

1003-65

**IWACO**

Adviesbureau  
voor water en milieu

3369950  
19 augustus 1999

Milieueffectrapport uitbreiding Be-  
drijventerrein NedCar/  
Industriepark Swentibold

**Samenvatting**

P 1003- 65  
(3e ex)

Documenttitel **Milieueffectrapport uitbreiding Bedrijven-  
terrein NedCar/  
Industriepark Swentibold**

Soort document **Samenvatting | 19 augustus 1999**

Projectnaam

Projectnummer **3369950**

Oprachtgever **Provincie Limburg**

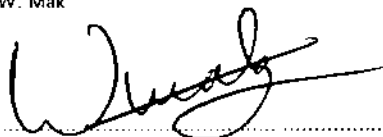
Verantwoordelijk bij opdrachtgever **mevrouw drs. A. Cella De Dan**

Projectleider **ing. P.H.M. Raeven**

Mede auteurs **ir. M.E.C. van Schendel, drs. R.J. Bonte**

Adviesgroep **Water en Ruimte**

Hoofd adviesgroep **ir. W. Mak**

  
.....  
d.d. **19 augustus 1999**

*Kwaliteitszorg en continu verbeteren hebben binnen IWACO een hoge prioriteit. Periodiek laten wij onze kwaliteitssystemen door externe bureaus evalueren en goedkeuren volgens diverse kwaliteitsborgingsnormen. Deze normen zijn:*

- volgens ISO 9001: het voor de totale organisatie geldende kwaliteitsmanagementsysteem.
- volgens STERLAB: de verrichtingen van het milieulaboratorium en de Milieutechnische Dienst (accreditatienummer L51 resp. L152).
- volgens VCA\*: het veiligheidsmanagementsysteem van de Milieutechnische Dienst.

Het eigendom inzake de informatie en kennis vervat in dit rapport berust bij IWACO. Hiervan is dan ook niet toegestaan het aan derden ter beschikking te stellen / op een andere wijze toe te passen dan waarvan in de overeenkomst toestemming wordt verleend.

## Inhoud

---

|     |   |    |
|-----|---|----|
| 1   | Inleiding                                   | 1  |
| 2   | Probleemstelling en doel                    | 3  |
| 2.1 | Ruimtebehoefte NedCar                       |    |
| 2.2 | Operatie Bottleneck                         |    |
| 3   | Eerste selectie alternatieven: van 4 naar 2 | 6  |
| 3.1 | Afbakening                                  |    |
| 3.2 | Beschrijving vier alternatieven             |    |
| 3.3 | Voorkeur NedCar en Operatie Bottleneck      |    |
| 4   | Beoordelingscriteria                        | 10 |
| 5   | Bestaande situatie en autonome ontwikkeling | 11 |
| 6   | Tweede selectie alternatieven: van 2 naar 1 | 13 |
| 6.1 | Vergelijking alternatieven                  |    |
| 6.2 | Mitigerende maatregelen                     |    |
| 6.3 | Voorkeursalternatief                        |    |
| 6.4 | Meest milieuvriendelijke alternatief        |    |
| 7   | Leemten in kennis en evaluatie              | 17 |
| 7.1 | Leemten in kennis                           |    |
| 7.2 | Evaluatie                                   |    |

---

## Bijlagen:

1. Samenhang m.e.r.-procedure en streekplanprocedure
2. Samenhangende problematiek Operatie Bottleneck
3. Begrippen en afkortingen
4. Figuren 1 t/m 3

## 1 Inleiding

### Aanleiding

De auto-industrie is van groot belang voor Limburg. Dit blijkt uit diverse beleidsdocumenten van Rijk en Provincie. Tot deze bedrijfstak, die ook wel de automotieve sector wordt genoemd, worden de productie van auto's en onderdelen en de gerelateerde dienstverlening gerekend. Een belangrijke werkgever in de regio is NedCar te Born. Om de (internationale) concurrentiepositie te behouden en tevens om een sterke verankering van de automotieve sector in Limburg te bewerkstelligen, is het noodzakelijk dat NedCar de internationale ontwikkelingen volgt. Ook optimalisatie van het productieproces, productieverhoging en de vestiging van toeleveranciers in de directe nabijheid van NedCar zijn hierbij noodzakelijk.

