanwezige watervleermuizen (mannetjes) naar alle waarschijnlijkheid een onderdeel zijn van een groep die een groter netwerk bewoont (vermoedelijk ook in duiker onder A2), zouden verschillen in jaarlijkse aantallen ook meer duiden op aan- of afwezig zijn, dan op een trend in de populatie.”

In het rapport wordt aangegeven dat de watervleermuis gebruik maakt van de vijvers op het VDL terrein om te migreren en te foerageren. Dit wordt echter niet verder onderbouwd en valt ver buiten het door Arcadis onderzochte onderzoeksgebied. In het onderzoek van 2020 is bij beide vijvers twee maal vier uur onderzoek gedaan naar het voorkomen van vleermuizen. Bij de waterpartijen op het VDL terrein is enkel sporadisch een gewone dwergvleermuis en laatvlieger waargenomen. De vijvers staan onder invloed van verlichting en er is geen watervleermuis waargenomen.

Faunaconsult heeft in 2019 eenmaal een watervleermuis waargenomen in het Sterrenbos en in 2020 eenmaal aan de zuidkant van het VDL terrein (niet bij Pasveld / A2 / Venkebeek).

De gegevens sluiten aan bij de uitspraak van de Zoogdiervereniging dat de aanwezige mannetjes naar alle waarschijnlijkheid een onderdeel zijn van een groep die een groter netwerk bewoont. De essentie van het plangebied voor de watervleermuis is laag. Het rapport van de A2 (Arcadis) benadrukt met name de Geleenbeek als vliegroute voor de watervleermuis.

Wij zien dan ook geen reden tot het nemen van aanvullende maatregelen.

3.24 Tijdigheid realisatie maatregelen

24. Tijdigheid van realisatie blijft een belangrijk aandachtspunt, hoe denkt u extra kwaliteit in maatregelen toe te voegen om de ontwikkeltijd zo kort mogelijk te houden? Kunt u dit in maatvoering en gebruikt plantsoen en materiaal concreter aangeven? Bij inrichting Hoogstamboomgaard wordt nog voorbehoud opgenomen voor niet beschikbaar of realiseerbaar zijn van voldoende maatvoering, hoe zit dit?

De leverbare fruitbomen zijn bomen met een maatvoering van min 10-12 in omvang, met een hoogte van 1,5 meter. Inrichting/aanplantingsplan is nog in proces. De richtlijnen zijn opgenomen in het compensatieplan. Een aanvullende maatregel zal worden toegepast om zoveel mogelijk uit het Sterrenbos te kunnen hergebruiken in het compensatiegebied. Zo zal dood hout worden neergelegd om als rustplaats / verblijfplaats te dienen voor grondgebonden zoogdieren en geleedpotigen. Een deel van de toplaag van het Sterrenbos wordt overgeplaatst naar al bestaande bosdelen en indien dit niet volledig kan worden ondergebracht ook in het compensatiegebied. Oude bosbodems blijken een zeer diverse en uitgebreide soortensamenstelling te hebben, waarbij vooral de diversiteit van schimmeleers veel groter is dan in jonge bossen. Om dit bodemleven niet te verliezen doordat het jonge bos nog onvoldoende voedsel biedt, worden enkele bomen en struiken van de te kappen bomen versnipperd en verspreid over de bosdelen waar de bodem wordt aangebracht. Dit biedt voedsel aan schimmels en beschutting voor het bodemleven (schimmeleers). Hiermee wordt geprobeerd om de ontwikkeling van het bos te versnellen. Tevens wordt op deze wijze de zaadbodem in de toplaag overgeplaatst en behouden. Wel dient in het beheer te worden opgenomen dat controles plaats vinden op de groei van de Amerikaanse eik (deze is aanwezig in het Sterrenbos). Jonge Amerikaanse eiken moeten worden verwijderd.

3.25 Inrichting fietsroute

25. Fietsroute door compensatiegebied (in verbeelding, tussen Ruijs Beerenbroek en N276) hoe wordt deze vormgegeven, plantafstanden dubbele rij, eveneens met grote bomen, in maatvoering > 7m hoogte?

De fietsroute door het compensatiegebied wordt voorzien van een dubbele bomenrij van zomereiken (*Quercus robur*). Plantafstand 7 meter, hoogte 7 meter en een omvang van 30-35 cm. Langs de fietspaden door het gehele compensatiegebied wordt geen verlichting geplaatst. Dit is meegenomen in het tot stand komen van het Landschapsplan om de flora en fauna zo min mogelijk te verstoren. Het ontmoedigt mensen tevens om in de nacht het compensatiegebied te bezoeken, waardoor de rust op verstoringsgevoelige soorten beter te borgen is.

3.26 Bufferende maatregelen

26. In het Waterplan (bijlage PIP/ MER) wordt aangegeven dat de Lindbeek verlegd en geherprofileerd moet worden. Er zijn extra bufferende maatregelen noodzakelijk. -> Waar wordt deze herprofilering doorgevoerd en is dit ook in het deel Sterrenbos?

De hydroloog betrokken bij dit project geeft aan dat er in het Sterrenbos niets met de Lindbeek gebeurt. Deze beek wordt oostelijk om het terrein heen geleid, en bij de kruising met de N276 komt hij parallel aan de Geleenbeek te lopen. Dan buigt hij op het eind van het bebouwingsvlak naar het westen en komt daar weer in zijn huidige loop. Aanpassingen voor waterberging zitten in het oostelijke deel van de omleiding.

3.27 Verstoring door recreatie in het compensatiegebied

27. De verbeelding van het Landschapsplan geeft aan dat het noordelijke deel van het gebied wordt ingericht en gebruikt als park. -> Wat gaat de mate van verstoring zijn dat recreatie met zich meebrengt? Geef een beschrijving van de effecten van loslopende honden, fietsroutes en toegenomen druk van wandelaars/recreanten in relatie tot de beoogde compensatie.

In huidige situatie wordt het gebied regelmatig belopen door wandelaars met honden, maar niet over de open velden. Om verstoring te voorkomen is het fietspad niet direct naast het resterende Sterrenbos gepland maar heeft het een ligging meer ten noorden van het Sterrenbos. Tussen het Sterrenbos en het fietspad blijft ook een watergang liggen. In huidige situatie moeten honden aangelijnd zijn in het gebied en dit is tevens het beleid voor het nieuwe compensatiegebied. Het argument hierbij is met name dat hier voorzieningen komen voor de das. Door de nieuwe inrichting zal een toename van fietsers en wandelaars te verwachten zijn in het gebied. Door de inrichting met een rijke mantel- en zoomvegetatie en het afschermen van burchtlocaties met struiken als meidoorn worden recreanten ontmoedigd om de paden te verlaten, wat tevens verboden zal zijn in het gebied.

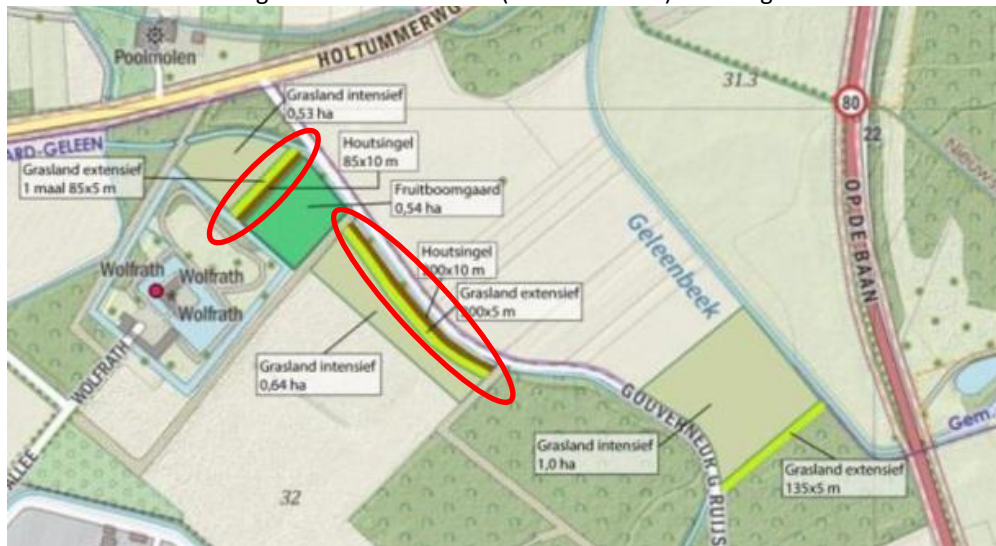
De mate van verstoring zal met name een optische verstoring zijn overdag. Zolang recreanten de locatie van de dassenburcht niet betreden of in de nacht in het gebied aanwezig zijn, is het effect verwaarloosbaar. Dassen en vleermuizen zijn beiden nachtdieren en zijn door hun keuze in verblijfplaatsen niet snel verstoord door mensen overdag. De levendbarende hagedis en kleine ijsvogelvinder kunnen de recreatiedruk daarnaast gemakkelijk ontwijken, zolang er geen

betreding van paden af plaats vindt. Het volledig voorkomen van betreding is niet realistisch en zal hooguit sporadisch gebeuren.

3.28 Struweelsingel uit compensatie Traileryard

28. Struweelsingel uit compensatie Traileryard staat niet als inrichtingsmaatregel opgenomen? Waarom niet? Graag aanvullen.

Ter informatie: de vraag betreft onderstaand (rood omrande) houtsingels.



Figuur 3.4: uitsnede uit compensatiemaatregelen voor das naar aanleiding van aanpassing Trailer Yard met aanduiding van de houtsingels die niet gerealiseerd zijn.

Het compensatiegebied is optimaal ingericht ten behoeve van de das, onder andere met een groot perceel hoogstamboomgaard. De plaatsing van een stobbenwal/houtwal is wenselijk vanuit ecologie, maar is geen realisbare inpassing in verband met doorkijk / beleving hoogstamboomgaard. Ook uit cultuurhistorisch oogpunt is dit niet wenselijk. Om deze reden komen we met een tegenvoorstel.

Het voorstel is om aan de weg/slootzijde een meidoornhaag op te nemen ter begeleiding en afscherming van de fruitboomgaard. Meidoornhagen worden vaker als 'verbindingsweg' gerealiseerd voor marterachtigen, waaronder de das. De meidoornhaag doet niet af aan de beleving en kan worden beschouwd als de optimale compromis tussen landschap, cultuurhistorie en ecologie. De ligging van deze haag is op kaart weergegeven in Figuur 3.5.



Figuur 3.5: Locatie die in het compensatieplan ook ingevuld wordt als laagstam boomgaard.

Daarnaast is aan de westzijde van de fruitboomgaard (tussen het kasteel en de meidoornhaag uit Figuur 3.5) een aanvullende laagstamfruitboomgaard voornemens.

Dit perceel is bij de compensatie voor de Trailer Yard als grotendeels intensief grasland aangeduid (zie Figuur 3.4). Door de inrichting en gebruik als laagstamboomgaard wordt de situatie er voor de das beter op. Het betreft actueel een schraal grasland en dat bevat weinig voeding voor de das. De das haalt waarschijnlijk voornamelijk op de meer bemeste graslanden veel voeding door de aanwezigheid van wormen. Door vallend fruit en de aantrekkingskracht op insecten en muizen zal het perceel voedselrijker en dus meer levendig worden, waardoor de situatie er alleen maar op vooruit gaat.

4 Toelichting Natuurrapport

4.1 1 project of niet en cumulatie

1. Pagina 4: voor de Wnb vergunning wordt de uitbreiding en de infrastructurele aanpassing als 1 project gezien. Het wordt voor de Wnb aanvraag toch als 2 losse trajecten gezien? Sterker nog in de eerdere uitwerking worden de projecten als onlosmakelijk benoemd. Daarbij treedt er ook nog cumulatie op met andere reeds vergunde projecten zoals de realisatie van windturbines op Holtum Noord en de verbreding van de A2. Hoe gaat u deze cumulatie van effecten borgen?

1 project? Gezien start van de werkzaamheden met betrekking tot de aanpassing infrastructuur later is gepland dan de fabrieksuitbreiding en er verschillende initiatiefnemers zijn, is ervoor gekozen om geen gezamenlijke Wnb-ontheffing aan te vragen. Het Wnb-vergunning-traject is gezamenlijk opgepakt omdat uitgegaan is van een 1-op 1 inpassing in het PIP.

Cumulatie? In het Natuurrapport en Mitigatie- en compensatieplan zijn beide projecten behandeld. Het totale effect is daarmee in beeld; dus de “interne cumulatie”. Voor de “externe cumulatie”, het cumulatieve effect met andere projecten wordt verwezen naar de antwoord 6 in hoofdstuk 2.

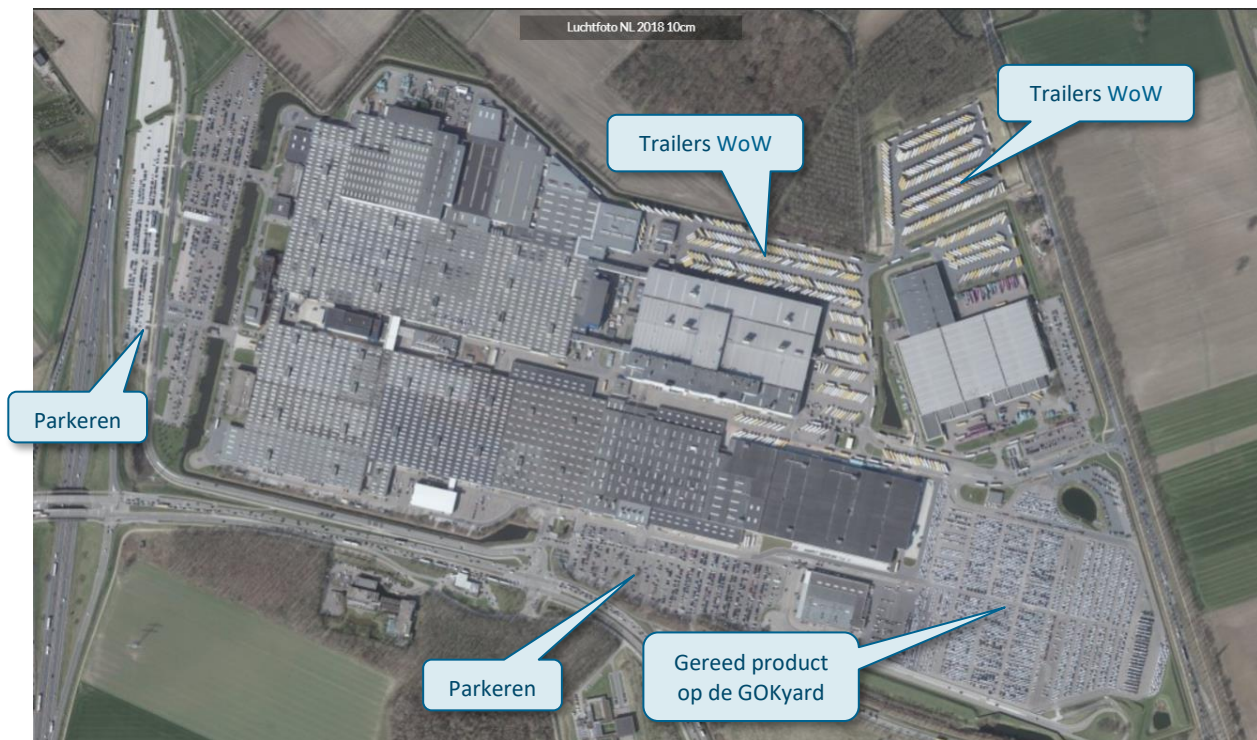
4.2 Alternatievenafweging

2. Conform ADC-toets is een volledige onderbouwing van alternatieven noodzakelijk. De vier onderdelen in het productieproces zijn duidelijk. Maar waarom kan de WoW en het Gereed-product niet op alternatieve locaties in Echt-Susteren of op Holtum Noord (Montea, aan Verloren Themaatweg) gestald worden? Is het terrein van Langen KatoenNatie niet specifiek als productielocatie aan te wijzen? Waarom zijn de andere alternatieven afgevalen?

Om deze vraag te beantwoorden is in voorliggend rapport nagenoeg de volledige tekst over de alternatievenafweging uit het MER, deel A overgenomen voor zover deze betrekking heeft op de invulling van de beschikbare ruimte en het Sterrenbos. Het betreft paragraaf 2.5.2. “Welke ruimte is beschikbaar” (is paragraaf 4.2.1 in voorliggend rapport) en paragraaf 3.3 “Nadere beschouwing mogelijkheden ontzien Sterrenbos” (is paragraaf 4.2.2 in voorliggend rapport).

4.2.1 Welke ruimte is beschikbaar?

De beschikbare ruimte binnen het bestaande fabrieksterrein wordt al optimaal benut. Er is niet alleen ruimte in gebruik voor de zichtbare onderdelen van de productielijn. Ook andere essentiële functies vragen ruimte, zoals wegstructuur, trottoirs, pauze-voorzieningen in het groen, ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen, riolering), centraal magazijn, afvalverwerking, energiecentrale, verdeelstations en waterberging. De afmetingen van de benodigde hallen voor de vier onderdelen van de productielijn zijn fors: het gaat om vele duizenden vierkante meter per hal. Voor de tweede productielijn is voldoende ruimte noodzakelijk om de benodigde hallen te kunnen bouwen en deze hallen moet ten opzichte van elkaar en ten opzichte van de huidige productielijn goed gepositioneerd zijn. Kleine overhoeken e.d. kunnen niet aan deze ruimtevraag voldoen.