Voor deze activiteiten is vanaf 2003 extra ruimte nodig omdat op dat moment de productielijnen voor de nieuwe modellenreeksen worden opgebouwd. De locatiekeuzemogelijkheden voor de uitbreiding van het NedCar terrein en de daarmee samenhangende milieugevolgen worden in het milieueffectrapport (MER) beschreven. Deze samenvatting is hier een beknopte weergave van.

### Doelstelling milieueffectrapportage

Het doel van een milieueffectrapportage is het beschrijven van de gevolgen die de voorgenomen activiteit en de alternatieven voor het milieu hebben. Op deze wijze kan het milieubelang, naast andere belangen, als volwaardig aspect in de besluitvorming over de locatiekeuze worden betrokken.

### Waarom een milieueffectrapportage?

Het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) heeft aangekondigd dat per 7 juli 1999 het besluit m.e.r. wijzigt. Voor de categorie bedrijventerreinen houdt de wijziging het volgende in:

- een m.e.r. is verplicht voor (de aanleg of uitbreiding van) terreinen met een oppervlak van 150 ha of meer inclusief zones;
- voor (de aanleg of uitbreiding van) terreinen met een oppervlak van 75 tot 150 ha dient het bevoegd gezag te beoordelen of een m.e.r. noodzakelijk is.

Gedeputeerde Staten van Limburg hebben besloten om een m.e.r.-procedure uit te voeren omdat de uitbreiding van het NedCar terrein (inclusief de geluidzone) ruimer zal zijn dan 75 hectare. De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de herziening van het streekplan Zuid-Limburg. Formeel gaat het bij deze herziening om een wijziging van de grens van het stedelijk gebied.

### Streekplan

In een streekplan worden de hoofdlijnen geschetst voor de ruimtelijke ontwikkelingen in een gebied, waarbij onder andere de zoneerbare aspecten aan bod komen. Een streekplan geeft het kader aan voor de op te stellen (of te wijzigen) gemeentelijke bestemmingsplannen. Realisering van concrete activiteiten (bijvoorbeeld de uitbreiding van fabrieken) is pas mogelijk nadat onder andere de benodigde milieuvergunningen zijn verleend. Dit betekent dat tussen het streekplanbesluit en het moment van bedrijfsvestiging enkele jaren verstrijken.

**Procedure streekplan en m.e.r. gekoppeld**

Het MER is opgesteld voor de herziening van het Streekplan Zuid-Limburg. Voor de milieueffectrapportage zijn Gedeputeerde Staten van Limburg zowel initiatiefnemer als bevoegd gezag.

Hieronder zijn de stappen in de besluitvormingsprocedure kort beschreven. De m.e.r.- en streekplanherzieningsprocedure zijn in de tijd gekoppeld (zie ook bijlage 1):

1. het voornemen tot de aanleg van een nieuw bedrijventerrein is in de startnotitie ter visie gelegd bij betrokken gemeenten en verstuurd naar de wettelijke adviseurs met verzoek om advies. De startnotitie is aanmerkelijk uitgebreider dan gebruikelijk omdat reeds diverse studies uitgevoerd zijn. In de startnotitie is aangegeven welke informatie beschikbaar is, waar deze te vinden is en welke informatie nog ontbreekt voor de besluitvorming;
2. de startnotitie heeft van 1 tot en met 29 april 1999 voor eenieder ter inzage gelegen. Op basis van de ontvangen reacties en adviezen zijn de richtlijnen voor de inhoud van het milieueffectrapport door Gedeputeerde Staten van Limburg op 25 mei 1999 vastgesteld.
3. vervolgens is het MER opgesteld. Ook is de ontwerpstreekplanherziening opgesteld waarin de resultaten van het MER zijn verwerkt;
4. de ontwerpstreekplanherziening en het MER worden gedurende acht weken, van 14 september tot en met 8 november 1999, ter inzage gelegd en aan de wettelijke adviseurs toegezonden. De Commissie m.e.r. brengt uiterlijk vijf weken daarna het toetsingsadvies over het MER uit;
5. door GS wordt de streekplanherziening vastgesteld en bekend gemaakt;
6. de vastgestelde streekplanherziening wordt gedurende zes weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode kan beroep aangetekend worden;
7. GS neemt een besluit en stelt het evaluatieprogramma vast.

**Reikwijdte m.e.r.**

In onderhavig milieueffectrapport staat de uitbreiding van het bedrijventerrein Ned-Car/Industriepark Swentibold centraal. Overige ontwikkelingen in de regio worden alleen beschouwd voor zover ze voor de uitbreiding of vanwege cumulatie van milieueffecten relevant zijn. De relevante aspecten voor de afweging van de uitbreiding van het bedrijventerrein NedCar op streekplanniveau zijn geluidhinder, ecologie, landschap, leefbaarheid, landbouw en ruimtebeslag.

Inrichtingsaspecten komen aan de orde voor zover deze voor de locatiekeuze van belang zijn. De gedetailleerde wijze van inrichting van het terrein en de absolute milieubelasting die door de diverse activiteiten zal worden veroorzaakt komen aan bod in het uitwerkingstraject, bijvoorbeeld in bestemmingsplannen of tijdens de vergunningverlening.

Voor de ruimtelijke afweging in het streekplan zijn de randvoorwaarden uit wet- en regelgeving, afspraken in het kader van Operatie Bottleneck en het vigerende rijksbeleid richtinggevend.

## 2 Probleemstelling en doel

### 2.1 Ruimtebehoefte NedCar

NedCar heeft een relatief hoog aandeel in de Limburgse werkgelegenheid. NedCar biedt momenteel werkgelegenheid aan ca. 7.000 mensen, terwijl indirect een veelvoud hiervan bij het bedrijf betrokken is. Om deze werkgelegenheid en de internationale concurrentiepositie te behouden is het noodzakelijk dat NedCar de internationale ontwikkelingen volgt.

Voorafgaand aan deze m.e.r. zijn meerdere studies verricht naar het belang van de auto-industrie voor Limburg enerzijds en de specifieke ontwikkelingen in deze bedrijfstak anderzijds. Op basis hiervan heeft NedCar een aantal kernpunten voor haar toekomstig bedrijfsvoeringsconcept geformuleerd. Samengevat wil NedCar de bedrijfsvoering moderniseren en de productiecapaciteit uitbreiden (groei productievolume en opbouw nieuwe productielijnen). In het nieuwe concept is het belangrijk dat toeleveranciers (producenten van onderdelen) zich in de directe nabijheid op Industriepark Swentibold kunnen vestigen. Op deze manier kan snel en efficiënt ingespeeld worden op wensen van de klant en worden transportafstanden en voorraden geminimaliseerd. Toeleveranciers kunnen hun onderdelen direct via (interne) transportsystemen afleveren aan de productielijnen van NedCar. Tot slot moet er voldoende ruimte gereserveerd worden voor parkeren en verladen van gereedstaande auto's (Yard). Een en ander moet direct aansluiten op het huidige bedrijventerrein omdat als uitgangspunt gehanteerd wordt dat er geen transport over de weg plaats hoeft te vinden.

In het MER zijn bovengenoemde activiteiten samengevat onder de noemer 'uitbreiding bedrijventerrein NedCar'. Hiermee worden het huidige bedrijventerrein, het Industriepark Swentibold en de Yard bedoeld.