Figuur 4.1: Momentopname van het fabriekscampus in 2018. GOK-yard en WoW zijn nagenoeg volledig bezet.

In de afgelopen jaren is vanwege de vragen van BMW (productie van meer modellen met veel meer varianten en verschillende onderdelen) het ruimtegebruik op het fabrieksterrein geïntensiveerd en zijn gebouwen en parkeerterreinen uitgebreid en anders ingericht. Deze aanpassingen hebben er toe geleid dat alle beschikbare ruimte van het bestaande terrein al een functie heeft en er (nagenoeg) geen restructuur is. Figuur 4.1 geeft die ruimtedruk aan. Het huidige terrein wordt volledig gebruikt voor het productieproces. GOK-yard en WoW zijn niet altijd gevuld, maar de ruimte die in de huidige situatie daarvoor gereserveerd is, is nodig om piekmomenten als zichtbaar op figuur 4.1 op te vangen. Deze ruimte is dus niet beschikbaar voor een andere functie.

Verdere intensivering van het ruimtegebruik zijn maar zeer beperkt mogelijk en zullen niet leiden tot het beschikbaar komen van voldoende grote en aaneengesloten ruimte voor een tweede productielijn. Zoals aangegeven is voor de afzonderlijke hallen per hal een oppervlak van duizenden vierkante meter nodig.

Verkleinen van het ruimtegebruik van (bestaande) onderdelen van de fabriek (bijvoorbeeld door een nog groter gedeelte van de productielijn meerlaags te maken) is praktisch, constructie-technisch en financieel niet mogelijk. Voor de bestaande fabrieksonderdelen zou het aanbrengen van meer lagen ertoe leiden dat de volledige huidige productie stilgelegd moet worden om de fabriek om te verbouwen, wat financieel en contractueel onmogelijk is.

Sommige onderdelen van de fabriek kunnen relatief gemakkelijk meerlaags worden gemaakt. Dit geldt met name voor het parkeren voor personeel en ook voor de GOK-yard. De ruimtewinst die daarmee kan worden geboekt is (ook gezien het relatief kleine deel van het totale ruimtegebruik dat voor parkeren nodig is) echter klein in verhouding tot de ruimte die nodig is voor de onderdelen van het productieproces. Daarnaast is de plek daarvan op het terrein niet logisch gezien de noodzaak de onderdelen van het productieproces in elkaar directe nabijheid te plaatsen. Het meerlaags maken van het parkeren levert derhalve onvoldoende ruimte op de verkeerde plek op om de ruimtevraag van de productielijn te accommoderen. Dit komt onder andere doordat voor de productieonderdelen grote hallen noodzakelijk zijn. Bovendien moet hier rekening worden gehouden met ondergrondse kabels en leidingen.

De nieuwe fabrieksonderdelen waar mogelijk meerlaags uitgevoerd. Dit houdt onder andere in dat intern transport deels bovenlangs gaat plaatsvinden, evenals in de bestaande fabriek.

Voor de pershal en de bodyshop is meerlaags bouwen praktisch en financieel niet mogelijk. Dat komt doordat voor de persen en andere zware machines in de pershal en voor lasrobots in de carrosseriebouw een stabiele betonvloer met voldoende draagkracht noodzakelijk is. Meerlaags bouwen voor deze functies is dermate kostbaar dat dit tot een onhaalbare businesscase leidt.

Andere fabrieksonderdelen, zoals de FAS, lenen zich voor een technisch en financieel haalbare meerlaagse uitvoering. De kosten voor het meerlaags uitvoeren van deze onderdelen komt neer op een aanvullende investering van 17 miljoen euro (FAS: 4,4 miljoen, GOK: 12,4 miljoen). Evenals in de huidige fabriek kan (een deel van) het interne transport in een tweede laag plaatsvinden. Dat is zowel in bestaande als nieuw te bouwen fabrieksonderdelen aan de orde. Bij het bepalen van de benodigde oppervlak van de onderdelen van het productieproces is al rekening gehouden met een tweede (transport)laag daar waar dat mogelijk is.

Deze conclusie ten aanzien van meerlaags bouwen zijn ook van toepassing als verdiept (deels ondergronds) wordt gebouwd (in plaats van in de hoogte in de diepte). Verdiept bouwen is daarnaast nog kostbaarder dan in de hoogte uitbreiden.

4.2.2 Nadere beschouwing mogelijkheden ontzien Sterrenbos

Bij het ontwikkelen van de alternatieven die in de concept-NRD zijn beschreven is gekeken naar de vereisten die het gevolg zijn van het productieproces en naar de ruimtelijke mogelijkheden en beperkingen. Daarbij gaat het om de woon- en leefomgeving, natuurwaarden en cultuurhistorie. De drie alternatieven in de concept-NRD verschillen niet ten aanzien van het ruimtebeslag in het Sterrenbos: de drie alternatieven leiden er toe dat meer dan de helft van het Sterrenbos moet worden gekapt.

Inpraak en advies op de concept-NRD hebben er toe geleid dat in de definitieve NRD is opgenomen dat in het MER wordt onderzocht of een alternatief mogelijk is waarin het Sterrenbos wordt ontzien.

4.2.2.1 Eerder onderzoek

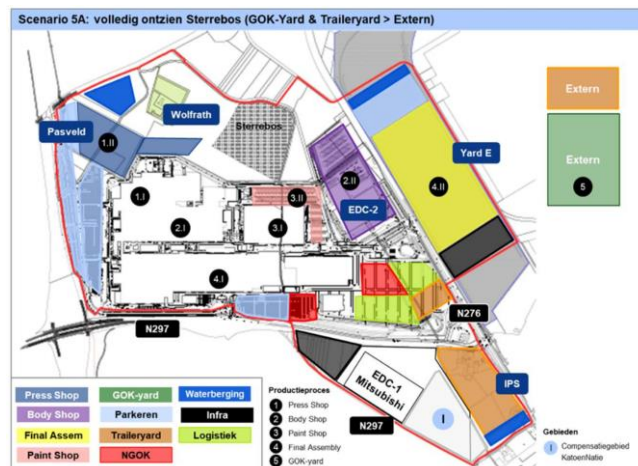
Het ruimtebeslag van de nieuwe productielijn kan niet verder worden verkleind met technische maatregelen zoals nog meer tweelaags bouwen. Gezien de logica van het productieproces is het ook noodzakelijk de onderdelen van de tweede productielijn ruimtelijk te koppelen aan de bestaande productielijn.

In eerdere onderzoeken van Buck Consultants International (BCI, 2015, 2017) is onderzocht welke ruimtelijke mogelijkheden⁴ er zijn voor de tweede productielijn naast de bestaande fabriek. In deze onderzoeken zijn ook de omgevingseffecten (waaronder de effecten op het Sterrebos) in beschouwing genomen en meegewogen. In 2019 is door BCI⁵ opnieuw en nog meer specifiek gekeken naar de mogelijkheden om het Sterrebos te sparen. In deze analyse is door BCI uitgegaan van het handhaven van de bestaande wegenstructuur (N276). Op basis van een aantal uitgangspunten is door BCI een tweetal ruimtelijke scenario's (5A en 5B, figuren 4.2 en 4.3) ontwikkeld waarin het Sterrebos worden ontzien. Doordat de beschikbare ruimte kleiner is dan bij de eerder onderzochte scenario's is het bij deze scenario's –gezien de voor de tweede lijn

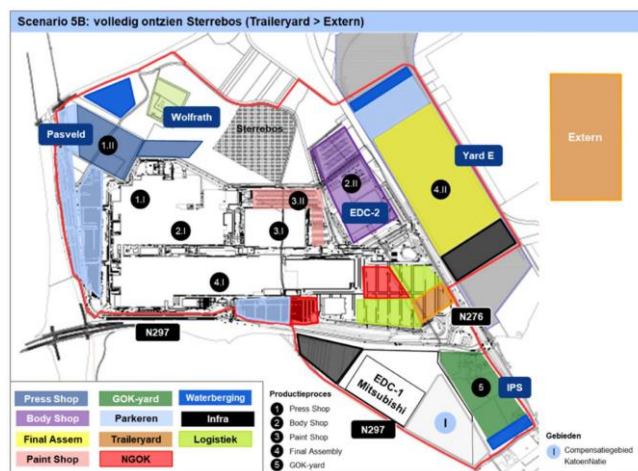
⁴ BCI gebruikt voor de ruimtelijke mogelijkheden de term 'scenario'. In deze paragraaf is ook deze term gehanteerd

⁵ BCI, 2019. Deze notitie is (ook) opgenomen in het bijlagenboek bij de NRD

benodigde ruimte - noodzakelijk een deel van de functies op afstand te plaatsen. Verdere verbetering van ruimtegebruik (door bijvoorbeeld nog meer delen van het productieproces meerlaags uit te voeren) binnen het huidige terrein van VDL Nedcar is niet mogelijk door te grote technische of financiële belemmeringen. Voor het uitplaatsen van een deel van de functies geldt dat logistieke functies daarvoor de meest aangewezen functies zijn, aangezien het extern plaatsen van productiefuncties tot veel hogere meerkosten en investeringen leidt. Op basis van onderzoek van BCI naar drie alternatieve locaties is geconcludeerd dat het op afstand plaatsen van (delen van de) ruimte voor logistiek leidt tot een niet haalbare businesscase.



Figuur 4.2: Scenario 5A uit BCI (2019); een deel van de traileryard (WoW) en GOK zijn op afstand (buiten het inrichtingsterrein) geplaatst. De BCI-scenario's gaan er van uit dat dat op afstand is, op een nader te bepalen plaats. Illustratief heeft BCI hiervoor drie mogelijke locaties aangeduid en voor deze locaties de (meer)kosten voor het productieproces geraamd, waarbij geconcludeerd werd dat het op afstand plaatsen van delen van het productieproces financieel onhaalbaar is.



Figuur 4.3: Scenario 5B uit BCI (2019); de traileryard (WoW) is op afstand (buiten het inrichtingsterrein) geplaatst. De BCI-scenario's gaan er van uit dat dat op afstand is, op een nader te bepalen plaats. Illustratief heeft BCI hiervoor drie mogelijke locaties aangeduid en voor deze locaties de (meer)kosten voor het productieproces geraamd, waarbij geconcludeerd werd dat het op afstand plaatsen van delen van het productieproces financieel onhaalbaar is.

In BCI (2019) is de haalbaarheid van de ruimtelijke scenario's 5A en 5B in beeld gebracht. Uit de analyse van BCI blijkt dat beide scenario's leiden tot hoge meerkosten (in de orde van grootte van € 140 - € 190 miljoen voor een productiecyclus van 7 jaar) als gevolg van hogere investeringen en hogere operationele kosten. Deze scenario's zijn daardoor op voorhand bedrijfseconomisch al onhaalbaar. Dit wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door het op afstand plaatsen van enkele functies. Daarnaast zijn er risico's voor de bedrijfsvoering (logistiek) en de kwaliteit.

Onderdelen op afstand van de lakstraat plaatsen gaat per definitie gepaard met vervoer van kale en/of gelakte body's, wat bijvoorbeeld risico's als corrosie en beschadigingen op kale persdelen vergroot. Het op afstand plaatsen van één van de productiefasen brengt de borging van kwaliteit op aspecten als deze in gevaar. Dit leidt er toe dat de BCI-scenario's 5A en 5B een businesscase opleveren die het VDL Nedcar onmogelijk maakt concurrerend te zijn in de markt van onafhankelijke autoproducenten waarmee de uitbreiding dus niet aan de doelstelling kan voldoen, namelijk een ontwikkeling die het VDL Nedcar mogelijk maakt structureel als aantrekkelijke VCM te kunnen blijven functioneren.

Naast dit cruciale bedrijfseconomische aspect is ook van belang dat beide BCI-scenario's het noodzakelijk maken dat enkele hoofdtransportleidingen voor aardgas te verplaatsen. Dat vergt een doorlooptijd van ongeveer 44 tot 50 maanden, waarbij op voorhand onduidelijk is hoeveel tijd daadwerkelijk nodig zal zijn (onder andere wegens het zoeken van een alternatief tracé en het planologisch mogelijk maken van de verplaatsing). Een dergelijke (onzekere) vertraging maakt het VDL Nedcar onmogelijk op een afzienbare termijn een bindend contract te sluiten met een OEM⁶. Dit komt doordat VDL Nedcar dan geen bindende afspraken kan maken over het moment waarop de productie in de nieuwe fabriek kan worden gestart.

4.2.2.2 Scenario's met sparen Sterrenbos

Het opschuiven van de N276 (de varianten met een randweg) leidt er (zoals de Commissie m.e.r. in haar advies aangeeft) toe dat in principe een groter, aaneengesloten gebied ontstaat voor het plaatsen van de tweede productielijn. Dit leidt tot de logische vraag of en zo ja welke mogelijkheden dit biedt voor het positioneren van de onderdelen van de tweede productielijn, op een zodanig manier dat het zowel het Sterrebos intact kan blijven en als dat wordt voldaan de vereisten vanuit het productieproces.

Naar aanleiding van deze vraag is in beeld gebracht welke configuraties van de vier hoofdelementen van de productielijn (pershal, bodyshop, paintshop en final assembly) mogelijk zijn bij de infravarianten met een randweg. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- de vier hoofdelementen van de productielijn (met het benodigde oppervlak per onderdeel) moeten in samenhang en met een logische onderlinge relatie worden ingepast;
- de tweede productielijn mag niet leiden tot ruimtebeslag in het Sterrebos en in het overige deel van het Rijksmonument;
- de beschikbare ruimte wordt aan de oostzijde begrensd door het tracé van de randwegvarianten;
- langs de hoofdtransportleidingen voor aardgas moet een strook van 5 m aan weerszijden worden vrijgehouden van bebouwing.

Op basis van deze uitgangspunten is gekeken hoe kan worden geschoven met de verschillende hoofdonderdelen van de tweede productielijn om te komen tot een zesde scenario. Hierbij is gebleken dat binnen de hierboven opgesomde uitgangspunten (evenals bij de scenario's 5A en 5B) niet alle hoofdonderdelen van de tweede productielijn binnen de beschikbare ruimte kunnen worden geplaatst. Dat is niet onlogisch omdat (1) het uitsluiten van het Sterrebos als gevolg heeft dat de ruimte voor uitbreiding kleiner is dan bij de alternatieven die in de (concept)NRD zijn opgenomen en (2) – zoals hiervoor beschreven – intensiveren van het ruimtegebruik binnen de bestaande inrichting niet voldoende, aaneengesloten ruimte op kan leveren. Configuraties met (alleen) de vier hoofdonderdelen van de productielijn binnen het plangebied

⁶ De kosten van het verleggen van de gasleiding zijn door BCI (2019) niet onderzocht. Deze kosten (naar verwachting enkele tientallen miljoenen) komen voor rekening van VDL Nedcar en leiden tot een verdere verslechtering van de businesscase.

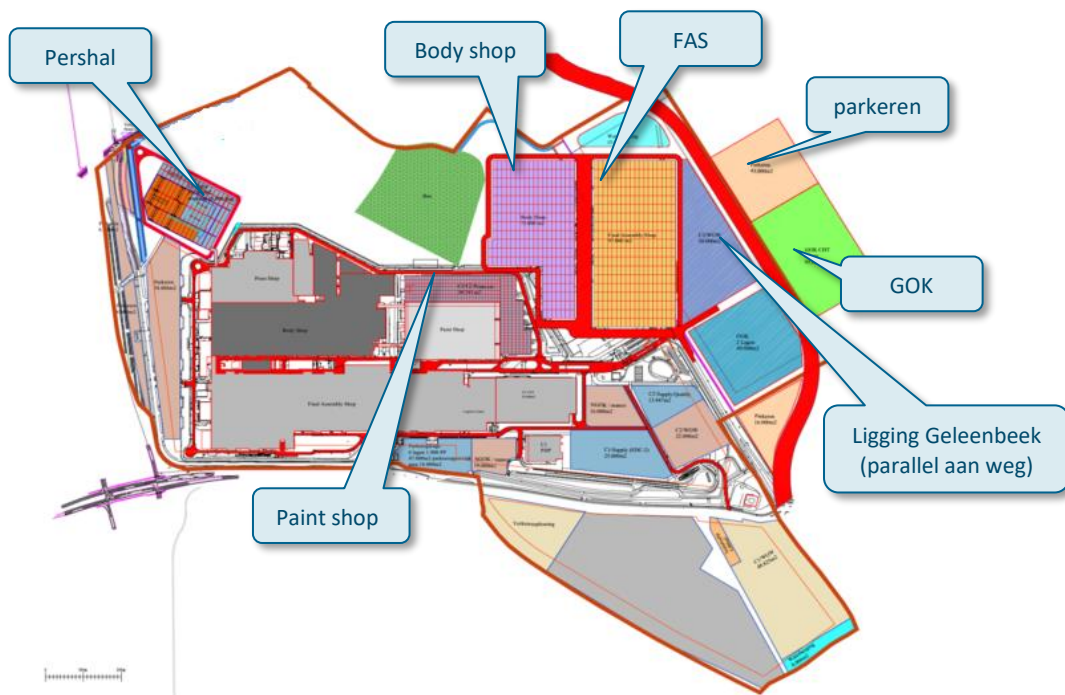
zijn mogelijk, maar het blijkt niet mogelijk om dan ook nog de benodigde ruimte voor de logistiek binnen de plangrens te situeren.