De additionele ruimtebehoefte die nodig is in het nieuwe bedrijfsvoeringsconcept is door NedCar uitgedrukt in oppervlaktecijfers (zie tabel 1). Hierbij is onderscheid gemaakt tussen autoproductie (NedCar), de toeleveranciers (Industriepark) en het parkeren en verladen (Yard). Uit dit overzicht blijkt dat NedCar een uitbreiding van het bedrijventerrein met 83 ha noodzakelijk acht om de uitbreiding en de vernieuwingen te realiseren.

**Tabel 1. Ruimtebehoefte bedrijventerrein NedCar**  
(bruto hectaren t.o.v. de referentiesituatie 1998; productie 450.000 auto's/jaar)

|                | <b>Situatie 1998</b><br>(ruimtebenutting huidig NedCar-terrein) | <b>Gewenste uitbreiding buiten huidig NedCar-terrein</b> |
|----------------|---|--|
| autoproductie  | 82  | 6  |
| Industrie park | 0   | 35   |
| Yard           | 14  | 42   |
| Totaal         | 96  | 83   |

## 2.2 Operatie Bottleneck

De uitbreiding van het bedrijventerrein NedCar is één van de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio Born/Susteren/Sittard. De belangrijkste opgave waarvoor de regio zich gesteld ziet is het nastreven van samenhang bij het realiseren van de volgende doelstellingen: het uitbouwen van de logistieke functie, het aanbrengen van een balans in de kwaliteit van het landelijk gebied en het behouden van de automotieve industrie. Om te voorkomen dat besluiten worden voorbereid bij de gemeenten en Provincie zonder de samenhang met andere projecten te beschouwen is besloten alle studies en onderzoeken bij elkaar te brengen en één totaalvisie op hoofdlijnen te formuleren. Deze ontwikkeling heeft plaatsgevonden onder de naam 'Operatie Bottleneck' (zie bijlage 2).

Op basis van diverse deelstudies is een totaalvisie tot stand gekomen voor de toekomstige ontwikkelingen in de regio. De hoofdlijn uit deze visie geldt als richtinggevend voor de oplossingsrichtingen voor de uitbreiding van het NedCar terrein. In tabel 2 zijn de punten die voor de uitbreiding van het NedCar terrein relevant zijn samengevat.