De analyse van de mogelijkheden om binnen de bovengenoemde uitgangspunten gebouwconfiguraties te ontwikkelen leidt tot scenario 6. Figuur 4.4 laat voor dit scenario de indeling van het plangebied zien en de situering van de hoofdonderdelen van de fabriek. Ook bij dit scenario 6 is onvoldoende ruimte beschikbaar binnen het gebied dat aan de oostkant wordt begrensd door de randweg.

Voor de situering van de functies die niet binnen het fabrieksterrein kunnen worden gesitueerd bestaan bij dit scenario 6 meerdere mogelijkheden:

- In de tekening is er van uitgegaan dat de extra ruimte niet op afstand wordt geplaatst (zoals in de scenario's 5A en 5B), maar direct aansluitend aan het fabrieksterrein ten oosten van de randweg en de Geleenbeek. De reden daarvoor is dat hierdoor de extra transport- en handelingskosten zo veel mogelijk kunnen worden beperkt en ook de risico's voor de bedrijfsvoering worden beperkt. Het gevolg hiervan is dat het fabrieksterrein ook aan de oostzijde van de Geleenbeek komt te liggen. De Geleenbeek komt dan ingesloten te liggen binnen de fabrieksterreinen. Deze situering van de GOK-yard heeft mogelijk als consequentie dat een ongelijkvloerse kruising over de randweg en de Geleenbeek noodzakelijk is⁷ en tevens een afslag van de randweg naar de GOK-yard voor de trailers voor de afvoer van de geproduceerde auto's. Deze situering van het parkeren en de GOKyard heeft een aantal negatieve gevolgen en risico's:
 - De effecten op de omgeving zijn negatief, doordat de functies dicht bij de woonomgeving van Nieuwstad komt en er een ongelijkvloerse kruising nodig is over de verlegde N276 (randweg) en de Geleenbeek;
 - De Geleenbeek wordt ingeklemd tussen de fabrieksterreinen, waardoor de beleevingswaarde (recreatie) sterk afneemt;
 - Uitbreiding van het terrein aan de oostkant van de Geleenbeek kan negatieve effecten hebben op milieuaspecten zoals natuur, landschap, cultuurhistorie e.d.
 - Onduidelijk is hoeveel tijd noodzakelijk is om deze uitbreiding daadwerkelijk te kunnen realiseren: dit wordt mede veroorzaakt door het feit dat gronden moeten worden verworven; dit is een risico voor de planning en dus een negatief aspect;
 - Het uitbreiden van het fabrieksterrein in oostelijke richting leidt tot extra kosten. Daarbij gaat vooral om investeringskosten (waaronder de aankoop van grond, kosten voor infrastructuur en mogelijk voor mitigerende maatregelen) en in mindere mate om operationele kosten.
- Een tweede optie is het op afstand plaatsen van het parkeren en de GOK-yard. In dat geval ontstaat een situatie die vergelijkbaar is met de scenario's 5A en 5B (met hoge meer-kosten). Voor de GOK-yard is dan een oplossing noodzakelijk voor het transporteren van de geproduceerde auto's van de FAS naar de GOK-yard. Dat moet per trailer omdat de auto's niet over de openbare weg mogen en kunnen. Ook voor het parkeren van het personeel op afstand is een oplossing mogelijk (bijvoorbeeld een shuttlebus) om de medewerkers van het parkeerterrein naar de fabriek te brengen (en vice versa). Deze optie impliceert dat elders ruimte moet worden gevonden, bijvoorbeeld op een bedrijventerrein inde omgeving. Het op afstand plaatsen leidt niet alleen tot hogere kosten door hogere investeringen, hogere operationele kosten en hogere risico voor faalkosten, maar ook tot een verlenging van de reistijd woon- werk.

⁷ De auto's direct uit de fabriek mogen immers niet op de openbare weg



Figuur 4.4: Ruimtelijk scenario 6. In deze tekening is er van uitgegaan dat ook ruimte ten oosten van de Geleenbeek zal worden gebruikt voor GOK en parkeren.

4.2.2.3 Hoe kansrijk is scenario 6?

Het is evident dat een ruimtelijk scenario zonder ruimtebeslag op het Sterrebos (in vergelijking van de alternatieven die zijn beschreven in de concept-NRD) positiever worden beoordeeld ten aanzien van de effecten op natuurwaarden en op de cultuurhistorische en landschappelijke waarden van het ensemble van Wolfrath.

Op basis van onderzoeken van BCI is geconcludeerd dat het 'uitplaatsen' van een deel van de activiteiten (meer specifiek van logistieke ruimte / WoW) naar een andere locatie om bedrijfseconomische redenen niet haalbaar is⁸. Het uitplaatsen is daarnaast een te groot risico is voor de kwaliteit en voor een probleemloos verloop van het productieproces en de daarvoor benodigde logistieke processen.⁹

Scenario 6 heeft als kenmerk dat de pershal op afstand staat van de bodyshop. Gezien de kwetsbaarheid van de geperste onderdelen is een afgeschermd verbinding (tunnel) nodig voor het transport van de onderdelen van de pershal naar de bodyshop. Dit vraagt extra ruimte, hogere kosten (investeringen en operationele kosten) en heeft grotere risico's op beschadigingen door de extra handling.

Het 'oversteken' van de Geleenbeek bij scenario 6 heeft negatieve gevolgen voor landschap, natuur en leefomgeving. Het verder op afstand plaatsen van de terreinen voor parkeren en de GOK-yard – als een alternatief voor het oversteken van de Geleenbeek – in alternatief 6 leidt tot vergelijkbare extra kosten zoals door BCI berekend voor de scenario's 5A en 5B.

Voor scenario 6 zijn de hogedruk hoofdtransportleidingen voor aardgas die door het plangebied lopen van belang. Het gaat om twee leidingen met een druk van 66 bar en diameters van respec-

⁸ Zie hiervoor: de meerkosten van het BCI-scenario 5 bedragen € 140 - € 190 miljoen voor een productiecycclus van 7 jaar

⁹ Zie hiervoor ook de rapporten van BCI, waarin ook varianten met logistiek op afstand zijn beschouwd

tievelijk 61 en 91 cm (figuur 4.5). Boven en direct naast deze gasleidingen mogen geen fabrieksgebouwen worden geplaatst. Bij scenario 6 lukt het niet om (met de hoofdonderdelen van de fabriek) buiten de tracés van de gasleidingen te blijven, waardoor de gasleidingen moeten worden verlegd. Er is al eerder geconstateerd (BCI (juni 2019) pagina 18; BCI (2017), p. 79) dat dat veel tijd (44 – 50 maanden) en geld (niet geraamd, maar naar schatting enkele tientallen miljoenen¹⁰) zal kosten. Ook is er onzekerheid wanneer een eventuele verplaatsing zou kunnen plaatsvinden en met welke voorbereidingstijd rekening moet worden gehouden.

Over de mogelijkheden van het verplaatsen van de hogedruk hoofdtransportleidingen is (na eerdere contacten ten behoeve van de rapportages van BCI in 2015 en 2017) in het voorjaar van 2019 een oriënterend gesprek gevoerd met de Gasunie. De conclusie van dat gesprek was dat verplaatsen van de betreffende leidingen niet geheel onmogelijk is, maar ongewenst, kostbaar en tijdrovend is. De rapportage van BCI uit 2017 geeft aan dat het verleggen van de gasleiding 44 tot 50 maanden vergt. Relevant hierbij is ook dat de ruimte rond het plangebied (tussen Maas en grens) beperkt is en dat daardoor het realiseren van een nieuw tracé (van zoeken van een tracé tot het vastleggen in een ruimtelijk plan) naar verwachting veel doorlooptijd zal kosten. Scenario 6 vraagt hierdoor extra investeringen, kan (als gevolg van de benodigde aanpassingen van de aardgasleidingen) niet tijdig worden gerealiseerd en heeft een extra planningsrisico. Onzekerheid over de planning bemoeilijkt het afsluiten van een bindend contract met een OEM.



Figuur 4.5: Situering van de hogedruk hoofdtransportleidingen voor aardgas A520 en A521

4.2.2.4 Beoordeling en conclusie

Ruimtelijke configuraties voor de fabriek waarbij het Rijksmonument en als onderdeel daarvan het Sterrebos worden ontzien hebben als gevolg dat een deel van de benodigde ruimte voor de uitbreiding met een tweede productielijn op een andere locatie (elders) moet worden gevonden. Het op afstand plaatsen van onderdelen leidt tot fors hogere investeringen en hogere operationele kosten en heeft risico's voor de kwaliteit en leveringszekerheid. De onderzoeken van BCI (2015, 2017, 2019) laten zien dat de meerkosten dermate hoog zijn dat geen haalbare businesscase mogelijk is.

¹⁰ De daadwerkelijke kosten hangen sterk af van de gekozen oplossing om de gasleidingen te verplaatsen. Op schatting is gebaseerd op ervaringen elders.

Voor de beschouwde scenario's 5 (A en B) en 6 is het noodzakelijk de hoofdtransportleidingen voor aardgas te verplaatsen. Dit leidt tot een verdere verhoging van de investeringskosten en maakt het (gezien de tijd die nodig is om de leidingen te verleggen) onmogelijk om de tweede lijn op afzienbare tijd te realiseren.

De ruimtelijke scenario's die het Sterrebos ontzien resulteren in een niet haalbare businesscase voor VDL Nedcar: de extra investerings- en productiekosten¹¹, de langere en onzekere doorlooptijd en de risico's zijn zo groot¹² dat ze het VDL Nedcar onmogelijk maken een contract met een OEM te sluiten. Deze ruimtelijke scenario's zijn daarom beoordeeld als niet realistische alternatieven. Ze kunnen daarom voor dit MER als *niet redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven* worden gekwalificeerd. Dit laat onverlet dat in het MER de effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de waarden van het Sterrebos en het Rijksmonument in beeld worden gebracht en worden meegewogen in de uiteindelijke afweging ten behoeve van het PIP.

¹¹ Door BCI voor de scenario's 5A en 5B geraamd op tientallen miljoenen

¹² Ook gerelateerd aan de smalle marges, zie paragraaf 2.2.1 van het MER deel A

5 Toelichting Bijlagenrapport

5.1 Inzet onderzoekers

1. Wat is de reden dat er zo veel verschillende onderzoekers/onderzoeksbureaus ingeschakeld zijn?

Gezien de omvang van het plangebied, de aanwezige soorten en de uitgebreide onderzoeksopzet is een groot aantal onderzoekers nodig en is het van belang dat het onderzoek deugdelijk is naar expert- en wetenschappelijke maatstaven. Daarom zijn diverse experts betrokken. Daarmee is verzekerd dat het onderzoek en de toetsing aan de gunstige staat van instandhouding is gebeurd op basis van de beste wetenschappelijke kennis ter zake.

5.2 Wijze van verwerken aanbevelingen zoogdiervereniging (1)

2. Uit de notitie van de zoogdiervereniging betreffende de onderzoeksinspanningen, blijkt dat er veel aanbevelingen zijn voor benodigd vervolgonderzoek. Welke aanbevelingen zijn niet overgenomen en waarom niet?

In het voortraject zijn alle adviezen m.b.t. nader onderzoeken over genomen en afgestemd tussen de provincie, Antea Group en Zoogdiervereniging om tot een correcte aanpak te komen. Een advies om onderzoek te doen naar verblijfplaatsen op het terrein van VDL-Nedcar is niet overgenomen omdat we middels de bouwtekeningen hebben kunnen concluderen dat deze ongeschikt zijn voor vleermuizen. Onderzoek naar vliegroutes en migratieroutes is uitgevoerd conform het eerder met de provincie afgestemde onderzoeksvoorstel (netwerk onderzoek), waarbij op 8 locaties tweemaal 4 uur is onderzocht in de kraamperiode van 2020. De Zoogdiervereniging heeft hier twee locaties aan toegevoegd, waardoor het onderzoek uiteindelijk op 10 locaties is uitgevoerd (de aanvulling betrof de vijvers op het VDL-Nedcar terrein).

5.3 Wijze van verwerken aanbevelingen zoogdiervereniging (2)

3. De zoogdiervereniging doet diverse aanbevelingen betreffende het mitigatie- en compensatieplan. Welke aanbevelingen zijn niet overgenomen en waarom niet?

Alle aanbevelingen zijn overgenomen.

Toelichting: in samenspraak met de Zoogdiervereniging is gekeken naar de optimalisatie van delen in het compensatiegebied zoals de inrichting van bosranden, creëren van open kamers in de bospercelen en de wijze van aanplanten (bijv. boomgroepen in concurrentie met elkaar laten opgroeien). Zo is ook het aantal hogere bomen van circa 50 naar 135 gegaan en is afgestemd wat de beste locaties zijn voor het plaatsen van palen met vleermuiskasten. Verder wordt verwezen naar pagina 38 t/m 43 van het mitigatie/compensatieplan waarin alle adviezen en de verwerking uiteen is gezet.

5.4 Overbrugging rijpingsperiode

4. De Zoogdiervereniging komt bij haar inschatting van Staat van Instandhouding op basis van een groot aantal aannames tot een inschatting die op korte termijn nog ongunstig is voor verschillende soorten vleermuizen terwijl er nog bijkomende effecten niet zijn meegenomen

(paragraaf 2.4 in 2020.027 Beoordeling mitigatie en compensatieplan). Hoe denkt u de rijpingsperiode te overbruggen, hoe lang duurt deze concreet en hoe kan deze periode zo kort mogelijk gehouden worden door extra kwaliteit toe te voegen?

De best mogelijke manier is ingezet om tot een versnelde ontwikkeling te komen en de rijpingsperiode zo kort mogelijk te houden. Zo worden boomgroepen in concurrentie met elkaar geplaatst en kan gedurende de jaren van monitoring (jaar 1,3,5 en 12) worden beoordeeld of het nodig is om bomen opzettelijk te beschadigen voor de ontwikkeling van kieren en gaten. In de bestaande bospercelen rondom het kasteel en ten noorden van het compensatiegebied waar de Geleenbeek dooreen stroomt (bosschage waterschap) wordt een deel van het bodemleven van het Sterrenbos overgeplaatst. Het bodemleven, mycorrhiza en de zaden in deze bodem kunnen mogelijk een positieve ontwikkeling teweeg brengen in deze al wat oudere houtopstanden. Het compensatiegebied is gelegen tussen deze drie bosclementen (Bosschage waterschap, kasteelbos en resterend deel Sterrenbos), waardoor dit in de ontwikkeling van het compensatiegebied ook een bijdrage kan leveren aan de beoogde Haagbeuken- essenbossen.

Met betrekking tot het leefgebied voor vleermuizen (ook antwoord op par 2.6) kan de rijpingsperiode worden overbrugd doordat een deel van het Sterrenbos behouden kan blijven en aangetoond is dat het IJzeren bos en 't Hout geschikte verblijfplaatsen bevat voor vleermuizen. Veel soorten kunnen dus gemakkelijk uitwijken. Daarnaast wordt voor soorten als de gewone grootoorvleermuis hoog ingezet met een aanbod aan vleermuiskasten, waarbij de gewone grootoorvleermuis vaak de eerste bewoner is van vleermuiskasten.

In het proces zijn meerdere strategieën bedacht om de rijpingsperiode te versnellen. Het succes hiervan (en dus de duur van de rijpingsperiode) is afhankelijk van vele factoren als klimatologische omstandigheden en de beschikbaarheid van de benodigde compensatie-bomen (oudere bomen zijn moeilijker verkrijgbaar). Er worden 135 bomen van 7 meter hoog geplant, vegetatie uit het Sterrenbos overgeplaatst naar bestaande bosdelen en veel variatie in biotopen aangebracht middels mantel- en zoom vegetatie, kruidenrijk grasland en Haagbeuken- essenbos (in combinatie met de al aanwezige watergangen).

Als toevoeging wordt ingezet om op de locaties waar de bodem van het verloren deel Sterrenbos wordt ondergebracht, het bodemleven een 'boost' te geven. Bij het vergraven van de bodem gaan belangrijke schimmeldraden verloren en deze hebben tijd (en voedsel) nodig om te herstellen. Dit kan gedaan worden door hout uit het te kappen deel van het Sterrenbos te versnipperen en deze als voedsel laag op de bosbodem te strooien. Middels de voorgestelde maatregelen en toevoegingen aan het compensatieplan wordt, voor zover mogelijk, optimaal ingezet om de rijpingsperiode te overbruggen.

5.5 Overbrugging ontwikkeling compensatienatuur

5. Paragraaf 2.5 Beoordeling mitigatieplan door de Zoogdiervereniging: "Compensatiemaatregelen zijn lang niet altijd direct effectief, daarom beoordelen wij ook de periode waarop de mitigatie/ compensatie plannen effectief worden. Het niet direct effectief zijn van een compensatiemaatregel kan leiden tot verdwijnen van een soort of lokale populaties. Dit is als de tijdelijke negatieve effecten groot zijn en herstel erg lang duurt of uit blijft. In zo'n situatie is het nodig de mitigatie en/of compensatie al ruim voorafgaand aan de ingreep te realiseren. De timing van de te nemen maatregelen bepaalt dus ook de kwaliteit van een compensatieplan." "... laat zien dat er weinig speelruimte is, en dat een ontheffing alleen met adequate mitigatie en compensatie haalbaar zal zijn." -> Hoe wordt deze periode overbrugd en hoe lang duurt het vooraleer maatregelen gerijpt zijn? Er wordt op plekken namelijk gesproken over 15-20 jaar. Wat gebeurt dan in de tussentijd?

Zie antwoord 5.4.

5.6 Uitgangspunt Zoogdiervereniging mbt omvang biotopen

6. De beoordeling van de Zoogdiervereniging gaat uit van het compenseren van 9,36 ha bos en 3,86 ha boomgaard. Uit tabellen (o.a. tabel 2.3) in het compensatieplan blijkt een realisatie van 7,1 ha danwel 8,7 ha. Moeten we ervanuit gaan dat het beeld van de Zoogdiervereniging gebaseerd is op een te rooskleurige inschatting?

Het uitgangspunt van de Zoogdiervereniging ten aanzien van hoogstamboomgaard komt overeen met de omvang die in het mitigatie- en compensatieplan (versie 30 okt 2020, en momenteel de meest recente versie) is opgenomen. Daarnaast wordt er nog perceel laagstamboomgaard ingericht (zie paragraaf 3.28).

Het mitigatie- en compensatieplan (versie 30 okt 2020) omvat de realisatie van 7,1652 ha bos en 1,8194 ha grasland in goudgroene natuur. Daarnaast is er nog een perceel grasland (2,8752 ha) buiten de goudgroene natuur en blijft er een strook grasland (ca 12,5m breed) aanwezig langs de beek (in eigendom van het Waterschap).

Bij de bosoppervlakte waar de Zoogdiervereniging van uitgegaan is, is de graslandstrook langs de Geleenbeek en ter hoogte van het leidingtracé nog als bos beschouwd. Voor de vleermuizen is het van belang dat er voldoende beschut foerageergebied aanwezig is. Naast de al aanwezige foerageergebieden, wordt het aanwezige beschutte foerageergebied uitgebreid doordat nu in het bos een strook grasland aanwezig is ter hoogte van het leidingtracé. Deze situatie is in lijn met het advies om meer open ruimtes in bossen te creëren als foerageergebied voor vleermuizen. En ook de combinatie van de Geleenbeek, oevers/grasland en bos zijn – op basis van de actuele waarden in het heringerichte deel van de Geleenbeek – waardevol voor vleermuizen. Daarom is er geen aanleiding om het beeld van de Zoogdiervereniging te beschouwen als een “te rooskleurige inschatting”.

5.7 Geschiktheid vleermuizenkasten

7. Hoe verhoudt zich de inschatting van de Zoogdiervereniging qua geschiktheid van aangeboden kasten zich tot de in Bijlage 1 van het Compensatieplan opgenomen geschiktheidsbeoordeling door Bij12? Met andere woorden, hoe kan het dat er maatregelen worden gepresenteerd waarvan elders de geschiktheid niet blijkt?

Alle aangeboden vleermuiskasten zijn aantoonbaar succesvolle vleermuiskasten. Bij de Zoogdiervereniging is de beste beschikbare wetenschappelijke kennis over de effectiviteit van de kasten aanwezig. Daarnaast is veel kennis aanwezig over succesvolle kasten in binnen- en buitenland. Door deze kennis toe te passen is het advies van de te gebruiken vleermuiskasten tot stand gekomen.

5.8 Staat van instandhouding rosse vleermuis

8. De inschatting over de Staat van Instandhouding door Zoogdiervereniging is gemaakt op het moment dat nog niet alle data beschikbaar waren en verwerkt. Dit leidt tot een onderschatting. In elk geval bij Rosse vleermuis gaat het daarbij om een aangetroffen

kraamverblijfplaats die niet is meegenomen in de beoordeling de Staat van Instandhouding. Klopt dit en hoe leidt dit tot een bijgesteld advies?

De staat van instandhouding is beoordeeld op alle aangetroffen verblijfplaatsen, ook de kraamverblijfplaats en daarmee is er geen aanleiding om uit te gaan van een onderschatting. Citaat beoordeling Staat van Instandhouding N2020029, Jansen & Limpens, 2020:

“De populatiegrootte is actueel voor het plangebied niet absoluut bekend. Er zijn kraam-, zomer- en paarverblijven gevonden, maar geen van de kraam- en zomerverblijven liet hoge aantallen zien (Jansen & Limpens 2002c). Dit past bij het beeld dat de verblijfplaatsen onderdeel zijn van een groter netwerk, en dat is hier met het zenderonderzoek ook aangetoond.”

5.9 Staat van Instandhouding grootoorvleermuis en bosvleermuis

9. Langjarig inzicht en vergelijk in onderzoek laat zien dat het ene jaar wel een bepaalde waarneming wordt gedaan terwijl dit het andere jaar niet wordt aangetoond (bijvoorbeeld verschil tussen 2019 en 2020 voor Grootoorvleermuis en Bosvleermuis, afwijkingen geconstateerd door Natuurbalans en Bionet dat er weinig activiteit was). Gelet op de uniciteit, brede soortenspectrum en complexe setting is de inschatting onvoldoende. Een inschatting dient uit te gaan van een cumulatief beeld en worst-case benadering. Kunt u hiermee de Staat van Instandhouding op basis van seizoenale schommelingen nader onderbouwen met trend gegevens of vergelijkbare waarnemingen?

Typisch voor de *Nyctalus* soorten is dat deze in een groot netwerk leven en het ene jaar ergens aanwezig kunnen zijn, het andere jaar niet. Meerjarig onderzoek is altijd beter, maar hier is op basis van 2 jaar uitvoerig onderzoek een duidelijk beeld ontstaan. De zoogdiervereniging heeft (tijdens de bespreking van de onderzoeksresultaten) aangegeven dat in het kader van dit project voldoende onderzoek is uitgevoerd om de effecten op de gunstige staat van instandhouding te kunnen beoordelen.

6 Toelichting Notitie “dwingende reden van groot openbaar belang”

De vragen 1 tot en met 9 zijn beantwoord door VDL Nedcar.

b

1. Waarom is in 2019 de winst, omzet, etcetera lager dan in 2018 (tabel 1)? En zet dit zich door richting 2020?

Het productie volume is lager dan in 2019; dit is ook het geval in 2020.

2. ‘Het BMW concern is zeer tevreden ...’-> BMW heeft de opdracht recentelijk ingetrokken. Hoe verhoudt zich dit tot deze uitspraak?

BMW heeft gekozen voor een bepaalde modellen allocatie over haar fabrieken waardoor geen productie van nieuwe modellen bij VDL Nedcar is voorzien na 2023. BMW kiest er primair voor om eerst haar eigen productiecapaciteit te benutten. Een keuze voor productie bij VDL Nedcar zou leiden tot lagere productieaantallen voor de eigen fabrieken. De tevredenheid over de samenwerking met en kwaliteit van VDL Nedcar staat niet ter discussie, maar speelt in dit keuzeproces geen rol.

3. ‘De uitbreiding is gericht op het structureel zekerstellen van de directe werkgelegenheid voor ca. 6.000-6.500 medewerkers’-> is dit bovenop de huidige 5000 medewerkers? Worden het er in totaal dan 11.000 – 11.500 of in totaal 6.000-6.5000? En zijn deze mensen dan in vaste dienst of met een flexibel contract? De cijfers in het stuk zijn niet helder en consistent.

Nee dit is niet bovenop de huidige 5000 medewerkers. 11.000 is het aantal medewerkers bij een maximale benutting van de mogelijke uitbreiding van de productiefaciliteiten.

4. ‘De afgelopen maanden heeft er een flinke stijging plaatsgevonden van het aantal mensen dat werkloos is geworden.’-> Wat is de concrete bron van deze gegevens?

De bron van deze gegevens is: www.arbeidsmarktinzicht.nl

5. Waarom is de tweede productielijn vooral belangrijk voor de doelgroepen jongeren en de mensen met een lager opleidingsniveau?

Uitbreiding van de productiecapaciteit leidt vooral tot een uitbreiding van directe productie medewerkers. In deze categorie medewerkers komen relatief veel jongeren en lager opgeleiden voor. Dit zal in de toekomst niet wezenlijk veranderen.

6. Hoe verhoudt VDL Nedcar zich ten opzichte van andere autofabrikanten (denk aan concurrentiepositie, grootte, opdrachtgevers, etcetera)?

VDL Nedcar is een onafhankelijke autobouwer, een vehicle contract manufacturer (VCM), die niet aan een OEM is verbonden. Naast VDL Nedcar zijn er in Europe nog twee andere partijen als zodanig actief; Valmet en Magna. Enkele kenmerken van deze drie VCM's zijn:

Valmet (Finland): Valmet specialiseert zich onder andere in het produceren van personenauto's voor OEM's. Meer dan 1,4 miljoen geproduceerde auto's (>50 jaar). Huidige opdrachtgever: Mercedes.

Magna Steyr (Oostenrijk): Magna Steyr - eigendom van Magna International Inc. - is een wereldwijde leverancier van automotive (parts). Meer dan 3,5 miljoen geproduceerde auto's (>100 jaar). Huidige opdrachtgevers: Mercedes, Jaguar LandRover, BMW, Toyota.

VDL Nedcar (Nederland): VDL Nedcar – eigendom van VDL Groep – is een onafhankelijke producent van personenauto's voor OEM's. Meer dan 5,5 miljoen geproduceerde auto's (>50 jaar).

VDL Nedcar heeft ten opzichte van haar twee concurrenten Valmet en Magna Steyr aanzienlijk meer auto's gebouwd. Ook is zij meer georiënteerd op het bouwen van grotere productievolumes en beschikt zij (m.n. t.o.v. Valmet) over een gunstige geografische locatie, en ook t.o.v. Magna Steyr als het gaat om de ligging t.o.v. zeehavens. Tenslotte onderscheidt VDL Nedcar zich door de hoge kwaliteit in haar productie proces, zoals bijvoorbeeld blijkt uit de onlangs gewonnen JD Power Award als 3de beste plan van Europa/Afrika, naast vijf andere JD Power (kwaliteits-) Awards in de afgelopen drie jaar.

7. Wat betekent het wegvallen van BMW als opdrachtgever voor de uitbreidingsplannen? Zijn deze nog nodig?

Het terugtrekken van BMW als klant eind 2023 benadrukt de noodzaak voor een multi client-strategie en daarmee de mogelijkheid tot tijdige uitbreiding. Voor een meer uitgebreide analyse zie het rapport Roland Berger "Quick scan impact van terugtrekken BMW op benodigde faciliteiten voor meerdere klanten." dd. 11 november 2020, opgenomen als bijlage 2 in voorliggend rapport.

8. Hoe reëel is het dat er 2 nieuwe opdrachtgevers gevonden worden?

Dat is niet onrealistisch gezien de leads welke momenteel voor handen zijn. De afgelopen jaren sprak VDL Nedcar met diverse mogelijk nieuwe opdrachtgevers en deed ook enkele concrete aanbiedingen (offertes). Deze strandden echter op het niet kunnen garanderen van de door de opdrachtgever gewenste Start of Production datum. Het ging hierbij om gerenommeerde OEM's, die ook in de nabije toekomst zeker potentiële opdrachtgevers kunnen blijken. Daarnaast heeft VDL Nedcar de automobielwereld in kaart gebracht en een shortlist van mogelijke klanten gemaakt. VDL Nedcar ervaart veel interesse gezien het aantal leads (1ste contacten). VDL Nedcar kan geen garanties geven maar het feit dat er met de hulp van de VDL Groep volop geïnvesteerd wordt in de toekomst (bijvoorbeeld aankopen gronden en aanleggen natuurcompensatie), weerspiegelt het vertrouwen in het welslagen van de plannen.

9. En wat betekent dit voor de onderbouwing van de dwingende redenen van groot openbaar belang?

De notitie "Dwingende redenen van groot openbaar belang" is aangepast (versie 11 november 2020) en tevens is het rapport Roland Berger "Quick scan impact van terugtrekken BMW op benodigde faciliteiten voor meerdere klanten." dd. 11 november 2020 opgesteld. Beide documenten zijn aan het college van Gedeputeerde Staten aangeboden per brief van 12 november 2020 en respectievelijk als bijlage 1 en 2 in voorliggend rapport opgenomen.

10. In de belangenafweging mist de onderbouwing welke soorten er zitten en waarom het economisch belang zwaarder weegt: wordt er in voldoende nieuw leefgebied voorzien, hoeveel dieren zitten er i.r.t. totale populatie, etcetera. Waar ligt de zekerheid dat bij het aantasten van de soorten (een eerste en) een tweede opdrachtgever wordt gevonden die zorgt voor toename/ behoud van werkgelegenheid?

De dwingende redenen van groot openbaar belang dient in het kader van de Wnb-ontheffing te worden afgewogen tegen de aantasting van het leefgebied van beschermde soorten die het voornemen met zich meebrengt. In de Natuurtoets en het bijbehorende mitigatie- en

compensatieplan is aangegeven welke soorten in het gebied aanwezig zijn en hoe in voldoende nieuw leefgebied wordt voorzien zodat instandhouding gegarandeerd is. Voor de zekerheid over het aantrekken van een tweede opdrachtgever verwijzen wij naar het antwoord bij vraag 8. In notitie Nut en Noodzaak zijn de dwingende redenen van groot openbaar belang beschreven die opwegen tegen het voorkomen van aantastingen van leefgebied van beschermde soorten. De finale afweging of op grond van de gemitigeerde- en compenseerde effecten een zwaarder gewicht wordt toegekend aan de beschreven dwingende redenen van groot openbaar belang dan aan het belang van het voorkomen van de aantastingen van het leefgebied van de beschermde soorten, is aan de provincie Limburg.

Bijlagen

Bijlage 1: Notitie dwingende reden van groot openbaar belang.

Omdat er verschillende versies van deze notitie circuleren is voor de zekerheid de notitie die van toepassing is alsnog opgenomen.

Notitie “dwingende redenen van groot openbaar belang”

(ten behoeve van aanvraag Wnb-ontheffing, beschermde soorten)

Inleiding

Voor de uitbreiding van VDL Nedcar is, onder meer vanwege de voorziene kap van het Sterrebos, een ontheffing nodig voor overtreding van een aantal verbodsbepalingen met betrekking tot beschermde fauna. Het gaat om diverse soorten vleermuizen, de das en de kleine ijsvogelvlieder. De ontheffing kan (onder meer) worden verleend als er sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang, waarbij aan die redenen een groter gewicht toekomt dan aan het vasthouden aan de verbodsbepalingen. In dit memo wordt uiteengezet dat de uitbreiding van VDL Nedcar is ingegeven door dwingende redenen van groot openbaar belang. Die worden gevormd door de onmisbare rol die VDL Nedcar nu en in de toekomst vervult op de arbeidsmarkt in de regio Limburg, alsmede doordat VDL Nedcar nodig is ter bescherming, bestendiging en verbetering van de in bepaalde opzichten broze economische positie van de regio Limburg.

Beschrijving VDL Nedcar en betekenis voor werkgelegenheid en economische belangen voor de Provincie Limburg

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

De VDL Groep uit Eindhoven heeft in 2012 NedCar overgenomen, waarop het bedrijf verder ging onder de naam VDL Nedcar. Hierbij wijzigde het karakter van deze voor Nederland unieke autofabriek van een Original Equipment Manufacturer (OEM) naar een onafhankelijke Vehicle Contract Manufacturer (VCM), die in opdracht van – op dit moment – het BMW concern in serieproductie auto's produceert. Het bedrijf geldt in de Nederlandse maakindustrie als een voorbeeldbedrijf in het ontwikkelen en beheersen van productieprocessen en de daarbij benodigde logistiek en neemt een belangrijke plaats in de Nederlandse “smart industry” in. VDL Nedcar heeft zich sinds de start van de productie van MINI's en BMW's als VCM bewezen. In een kleine vier jaar tijd rolden vijf verschillende modellen van de band en steeg de productie in het topjaar 2018 naar ruim 210.000 auto's. Gedurende deze piek waren ruim 7.000 medewerkers werkzaam bij de onderneming. Enkele kerncijfers zijn weergegeven in Tabel 1.

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

Tabel 1. Kerncijfers VDL Nedcar 2016-2019.