Tabel 2. Operatie Bottleneck Kader voor uitbreidingsmogelijkheden NedCar

| Doelstelling  |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ontwikkelingsmogelijkheden NedCar en logistieke sector</li> <li>- Evenwichtige groenstructuur</li> <li>- Adequate infrastructuur</li> <li>- Samenhang, afstemming</li> </ul> |  |
| Randvoorwaarden   |  |
| Ruimtelijk  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hoofdontsluiting op de N295;</li> <li>- De voorkeurslocatie N297n vormt harde grens aan de zuidzijde;</li> <li>- Geen directe wegverbinding tussen Holtum en NedCar;</li> <li>- Te zijner tijd is een ondergrondse verbinding tussen het NedCar-terrein en bedrijvencomplex Holtum-Noord denkbaar;</li> <li>- Knelpunten in de bestaande spoorlijn tussen Sittard en Holtum-Noord worden verbeterd (korte termijn);</li> <li>- Ruimte voor hoogwaardige logistieke bedrijvigheid op Holtum-Noord;</li> <li>- Binden van de automotieve industrie;</li> <li>- Het Yard oppervlak (bestemd voor geluidarme functies) dient zo beperkt mogelijk te zijn;</li> <li>- Oostelijk van de N295 en direct ten westen van Nieuwstadt mogen alleen geluidarme functies komen zoals parkeren en kantoorachtige activiteiten;</li> <li>- Ontsluitingsmogelijkheden per spoor.</li> </ul>   |
| Geluid  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- De 55 dB(A) contour NedCar wordt vastgesteld op de woningen op de rand van de omliggende woonkernen;</li> <li>- De 55 dB(A) geluidscontour van NedCar mag niet worden overschreden door de Yard-activiteiten (hier mogen alleen functies mogen komen die geen bijdrage leveren aan de geluidsbelasting (parkeren, spooraansluiting NedCar, kantoren in relatie tot de automotieve sector en dergelijke).</li> </ul>   |
| Ecologie  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- PES en EHS richtinggevend voor ruimtelijke ontwikkelingen</li> <li>- Het natuurcompensatiebeginsel zal worden gehanteerd;</li> <li>- Grenzen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Behoud en ontwikkeling van de PES (als uitwerking van de EHS);</li> <li>- Landgoed Wolfrath<sup>1</sup> als waardevol natuur- (en cultuur-)gebied;</li> <li>- Grondwaterbeschermingsgebied Roosteren.</li> </ul> </li> <li>- Realiseren ecologische verbindingzone Limbrichterbos-dal Rode beek;</li> <li>- Handhaven en versterken van (natte) ecologische verbindingzones;</li> <li>- Realiseren van ecologische samenhang tussen landgoed Wolfrath met de natuurgebieden 't Hout en IJzerbosch en de beekdalen die in de toekomst ontwikkeld zullen worden;</li> <li>- Aansluiten bij en komen tot versterking van ecologische ontwikkelingen welke gerelateerd zijn aan andere activiteiten in en aangrenzend aan het gebied.</li> </ul> |
| Landschap   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grenzen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Landgoed Wolfrath als waardevol cultuur- (en natuur-)gebied;</li> <li>- Structuurvisie Susteren<sup>2</sup></li> <li>- Landschapspark De Graven, waarbij de N297n als grens wordt gehanteerd;</li> </ul> </li> <li>- Handhaven en versterken Landschapspark Susteren;</li> <li>- Het aanleggen van schermgroen.</li> </ul>  |
| Leefbaarheid  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ruimtebeslag door bedrijventerrein;</li> <li>- Visuele veranderingen door industriële uitbreiding en gerelateerde verkeersstromen beperken;</li> <li>- Bereikbaarheid omliggende woonkernen.</li> </ul>   |
| Te bepalen:   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Oppervlak uitbreiding oostelijk van de N295</li> <li>- Plaats railaansluiting</li> </ul>  |

<sup>1</sup> Het landgoed Wolfrath is in november 1998 door de Rijksdienst voor de monumentenzorg aangewezen als beschermde buitenplaats.

<sup>2</sup> De Structuurvisie Susteren is in november 1998 formeel vastgesteld door de gemeenteraad; in dit plan zijn de uitgangspunten voor het Landschapspark Susteren opgenomen.



## 3 Eerste selectie alternatieven: van 4 naar 2

### 3.1 Afbakening

#### Studie- en plangebied

De topografische situering van NedCar en de omgeving is weergegeven in figuur 1. Het plangebied is het gebied waarin de daadwerkelijke uitbreiding gestalte kan krijgen. Het studiegebied is het gebied waar milieueffecten kunnen optreden door de uitbreiding van het bedrijventerrein NedCar. Het gebied waar beïnvloeding van het milieu optreedt kan per aspect verschillen. Zo zal bijvoorbeeld de invloed van geluid in een groter gebied waarneembaar zijn dan de invloed op archeologie. Het studiegebied is dus groter dan het plangebied en verschilt per milieuonderwerp.

#### Ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden

Voor de uitbreiding van het bedrijventerrein NedCar zijn de ruimtelijke mogelijkheden verkend. Hierbij is rekening gehouden met de volgende randvoorwaarden van NedCar:

- goede wegontsluiting;
- railaansluiting;
- vermijden van openbare wegen tussen productie, toeleveranciers en Yard (ter beperking van extra risico's in verband met ongevallen en vertraging).
- toeleveranciers en Yard gesitueerd in directe nabijheid van de productielocatie.

De verkenning heeft geleid tot een viertal reële ruimtelijke alternatieven. Deze zijn onderwerp van de streekplanbesluitvorming. De spoorinfrastructuur geldt als een inpasingsvraagstuk en wordt niet direct gezien als een besluitvormingsonderwerp voor de locatiekeuze van de bedrijfsterreinuitbreiding. De ligging van de alternatieven is weergegeven in figuur 2. Het totale plangebied wordt dus gevormd door de vier alternatieven.

### 3.2 Beschrijving vier alternatieven

De ruimtelijke mogelijkheden voor de realisering van de uitbreiding zijn uitgewerkt in vier alternatieven. Hierna worden deze alternatieven kort beschreven. Vervolgens wordt ingegaan op voorkeuren van betrokken partijen.

#### Alternatief 1. Holtum-Noord/Zuid (figuur 2a)

Dit alternatief is ruimtelijk gekoppeld aan het bedrijfsterrein Holtum-Noord. In het vigerende streekplan is de noordzijde van dit terrein aangewezen als te ontwikkelen terrein. Op Holtum-Noord is ontsluiting per water en spoor mogelijk. Dit terrein is echter niet groot genoeg voor het Industriepark én de Yard. Het Industriepark wordt daarom ontwikkeld aan de zuidzijde van NedCar, binnen het zoekgebied van de nieuwe verbindingsweg N297n. Beide terreinen kunnen met elkaar verbonden worden door een nieuw aan te leggen weg aan de oostzijde van de A2.

#### Alternatief 2. Noord (figuur 2b)

In dit alternatief wordt een volledig aaneensluitend bedrijventerrein gerealiseerd ten noorden van het huidige bedrijfsterrein van NedCar. Het gebied wordt ontsloten door een versterking van de weginfrastructuur aan de noordzijde door vanaf de N295 een aansluiting te maken op de A2 ter hoogte van Holtum. Er wordt een nieuwe spoorlijn aangelegd die aansluit op de hoofdspoorlijn Sittard-Roermond. Er kan een goede extra wegaansluiting van de A2 en het bedrijfsterrein Holtum-Noord gerealiseerd worden.

#### Alternatief 3. Zuid/Oost (figuur 2c)

Bij dit alternatief wordt het Industriepark ten zuiden van NedCar en de N297n aangelegd (analoog aan alternatief 1) en de Yard ten oosten van de provinciale weg (N295). Hierdoor wordt een nagenoeg aaneensluitend bedrijventerrein gerealiseerd. De wegontsluiting verloopt via de N295 en de N297n naar de A2. Het Industriepark en de Yard worden met een viaduct over de N295 met elkaar verbonden. Via een nieuw aan te leggen railaansluiting is een directe verbinding naar de hoofdspoorlijn Sittard-Roermond mogelijk kruising van de spoorlijn en openbare wegen komt niet voor.

#### Alternatief 4. Zuid (figuur 2d)

Bij dit alternatief wordt het Industriepark ten zuiden van NedCar aangelegd. De Yard wordt ook ten zuiden van NedCar gesitueerd. Via de N297n ontstaat een directe verbinding met de A2. De spoorlijnaansluiting kan worden gerealiseerd door ten zuiden van Nieuwstadt een aanhaking te maken op de spoorlijn Sittard-Roermond. Door de situering van de Yard ten zuiden van NedCar wordt de N297n tot buiten de, in het viigerende streekplan Westelijke Mijnstreek, vastgestelde corridor verschoven. Ook bij dit alternatief kan het totale bedrijfsterrein worden beperkt tot één locatie en is kruising van openbare wegen niet nodig.