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

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

Strategie VDL Nedcar

De huidige situatie waarbij VDL Nedcar afhankelijk is van één opdrachtgever maakt het bedrijf erg kwetsbaar. Het wegvallen van deze opdrachtgever betekent namelijk dat de continuïteit van de productie en daarmee van het gehele bedrijf in het geding komt.

Om dit risicoprofiel tot een minimum te beperken streeft VDL Nedcar er naar om meerdere opdrachtgevers aan te trekken (*'multi-client strategy'*). Dit is bedrijfseconomisch van essentieel belang om op de lange termijn de fabriek vitaal te houden en de continuïteit van de werkgelegenheid voor een langere periode structureel te kunnen borgen. Meerdere opdrachtgevers kunnen er ook voor zorgen dat kortetermijnfluctuaties in de productie en daarmee schommelingen in de personeelsbezetting beter gedempt kunnen worden. Behoud van structurele werkgelegenheid kan zodoende beter geborgd worden. Het combineren van de productie voor meerdere opdrachtgevers op één productielijn is geen reële optie, vanwege technische, capacitaire en geheimhoudingsrestricties.

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

Een tweede opdrachtgever geeft de fabriek een stabiele verankering als zeer belangrijke werkgever in Limburg.

In de onderhandelingen met potentiële opdrachtgevers is herhaaldelijk gebleken dat VDL Nedcar met de betreffende partner niet tot afspraken kon komen, omdat de (planologische) zekerheid van een vergunning voor de uitbreiding ontbrak. Enkele malen zijn onderhandelingen voor grote projecten met zeer gerenommeerde OEM's hierop gestrand.

Ontbindende of opschortende voorwaarden ten aanzien van grondverwerving, bestemmingsplanwijziging en/of vergunningverlening blijken voor een potentiële opdrachtgever niet acceptabel. De opdrachtgever zoekt in een project waarmee miljarden euro's zijn gemoeid immers naar zekerheid in de afstemming van de activiteiten voor de productievoorbereiding op die van o.a. productontwikkeling en marketing/distributie. VDL Nedcar heeft het provinciaal bestuur verzocht uitbreidingsruimte inclusief vergunningsruimte planologisch mogelijk te maken.

Belang van de automotive sector en beleid Provincie Limburg

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

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

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

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

In de ontwerp-Omgevingsvisie Limburg (vaststelling Provinciale Staten naar verwachting febr. 2021) wordt gesteld dat voor de economische ontwikkeling van Limburg versterking van de regionale economische structuur binnen een excellent vestigingsklimaat het uitgangspunt blijft. De ruimtelijke mogelijkheden zijn randvoorwaardelijk voor deze ambitie. VDL Nedcar is een onmisbaar bedrijf voor de automotive sector in de Limburgse maakindustrie. Het bedrijf biedt thans werkgelegenheid aan ongeveer 5.000 mensen. Voor het zekerstellen van de continuïteit van deze banen is het strategisch noodzakelijk dat VDL

Nedcar kan uitbreiden. In samenwerking met de betrokken gemeenten wil de Provincie Limburg deze strategie faciliteren en daarmee de automotive sector in Limburg verankeren. Via het planologisch traject voor het provinciaal inpassingsplan (PIP) krijgt het bedrijf de ruimte om deze uitbreiding mogelijk te maken. Hiervoor moet ook de infrastructuur rond het bedrijf aangepast worden.

Regionale arbeidsmarkt

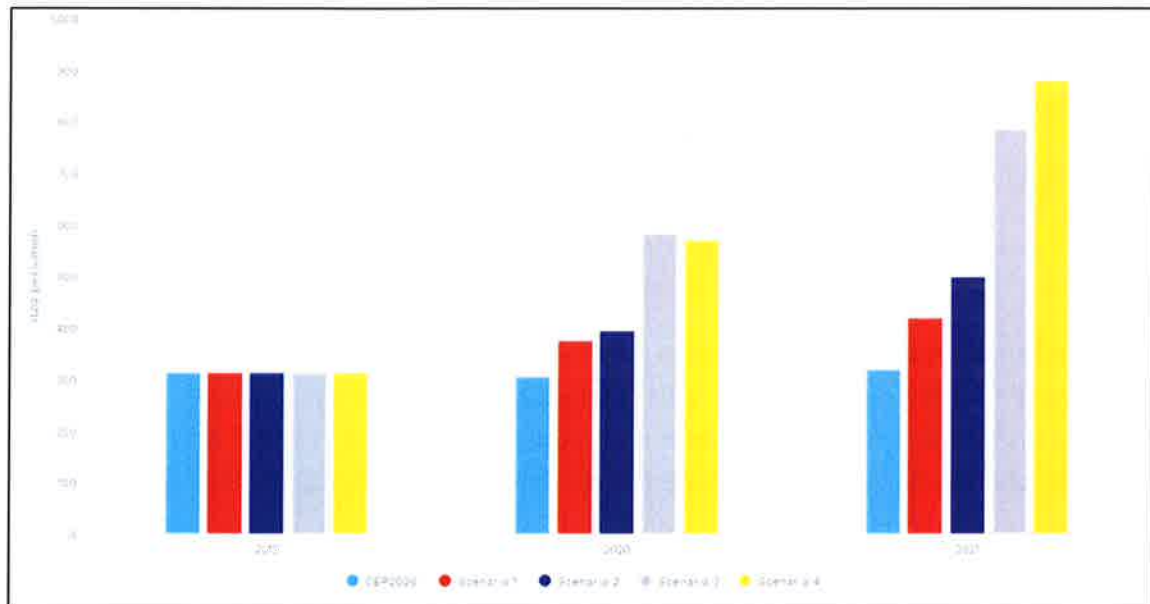
De afgelopen maanden heeft er een flinke stijging plaatsgevonden van het aantal mensen dat werkloos is geworden. Na jaren van daling zijn er in Limburg op dit moment (3^e kwartaal 2020) ongeveer 20.000 mensen met een WW-uitkering¹. Een jaar geleden (2019) waren dit er nog ongeveer 15.000. De arbeidsmarktspanning is hierdoor flink afgenomen. De arbeidsmarkt is in het 3^e kwartaal 2020 'gemiddeld'. In het derde kwartaal van 2019 was dit anders. De arbeidsmarkt was toen 'krap'. Dit betekent dat er op dit moment meer werkzoekenden per vacature zijn.

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

Het is moeilijk om de arbeidsmarkteffecten voor de komende jaren in te schatten. Er zijn door het CBP verschillende scenario's gemaakt. In 2019 bedroeg de werkloze beroepsbevolking 300.000.

Deze scenario's verschillen van 420 duizend werkzoekenden in Nederland in het meest positieve scenario tot 880 duizend in het meest negatieve scenario voor 2021. Zie onderstaande figuur.

¹ We maken gebruik van de cijfers rondom de WW-uitkering omdat dit de dynamiek op de arbeidsmarkt het beste weergeeft. Werknemers die hun baan verliezen komen het eerst terecht bij het WW-loket. De langdurige effecten op de brede beroepsbevolking zijn pas later goed meetbaar (bijvoorbeeld langdurige werkloosheid of het niet meer actief zoeken naar een baan).



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

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

In het derde kwartaal 2020 bedroeg het aantal mensen met een WW-uitkering al 20.000.

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

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

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

Gezien de arbeidsmarktontwikkeling is de bestendiging en groei van de werkgelegenheid bij VDL Nedcar van groot belang voor Limburg. Dit geldt in het bijzonder voor de doelgroepen jongeren en de mensen met een lager opleidingsniveau, waarin sprake is van een bestaande en groeiende behoefte naar arbeidsplaatsen.

Indien VDL Nedcar niet uitbreidt is het bedrijf zeer kwetsbaar. Het eventueel wegvallen van VDL Nedcar heeft desastreuze consequenties voor de Limburgse arbeidsmarkt en de economie.

Perspectief vanuit de markt

VDL Nedcar is een van de drie VCMs in Europa te midden van bijna 300 automotive fabrieken in Europa, waarvan 142 fabrieken personenauto's produceren.

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

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

Bestaande Europese OEMs (zoals BMW, Mercedes, Jaguar Landrover, Volkswagen) zijn onder normale marktomstandigheden geïnteresseerd in uitbesteding van productieactiviteiten, omdat zij zo financiële middelen vrij kunnen maken voor investeringen in innovatie. Zo heeft VDL Nedcar in de afgelopen twee á drie jaar enkele zeer serieuze en omvangrijke projectaanvragen van dergelijke partijen ontvangen. Helaas hebben deze niet geleid tot een opdracht, onder meer vanwege – voor de opdrachtgever - ontoereikende zekerheden over de (tijdige) beschikbaarheid van uitbreidingsmogelijkheden. Het niet kunnen garanderen van een harde productiestartdatum is voor OEMs niet acceptabel. Momenteel is, als gevolg van de pandemie, hun behoefte aan het gebruik van externe productiecapaciteit bij VCMs minimaal. Echter, deze behoefte zal naar verwachting op relatief korte termijn weer gaan toenemen. Volgens IHS Markit, een gerenommeerd internationaal onderzoeksbureau op het gebied van marktontwikkelingen binnen de o.a. automotive sector, is in 2023 een terugkeer naar de productievolumes van 2019 te verwachten. Een enkele OEM heeft zelfs al aangekondigd binnen een á anderhalf jaar een concrete projectaanvraag aan VDL Nedcar te zullen voorleggen.

Daarnaast overwegen Aziatische OEMs (zoals BYD, FAW en GWM) productielocaties op het Europese vasteland als springplank voor het benaderen van de West-Europese markt. Tot slot bezinnen de Aziatische OEMs die al in Europa produceren (zoals Toyota en Honda) zich op hun Europese productielocaties in functie van het Brexit-proces.

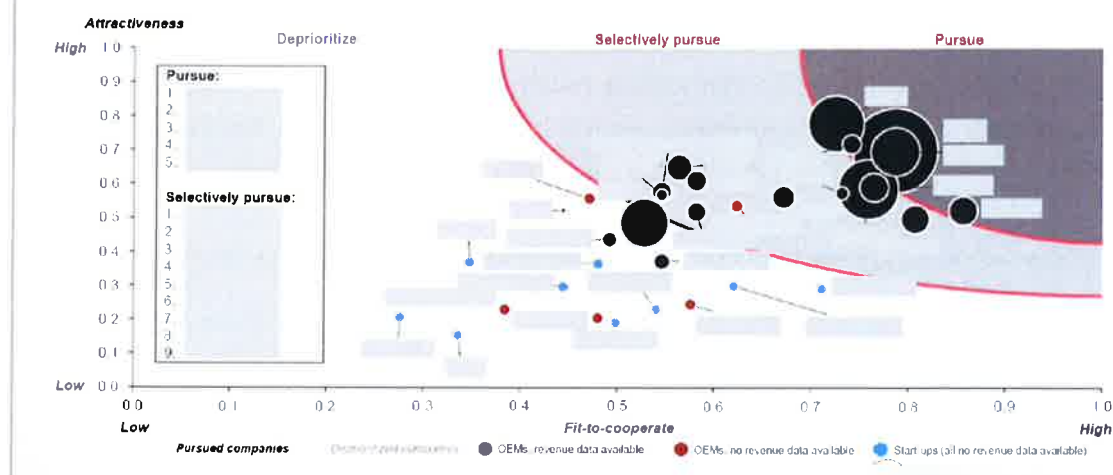
Innovatieve startups (zoals bijvoorbeeld Fisker, NIO en Weltmeister) en mobility providers beschikken niet of beperkt over eigen productiecapaciteit en zijn voor hun productie in belangrijke mate afhankelijk van VCMs. Met name de startups zijn in staat om grote bedragen aan financiering te verwerven en willen op betrekkelijk korte termijn (2022-2023) de markt betreden, waarbij zij een snelle groei van de verkoop- (en daarmee ook productie-

)volumes ambiëren. De meeste mobility providers hanteren een horizon die zich iets verder uitstrekt (2025-2030), maar kunnen op termijn ook interessante opdrachtgevers blijken.

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

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

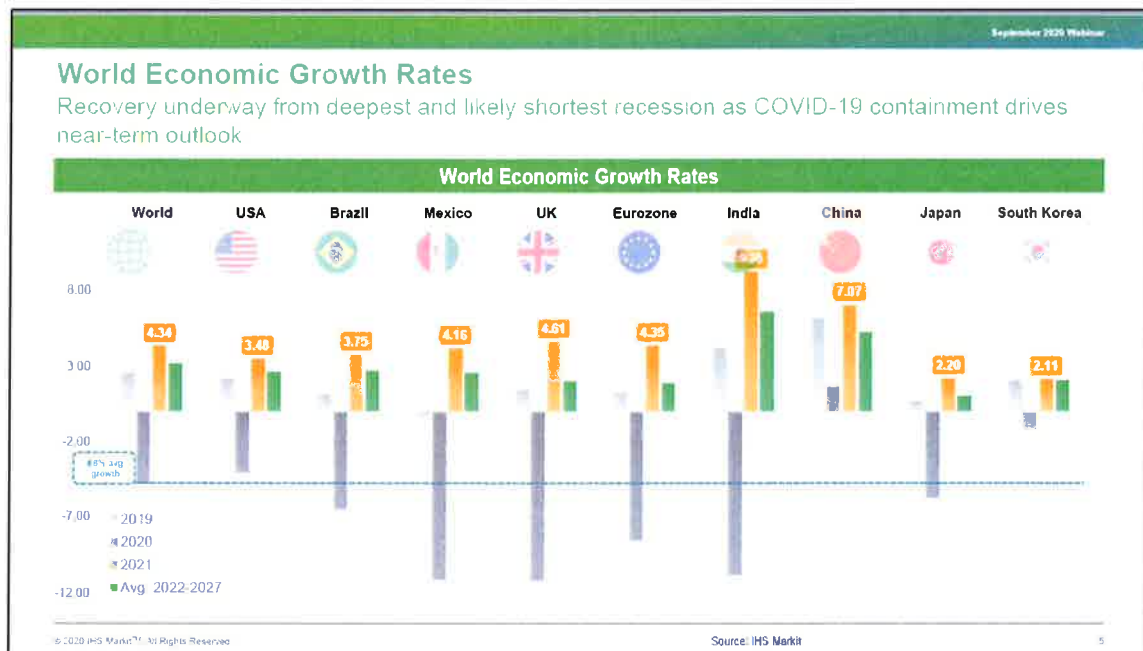
Marktonderzoek naar potentiële nieuwe opdrachtgevers



Wat betekent Corona voor de automotive industrie en visie op herstel

De mondiale automobiemarkt ondervindt momenteel een afzetdaling als gevolg van de COVID-19 pandemie. De verwachting van marktanalisten geeft aan dat deze terugval de

eerstkomende jaren voelbaar zal blijven, doch dat de markt zich uiteindelijk zal herstellen. Onderstaande figuur illustreert dit, ook voor wat betreft de Eurozone.



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

Afweging

Gezien de grote werkgelegenheidsbelangen en economische belangen van de Provincie Limburg (en daarmee voor Nederland) is er reden om deze dwingende redenen van groot openbaar belang voorrang te geven boven het handhaven van de verbodsbepalingen met betrekking tot de desbetreffende vleermuizen, de das en de kleine ijsvogelvinder.

.....

Bijlage 2: Quick scan Impact van terugtrekken BMW op benodigde faciliteiten voor meerder klanten.