### 3.3 Voorkeur NedCar en Operatie Bottleneck

#### Voorkeur NedCar

NedCar constateert dat de uitbreidingsrichtingen in principe allemaal realiseerbaar zijn; in alle gevallen kan een goede externe weg- en railontsluiting gerealiseerd worden. Ten aanzien van de randvoorwaarden is bij de alternatieven Noord en Holtum-Noord/Zuid een complexe weg- en spoorinfrastructuur nodig wat aanzienlijke investeringen vereist. Bij alternatief Holtum-Noord/Zuid is sprake van twee, niet aan elkaar grenzende, locaties waardoor gebruik gemaakt moet worden van de openbare weg of een nieuwe weg gerealiseerd moet worden. De Yard kan in deze situatie niet in de directe nabijheid van de productielocatie gerealiseerd worden. NedCar heeft geen voorkeur voor een alternatief aangegeven.

#### Toetsing aan uitgangspunten Operatie Bottleneck

Op basis van de visie Operatie Bottleneck en de randvoorwaarden zijn de uitbreidingsmogelijkheden beoordeeld. De nadruk ligt hierbij op ruimtelijke aspecten, ecologie, landschap en leefbaarheid. Geluidaspecten komen bij de tweede selectie gedetailleerd aan de orde. De resultaten van de beoordeling van de uitbreidingsmogelijkheden zijn hieronder beknopt weergegeven.

De twee alternatieven **Noord** en **Zuid** overschrijden de harde grenzen voor landschap en ecologie. In alternatief Noord wordt het Landgoed Wolfrath aangetast en worden de PES en de ontwikkeling van Landschapsplan Susteren beïnvloed. Bij alternatief Zuid komen de PES en Landschapspark De Graven (aantasting Limbrichterbos inclusief bufferzone) onder druk te staan. Alternatief Zuid heeft bovendien als nadeel dat de N297n in zuidelijke richting verlegd moet worden en de aansluiting op de N295 waarschijnlijk niet mogelijk is. Daarnaast is een ongelijkvloerse kruising van de spooraansluiting met de N297n door ruimtegebrek niet mogelijk en wordt de afstand tot de kern van Nieuwstadt kleiner.

Alternatief **Holtum-Noord/Zuid** heeft ruimtelijk gezien als belangrijke nadelen dat ontsluiting van de Yard en de productie van NedCar over de openbare wegen langs woonkern Holtum moet plaatsvinden en spoorontsluiting via het bestaande goederenspoor Born-Sittard. Aanleg van een nieuwe verbindingsweg wordt afgewezen omdat hierdoor ruimte voor aanliggende bedrijvigheid kan ontstaan, wat in strijd is met de handhaafbare grenzen. Bovendien is het niet acceptabel vanwege de toekomstige verbreding van de A2. Dit alternatief valt, met uitzondering van het gedeelte ten oosten

van Wolfrath, binnen de PES. Holtum-Noord is in principe gereserveerd voor logistieke activiteiten; aan deze voorwaarde wordt niet voldaan.

Alternatief **Zuid/Oost** valt gedeeltelijk binnen de ecologische structuur; het gebied ten oosten van Wolfrath en het noordelijk gedeelte van de Yard aan de oostkant van de N295 tasten de PES aan. Dit alternatief is deels geprojecteerd op het grondwaterbeschermingsgebied. Het alternatief valt binnen de landschappelijke en ruimtelijke kaders.

In het kader van Operatie Bottleneck is alternatief Zuid/Oost als voorkeursalternatief vastgesteld. De Gemeenteraden en Provinciale Staten hebben bij het vaststellen van de samenhangende visie benadrukt dat bij verdere uitwerking van dit alternatief aandacht moet worden besteed aan:

- de omvang van het bedrijfsterrein oostelijk van de N295;
- mogelijkheden voor stapeling van auto's;
- bestemming Industriepark Swentibold exclusief voor toeleveranciers.

Bovendien is afgesproken dat de ontwikkeling van een deel van de ecologische verbindingzone en de natuurontwikkeling in het beekdal van de Geleenbeek bij realisatie van dit alternatief hoge prioriteit krijgt.