Roland Berger, VDL Nedcar, 11 november 2020

Quick-scan

Impact van terugtrekken BMW
op benodigde faciliteiten voor
meerdere klanten



Samenvatting

- VDL Nedcar heeft Roland Berger gevraagd een onafhankelijke quick-scan uit te voeren op de **benodigde faciliteiten om meerdere klanten te bedienen**
- VDL Nedcar heeft in het verleden verschillende klanten gehad, **momenteel is BMW de enige klant**
- De huidige afhankelijkheid van een enkele klant resulteert **na iedere contractperiode** van 6-7 jaar in een **continuïteitsrisico** voor VDL Nedcar
- Om de **continuïteit op de lange termijn te borgen** als VCM is het voor VDL Nedcar noodzakelijk om op een **multi client**-strategie in te zetten
- Voor het bedienen van meerdere klanten¹⁾ heeft VDL Nedcar **additionele productie-faciliteiten²⁾** nodig
- Om de productie voor een nieuwe klant³⁾ per begin 2024 mogelijk te maken moeten **productiefaciliteiten uiterlijk eind 2022 beschikbaar** zijn

Terugtrekken van BMW als klant eind 2023 benadrukt de noodzaak voor een *multi client*-strategie en daarmee de mogelijkheid tot tijdige uitbreiding van productiefaciliteiten

1) *Multi client*-strategie met twee klanten met perspectief op doorgroei naar 200.000 auto's per jaar per klant; 2) Op basis van gebiedsuitbreiding zoals vastgesteld in Verkenningnota 2017 'Uitbreiding VDL Nedcar' van Buck Consultants International d.d. 1 februari 2018 en bestaande contractuele en technische randvoorwaarden met betrekking tot het gebruik van de productiefaciliteiten; 3) Volumevraag van minimaal 50.000 auto's per jaar met perspectief op doorgroei naar meer dan 100.000 auto's per jaar voor nieuwe klanten

VDL Nedcar heeft Roland Berger gevraagd een quick-scan uit te voeren op de benodigde faciliteiten om meerdere klanten te bedienen

Vraagstelling en uitgangspunten

- VDL Nedcar heeft Roland Berger gevraagd een onafhankelijke **quick-scan** uit te voeren op de **benodigde faciliteiten** om **meerdere klanten** te bedienen
- De **scope** van de opdracht betreft het vaststellen van de **impact van het terugtrekken van BMW** als klant eind 2023 op de beoogde uitbreiding van faciliteiten. De impact is vastgesteld door drie vragen te beantwoorden:
 - > Wat betekent het terugtrekken van BMW als klant eind 2023 voor de beschikbare capaciteit voor nieuwe klanten in verschillende tijperiodes?
 - > Onder welke voorwaarden kan een nieuwe klant worden aangenomen gedurende het huidige BMW-contract?
 - > Wat betekent het voor VDL Nedcar als een klant pas kan worden aangenomen na het vertrek van BMW?
- Voor de beantwoording van deze vragen zijn onderstaande **uitgangspunten** gehanteerd:
 - > *Multi client*-strategie met twee klanten met perspectief op doorgroei naar 200.000 auto's per jaar per klant
 - > Gebiedsuitbreiding zoals vastgesteld in Verkenningennota 2017 'Uitbreiding VDL Nedcar' van Buck Consultants International d.d. 1 februari 2018¹⁾, dat uitgaat van een maximale productiecapaciteit van 400.000 auto's per jaar
 - > Bestaande contractuele en technische randvoorwaarden met betrekking tot het gebruik van de productiefaciliteiten
 - > Volumevraag van minimaal 50.000 auto's per jaar met perspectief op doorgroei naar meer dan 100.000 auto's per jaar voor nieuwe klanten
- Voor de quick scan zijn **externe bronnen** geraadpleegd, en is gesproken met zowel **VDL Nedcar** als **automotive experts**. De quick-scan betreft geen validatie van de uitgangspunten
- Alle resultaten en verklaringen in dit verslag moeten worden gezien in het licht van de **huidige marktomstandigheden** en de **complexiteit van de industrie**

1) Notitie van Buck Consultants is opgesteld onafhankelijk van het huidige BMW/ contract en lag aan de basis van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP)

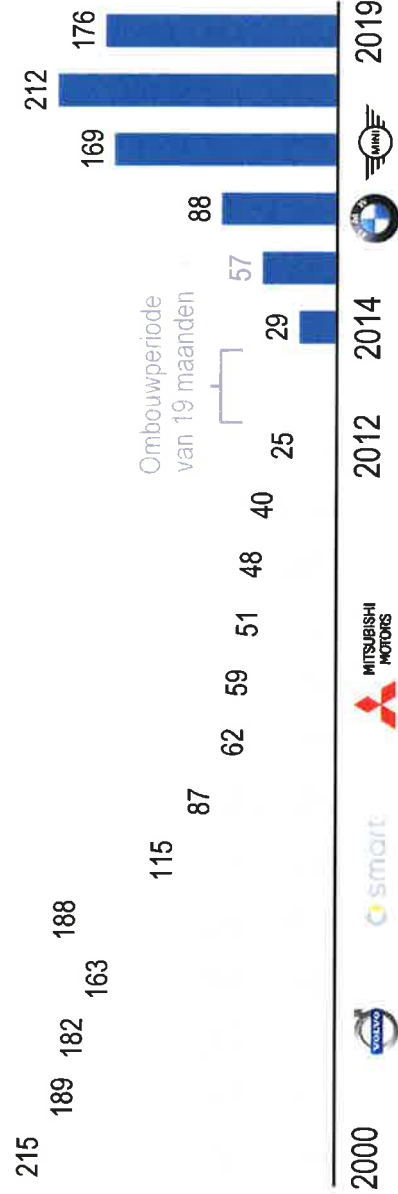
VDL Nedcar heeft in het verleden verschillende klanten gehad – Momenteel is BMW de enige klant

Historie VDL Nedcar

Eigenaren en klanten



Productievolume ['000]



Toelichting

- > Nedcar is tot 2012 altijd onderdeel geweest van een autofabrikant (OEM)
- > Na het vertrek van Mitsubishi in 2012 is Nedcar overgenomen door VDL om een doorstart te maken als zogenaamde *Vehicle Contract Manufacturer (VCM)*¹⁾
- > In 2012 verwierf VDL Nedcar BMW als klant, waarvoor de gehele fabriek werd omgebouwd
 - Deze ombouw inclusief testfase duurde 19 maanden
- > VDL Nedcar produceerde sinds juni 2014 de volgende modellen voor BMW:
 - MINI Hatch
 - MINI Cabrio
 - MINI Countryman
 - MINI Countryman PHEV
 - BMW X1

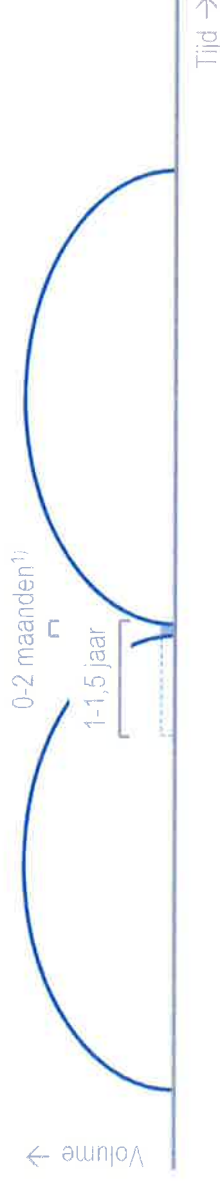
1) Een vehicle contract manufacturer produceert auto's in opdracht van een OEM (original equipment manufacturer, bijv. BMW, Volkswagen, Daimler)

De huidige afhankelijkheid van een enkele klant resulteert na iedere contractperiode van 6-7 jaar in een continuïteitsrisico voor VDL Nedcar

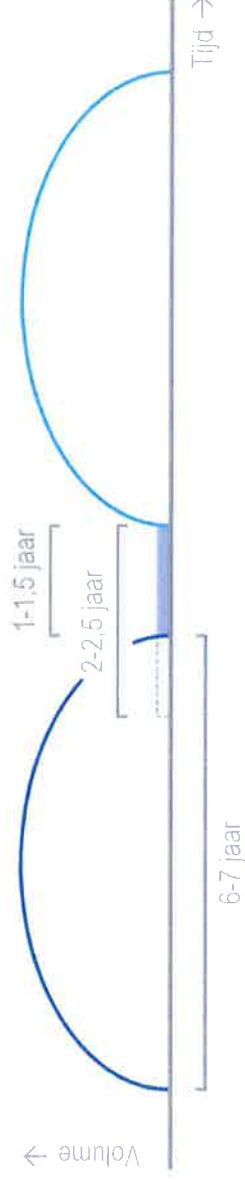
Ontwikkeling van productievolumes bij een *single client*-strategie

Illustratief

Scenario 1: Nieuw model van een bestaande klant



Scenario 2: Nieuw model op een nieuw platform van een nieuwe klant



Productie model bestaande klant



Productie model nieuwe klant

Voorbereiding en installatie



Toelichting

- > De contractperiode van een klant is gemiddeld 6-7 jaar, gelijk aan de gemiddelde *life cycle* van een automodel (zie pagina 11)
 - > Voorbereiding en installatie voor productie van een nieuw model vergt doorgaans 1-1,5 jaar voor een bestaande klant, en 2-2,5 jaar voor een nieuwe klant (zie pagina 8)
 - > Bij een bestaande klant (scenario 1) leidt dit tot een flinke fluctuatie in medewerkers en een commercieel suboptimale situatie
 - > In geval van een nieuwe klant (scenario 2) moet de productielocatie de laatste 1-1,5 jaar reeds beschikbaar zijn voor installatie of ombouw en testen van apparatuur
- ➔ Met een *single client*-strategie loopt VDL Nedcar na afloop van elke *life cycle* een continuïteitsrisico
- > Bij een wisseling van klant valt de productie minimaal 1-1,5 jaar stil vanwege benodigde ombouw of installatie en testen

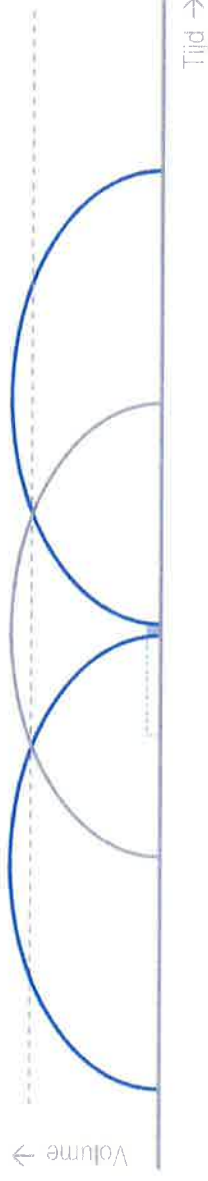
1) Typisch gepland tijdens vakanties, met mogelijk tijdelijk lagere productievolumes
Bron: IHS Markit, interviews met experts, Roland Berger

Om de continuïteit op de lange termijn te borgen als VCM is het voor VDL Nedcar noodzakelijk om op een *multi client*-strategie in te zetten

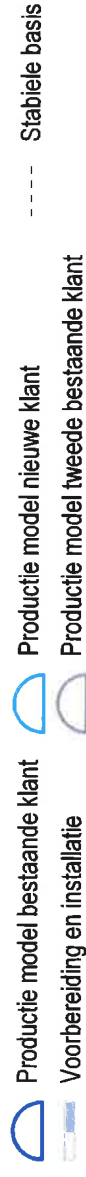
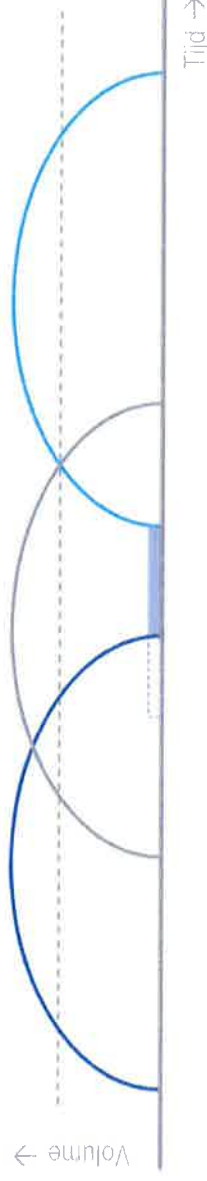
Ontwikkeling van productievolumes bij een *multi client*-strategie

Illustratief

Scenario 1: Nieuw model van een bestaande klant



Scenario 2: Nieuw model op een nieuw platform van een nieuwe klant



Toelichting

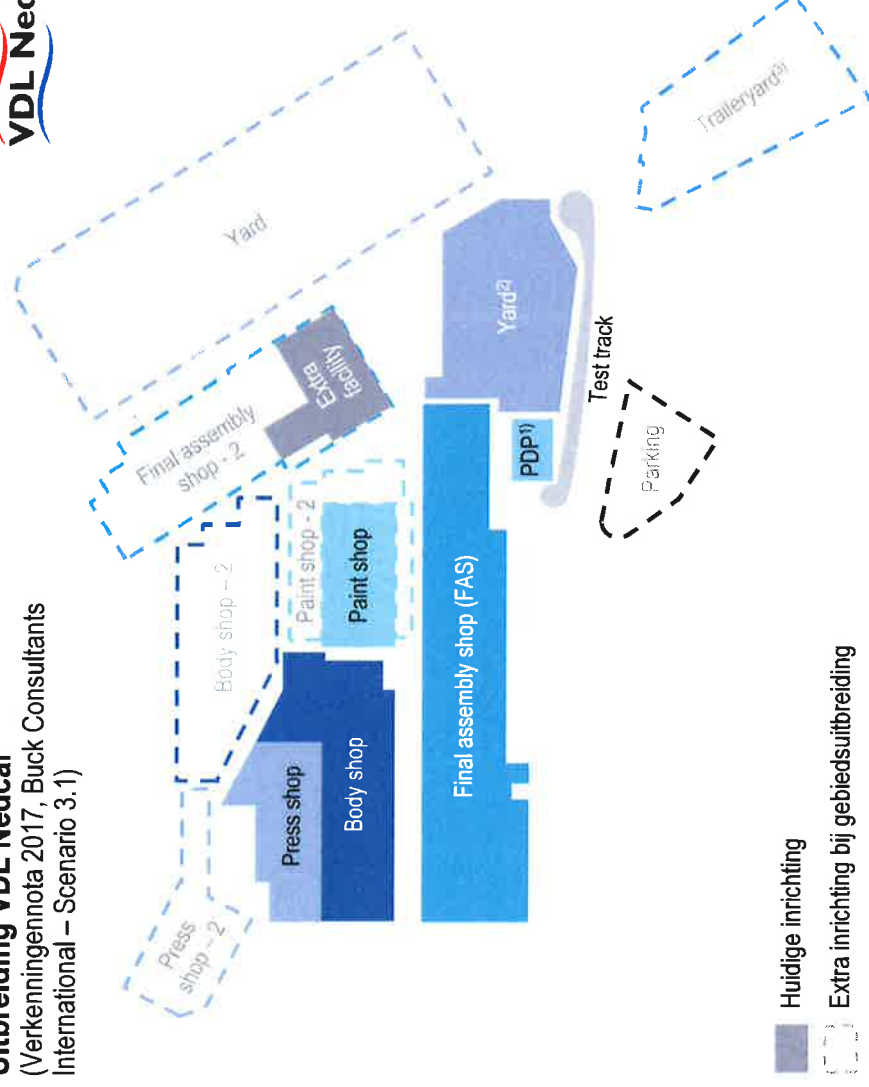
- > Vanwege de risico's die een *single client*-strategie met zich meebrengt heeft VDL Nedcar besloten op een *multi client*-strategie in te zetten
- > Ook andere succesvolle VCMs passen een *multi client*-strategie toe om risico's van model- en klantwisselingen te beperken (zie pagina 12)
- > Met meerdere klanten kan een stabiel basisvolume worden gecreëerd door het 'dakpannen' van productievolumes, waarbij continuïteit wordt geborgd in tijden van voorbereiding en installatie van een nieuw platform

Voor het bedienen van meerdere klanten heeft VDL Nedcar additionele productiefaciliteiten nodig

Benodigde additionele productiefaciliteiten

Uitbreiding VDL Nedcar

(Verkenningnota 2017, Buck Consultants International – Scenario 3.1)

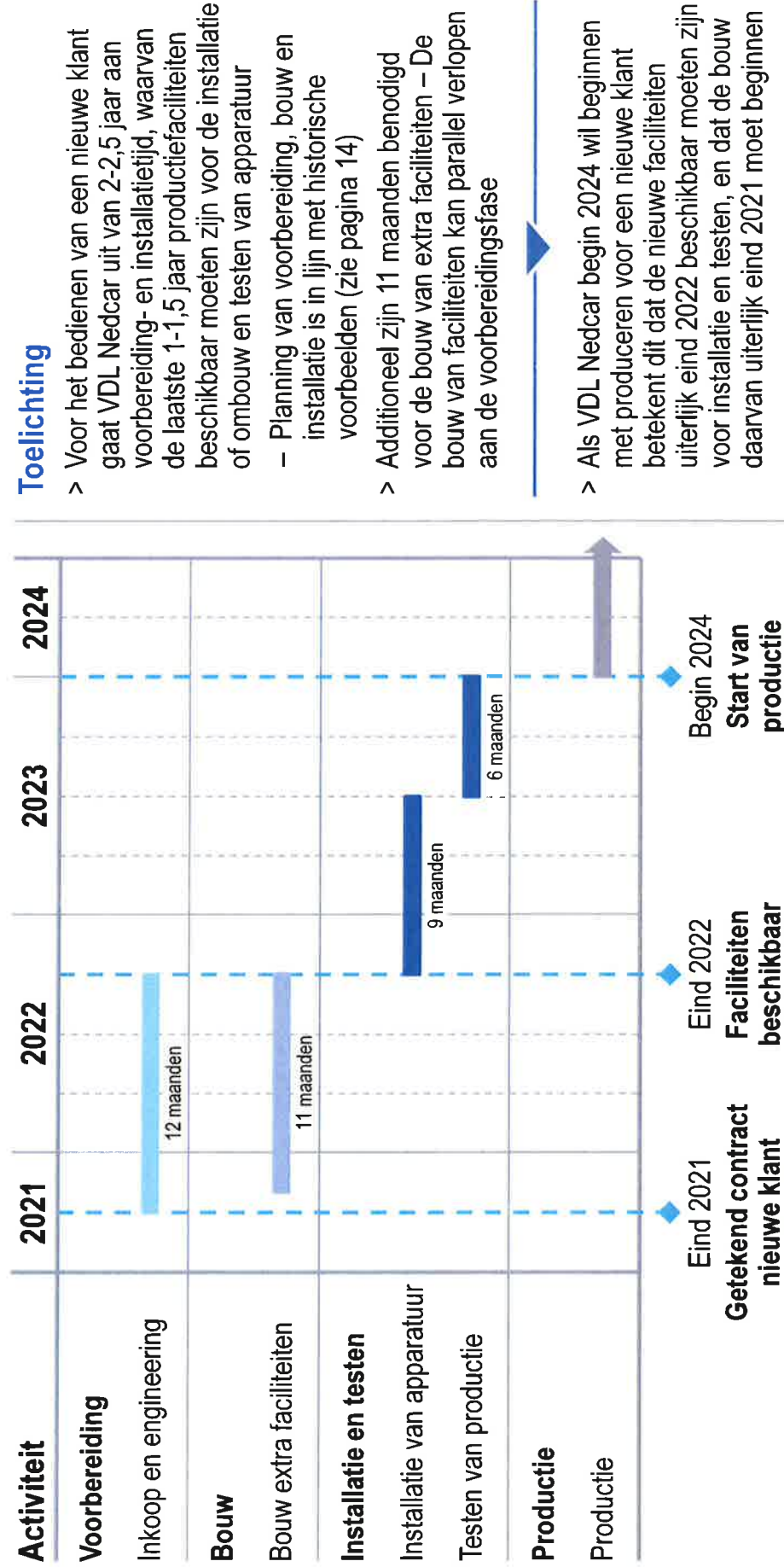


Toelichting

- > VDL Nedcar zet met haar *multi client*-strategie in op twee grote klanten met perspectief op door groei naar 200.000 auto's per jaar per klant
- > Gegeven de platformspecifieke inrichting is het technisch en financieel niet haalbaar om meerdere klanten in huidige body shop te integreren
 - Andere VCMs hebben bijvoorbeeld een body shop per model dat ze produceren (zie pag. 13)
- > Integratie van meerdere klanten in huidige *paint shop*, *final assembly shop* (FAS) en logistieke ruimte is alleen mogelijk mits geheimhouding, *fixed cost sharing* en *performance* niet in het geding komen, technisch concept niet fundamenteel afwijkt van huidige specificaties, en er voldoende capaciteit is
- > Om een tweede klant te bedienen tijdens huidige contracttermijn van BMW heeft VDL Nedcar ten minste een extra *body shop* nodig, en afhankelijk van omstandigheden ook een extra *paint shop*, *final assembly shop* en logistieke ruimte
- > Voor het mogelijk maken van een productiecapaciteit van 400.000 auto's per jaar is op basis van de Verkenningnota 2017 nevenstaande gebiedsuitbreiding nodig

Om productie voor een nieuwe klant per begin 2024 mogelijk te maken moeten productiefaciliteiten uiterlijk eind 2022 beschikbaar zijn

Benodigde tijdslijnen voor bedienen nieuwe klant



Terugtrekken van BMW als klant eind 2023 benadrukt noodzaak voor *multi client*-strategie en daarmee de mogelijkheid tot tijdige uitbreiding

Conclusie

- Wat betekent het **terugtrekken van BMW als klant** eind 2023 voor de beschikbare capaciteit voor nieuwe klanten in verschillende tijdsperiodes?
 - > Gedurende huidige contracttermijn van BMW is het niet mogelijk om twee grote klanten met perspectief op 200.000 auto's per jaar per klant, of meerdere kleinere klanten met perspectief op 100.000 auto's per jaar per klant te integreren door de specifieke inrichting van de *body shop* en eventuele beperkingen van de *paint shop*, *final assembly shop* en logistieke ruimte
 - > Na afloop van contracttermijn van BMW komen huidige productiefaciliteiten vrij voor een nieuwe klant, maar is de beschikbare capaciteit nog steeds onvoldoende voor invulling van de *multi client*-strategie
- Onder welke voorwaarden kan een nieuwe klant worden aangenomen **gedurende het huidige BMW-contract**?
 - > Gedurende huidige contracttermijn van BMW heeft VDL Nedcar ten minste een extra *body shop* nodig voor het aannemen van een nieuwe klant
 - > Tevens is een extra *paint shop*, *final assembly shop* en/of logistieke ruimte nodig indien geheimhouding, *fixed cost sharing* of *performance* in het geding komen, het technisch concept fundamenteel afwijkt van huidige specificaties, of er onvoldoende beschikbare capaciteit is
- Wat betekent het voor VDL Nedcar als een klant pas kan worden aangenomen **na het vertrek van BMW**?
 - > Wanneer VDL Nedcar pas een klant kan aannemen na het vertrek van BMW betekent dit een productiestop van minimaal 1-1,5 jaar, en mogelijk langer indien een nieuwe klant niet direct per december 2023 beschikbaar is. Een langdurige stop van productie resulteert in een significant continuïteitsrisico

Appendix

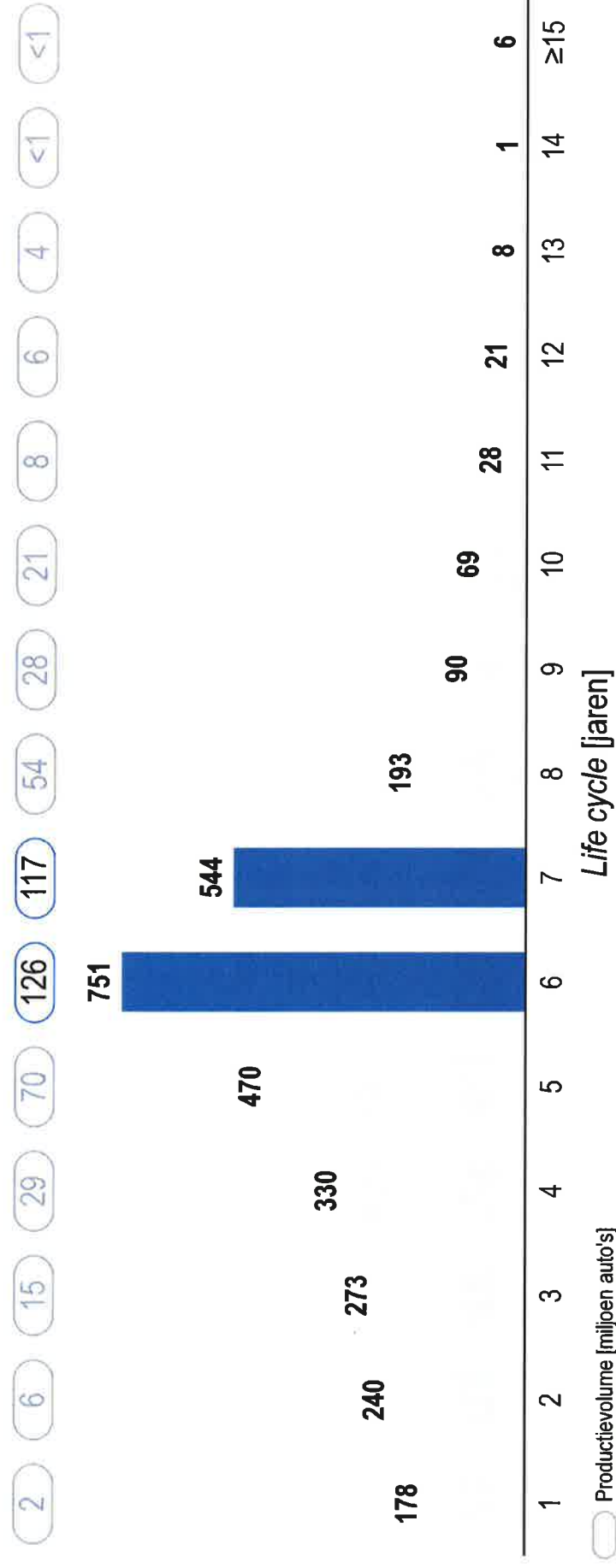


Van 3.202 personenautomodellen in de afgelopen ~10 jaar was de gemiddelde *life cycle* tussen de 6 en 7 jaar

*Life cycles*¹⁾ van personenautomodellen, 2010-2020²⁾

Σ 3.202 personenautomodellen

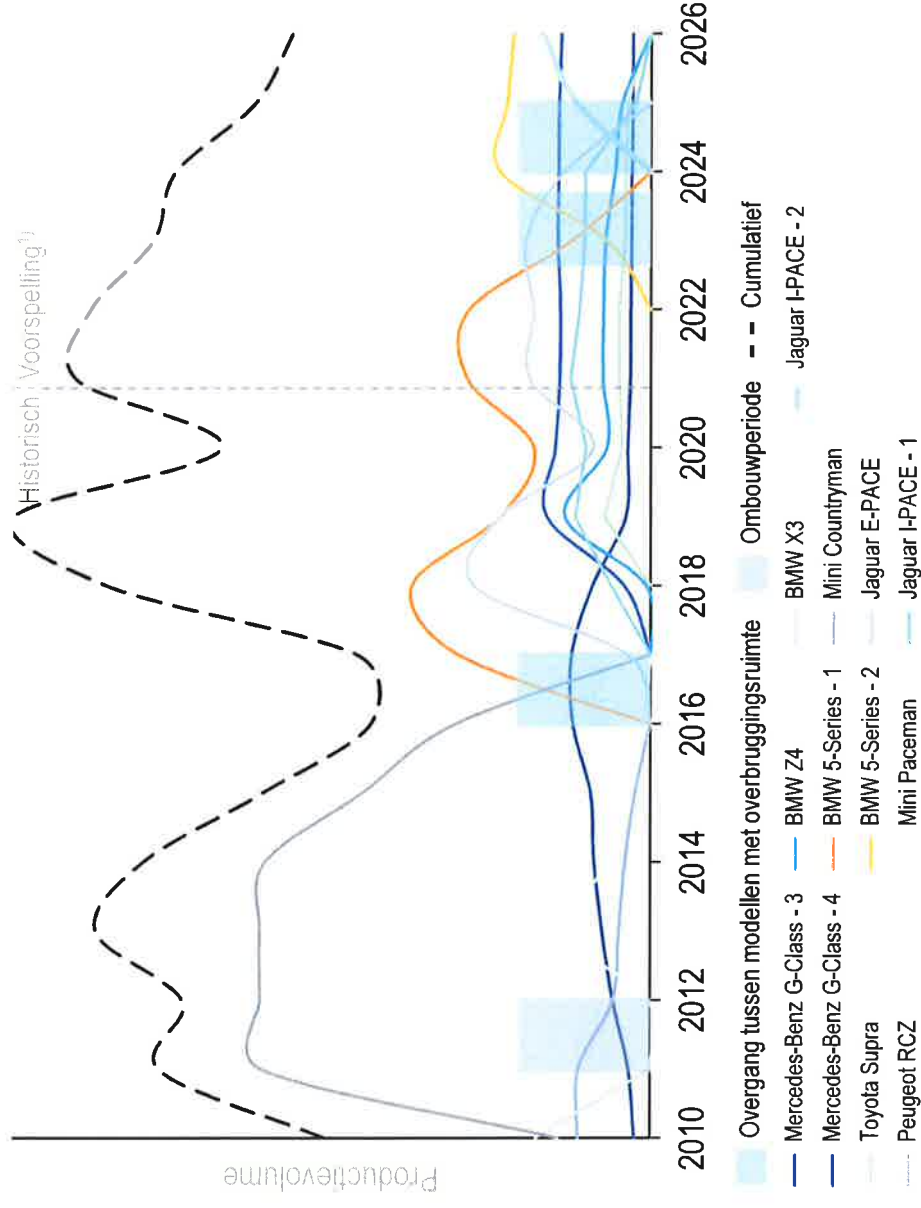
Gewogen gemiddelde³⁾ *life cycle* van 6,6 jaar



1) *Life cycle* van personenautomodellen binnen één enkele fabriek; 2) *Start Of Production* (SOP) tussen 2010 en 2020; 3) Gewogen a.d.h.v. productievolumes
Bron: IHS Markit

Succesvolle concurrent Magna Steyr laat goed zien hoe overbruggingsruimte gebruikt kan worden bij modelovergangen

Magna Steyr productie per model, 2010-2026



Toelichting

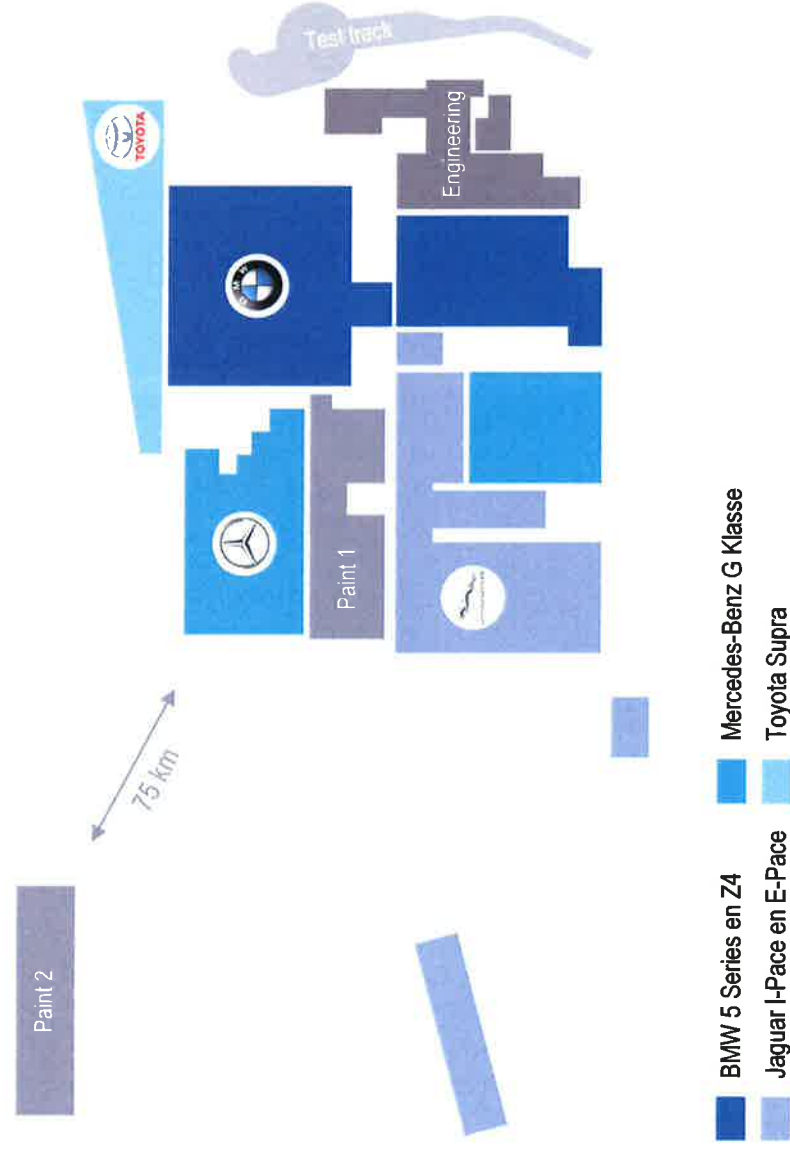
- > Magna Steyr is een van de weinige Europese VCMs²⁾
- > Magna Steyr wordt gezien als succesvol, onder meer vanwege:
 - Gediversifieerde klantenkring (*multi client-strategie*)
 - Flexibiliteit van productiefaciliteiten
 - Nabijheid tot eindklant
 - Unieke *engineering* capaciteiten
 - Breed serviceaanbod, inclusief diensten met een hogere marge
- > Productie van Magna Steyr valt bij model- of klantwisseling niet stil omdat het overbruggingsruimte heeft en gebruikt, waaronder:
 - 6 *body shops*
 - 5 *final assembly* lijnen
 - 2 *paint shops*

1) Data van september 2020; 2) Een *vehicle contract manufacturer* produceert auto's in opdracht van een OEM (*original equipment manufacturer*, bijv. BMW, Volkswagen, Daimler)

De productiefaciliteiten van Magna Steyr zijn ingericht per klant en bevatten 6 *body shops* en 5 *final assembly* lijnen

Inrichting Magna Steyr, 2018

Inrichting Magna Steyr



Toelichting

- > De productiefaciliteiten van Magna Steyr zijn grotendeels ingericht per klant
 - BMW (5 Series en Z4)
 - Jaguar (I-Pace en E-Pace)
 - Mercedes-Benz (G Klasse)
 - Toyota (Supra)
- > Deze productiefaciliteiten bevatten in ieder geval 6 *body shops* en 5 *final assembly* lijnen
 - Het is in de *automotive* industrie niet gebruikelijk om platformen van verschillende OEMs in één *bodyshop* te integreren
- > Los van deze klantspecifieke inrichting heeft Magna Steyr twee generieke *paint shops*, waarvan de tweede 75 km verwijderd is van de fabriek – Deze is 2019 in gebruik genomen en staat in Maribor, Slovenië

Voorbeelden laten zien dat het 19-31 maanden kan duren van start bouw tot start productie, afhankelijk van ombouw of nieuwbouw

Historische voorbeelden tijdlijn tot productiestart



DAIMLER

Locatie

Born, Nederland



Nitra, Slowakije



Sindelfingen, Duitsland



Beschrijving

- > VDL Nedcar produceert sinds 2014 voor BMW waarvoor de gehele fabriek omgebouwd moest worden
- > Voorbereiding en uitvoering van deze ombouw verliepen optimaal

- > JLR is in 2018 gestart met productie in hun Sloveense fabriek,
- > Focus van de fabriek ligt op hightech lichtgewicht auto's

- > Daimler is in 2020 gestart met productie in 'Factory 56'
- > Focus van de fabriek ligt op digitale, flexibele en groene productie

Huidige modellen

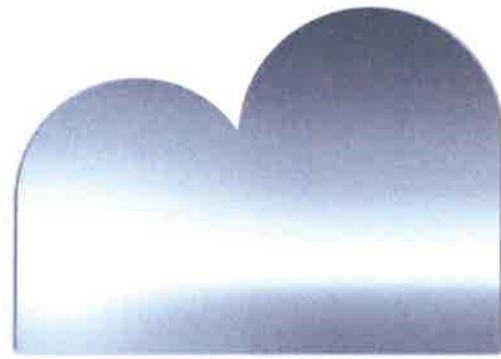
- > Mini Hatch
- > Mini Cabrio
- > Mini Countryman (PHEV)
- > BMW X1

- > Land Rover Discovery
- > Land Rover Defender

- > Mercedes-Benz S Klasse

Tijdlijn tot productiestart

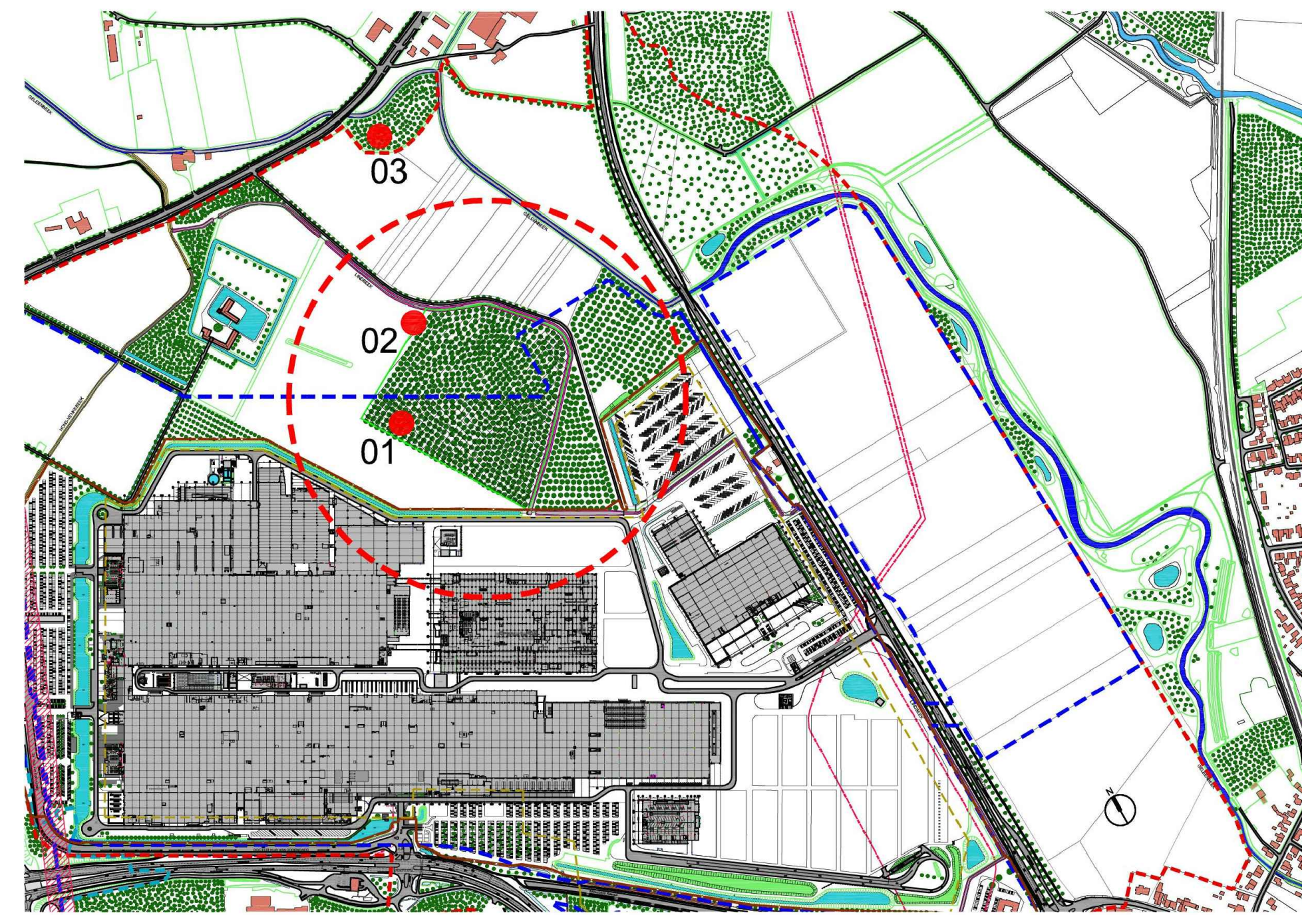
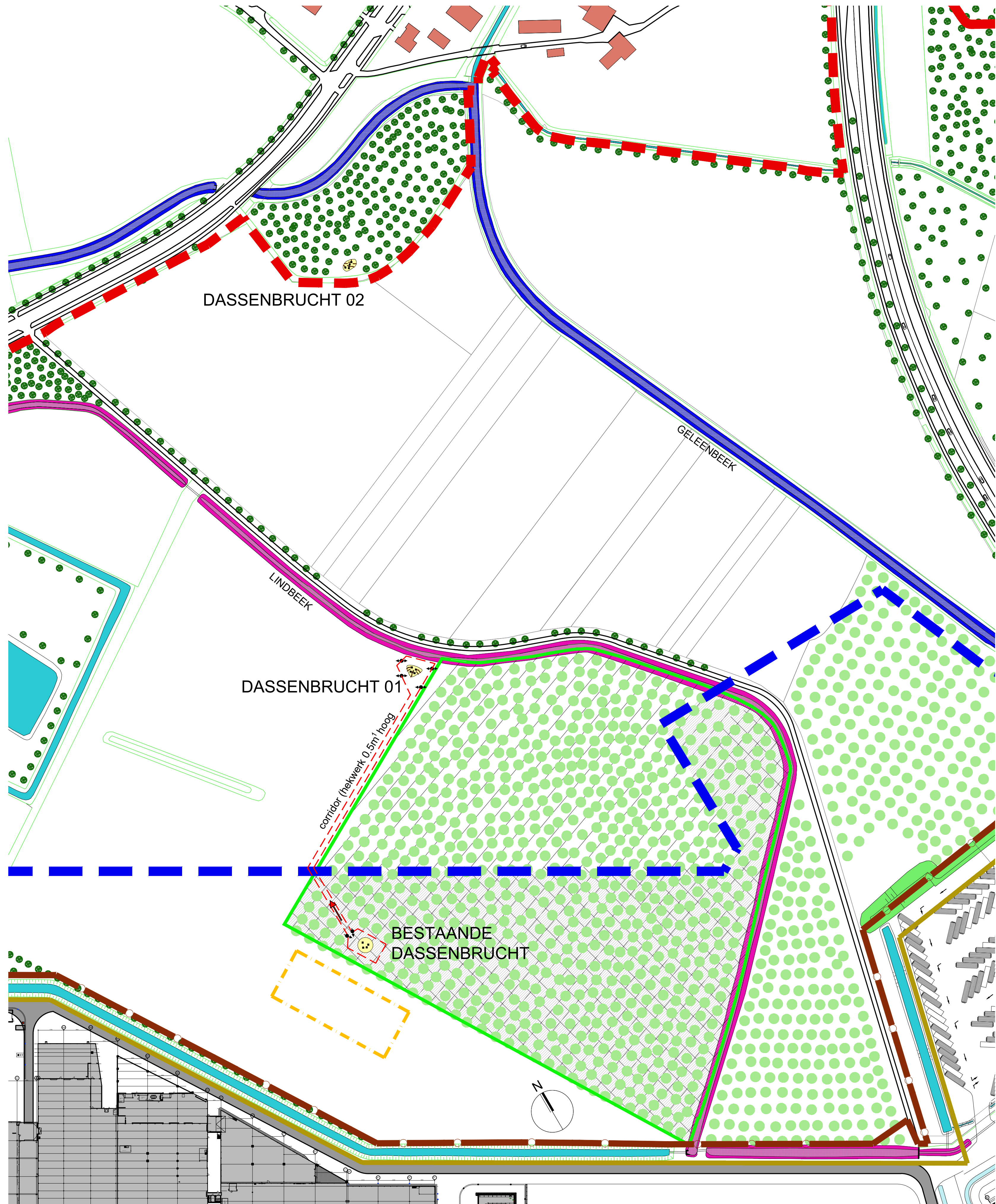




Roland
Berger

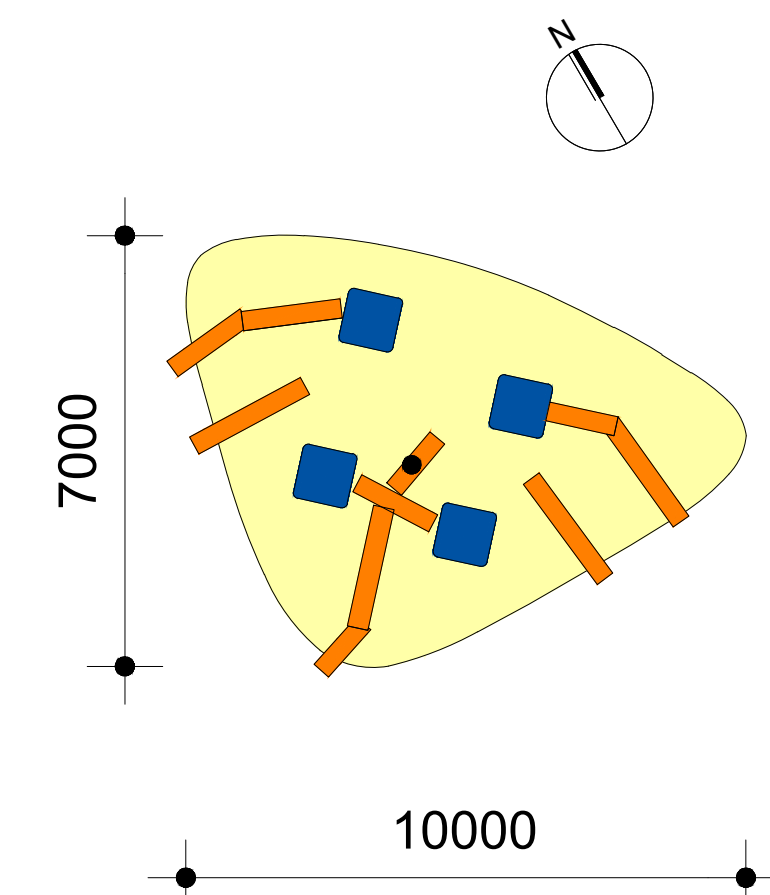
THINK:ACT

Bijlage 3: Figuur met maatregelen ten behoeve van dasburchten

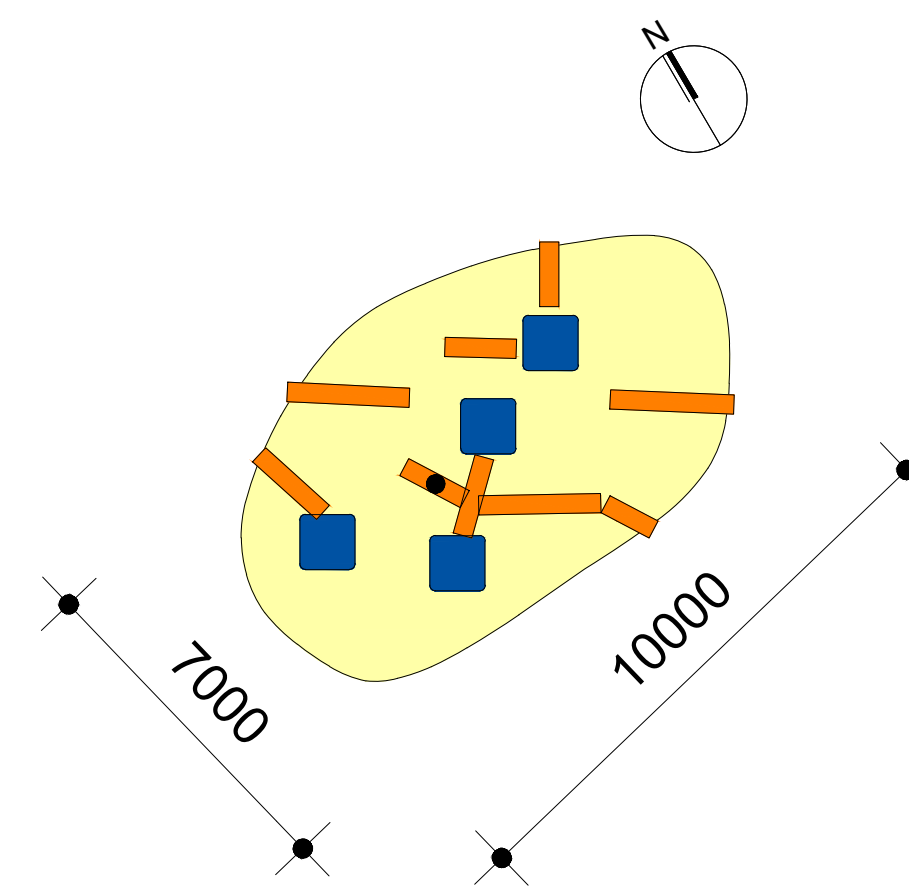


SITUATIE

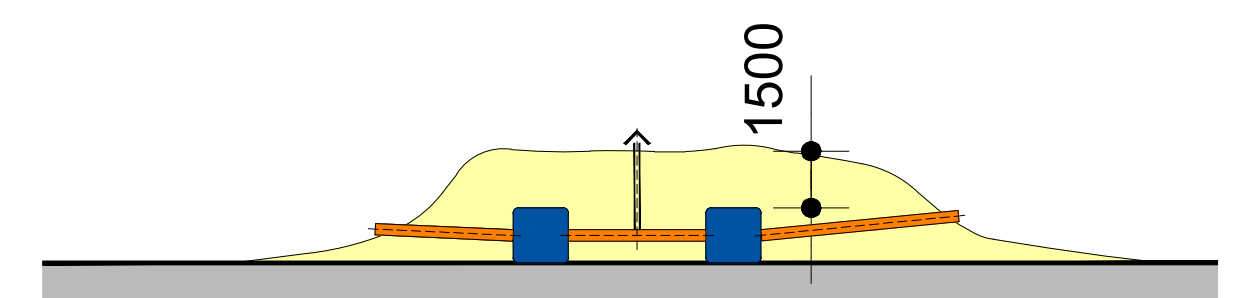
- 01, BESTAANDE DASSENBRUCHT
- 02, NIEUWE DASSENBRUCHT 01
- 03, NIEUWE DASSENBRUCHT 02



DASSENBRUCHT 01



DASSENBRUCHT 02



PRINCIPE DOORSNEDE

- CENTRALE GRESKAMER 1X1 M
- GRESBUIS 30CM DOORSNEDE
- ONTLUCHTINGSBUIS PVC 125MM

RENVOOI

- STERRENBOS
- BESTEMMINGSGRENS PIP
- HUIDIGE INRICHTINGSGRENS VDL NEDCAR
- INRICHTINGSGRENS VDL NEDCAR
- TE KAPPEN BOS
- BEGRENZING ONTGRAVING ZAND TBV NIEUWE BRUCHTEN
- DASSENRASTER 0.5M³ HOOG
- DOORGANG, EEN RICHTING
- DOORGANG, TWEE RICHTING
- FASE 2, AFSLUITING CORRIDOR MET RAASTER EN DOORGANG (EEN RICHTING)

MATERIALEN DASSENBRUCHT

CENTRALE GRESKAMER ONGEVEER 1X1M.
GRESBUIZEN 30 CM DOORSNEDE.
TOTAAL ONGEVEER 40 METER + KRUISPUNTEN (2X).
BOCHTEN 45 GRADEN (7X), ONTLUCHTINGSBUIS PVC 125 MM.
VAN BOVEN MAG HIER GEEN REGENWATER IN KOMEN.

B&W architecten

VDL Nedcar

NETHERLANDS CAR B.V.

Plotdate:

Rev. Date:

Drawn: PK

Scale: 1:1500

Date: 08-12-20

Dorpsstraat 2
Postbus 2045
Telefoon
Telefax
E-mail

6027PG Soerendonk
6020AA Budel
0495-491492
0495-494885
info@BenW-architecten.nl

Uitbreiding VDL Nedcar
lokatie dassenbruchten

File name:

Drawing nr:
A1 1914-0-B19

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
T. 0162 487000

www.anteagroup.nl