De samenwerkende partners in de Operatie Bottleneck hebben alternatief Zuid/Oost als voorkeursalternatief aangemerkt. Hierbij is een aantal aanvullende randvoorwaarden gesteld:

- op uitbreiding in de richting van de woonkernen (m.n. Nieuwstadt) moeten de akoestisch minder relevante activiteiten terechtkomen;
- de Yard mag de grens van het grondwaterbeschermingsgebied niet overschrijden;
- er is een inwaartse zonering noodzakelijk om te voldoen aan het beleidsuitgangspunt voor geluid (55 dB (A) te Nieuwstadt).

De vergelijking van bovenstaande visie met de visie van NedCar is weergegeven in tabel 3. Op basis van de randvoorwaarden is een aangepast alternatief tot stand gekomen. In tabel 3 wordt de geboden extra ruimte geconfronteerd met het huidige ruimtebeslag en het door NedCar gewenste ruimtebeslag.

**Tabel 3. Wens en mogelijkheden voor het toekomstig Bedrijfsterrein NedCar**  
(bruto hectaren t.o.v. de referentiesituatie 1998; productie 450.000 auto's/jaar)

|                | <b>Situatie 1998</b><br>Ruimtebenutting huidige<br>NedCar-terrein | <b>Visie NedCar</b><br>Gewenste uitbreiding buiten<br>huidig NedCar-terrein | <b>Keuze Bottleneck</b><br>Mogelijkheden uitbreiding<br>buiten huidige NedCar-<br>terrein |
|----------------|---|---|---|
| Autoproductie  | 82  | 6   | 6*  |
| Industrie park | 0   | 35  | 16  |
| Yard           | 14  | 42  | 42**  |
| Totaal         | 96  | 83  | 64  |

\* in noordoostelijke richting ten westen van de N295

\*\* afhankelijk van ruimtebesparingsmogelijkheden dient dit oppervlak verder beperkt te worden.

De maximaal beschikbare oppervlakte van 64 ha betekent dat voor de uitbreiding van het bedrijfsterrein NedCar minimaal 19 ha minder beschikbaar is dan de behoefte (83 ha). Voor de uitbreiding van de kernactiviteiten en de vestiging van toeleveranciers dient nadrukkelijk naar de mogelijkheden op het huidige terrein te worden gekeken.

Door NedCar is aangegeven dat ondanks deze ruimtebeperking onderzocht wordt hoe de ontwikkelingen gerealiseerd kunnen worden.

*Conclusie*

Omdat de alternatieven Holtum-Noord/Zuid en Zuid/Oost op milieuhygiënische gronden uitvoerbaar zijn, worden beide alternatieven nader uitgewerkt. De alternatieven Noord en Zuid worden niet verder uitgewerkt omdat deze niet passen binnen de gestelde randvoorwaarden van Operatie Bottleneck.

## 4 Beoordelingscriteria

Op basis van de eerste selectie worden twee alternatieven nader beoordeeld, alternatief Holtum Noord/Zuid en alternatief Zuid/Oost. Het kader waarop deze twee alternatieven beoordeeld worden is gebaseerd op vastgesteld beleid en bestuurlijke afspraken. Voor een streekplanwijziging zijn met name criteria aan de orde die voor de locatiekeuze essentieel zijn. Deze locatiekeuzecriteria zijn samengevat in tabel 4.

Tabel 4. Locatiekeuzecriteria

| Aspect              | Criterium   | Meetlat- en eenheid  |
|---------------------|---|--|
| Geluid <sup>3</sup> | Geluidshinder door industrielawaai                                  | Aantal woningen binnen 55 dB(A) contour  |
|                     | Geluidshinder door verkeerslawaaï                                   | Toename aantal gehinderden   |
|                     | Geluidshinder door railawaai  |  |
| Ecologie            | Vernietiging bestaande natuurwaarden                                | Verlies waardevol gebied in ha.  |
|                     | Verstoring bestaande natuurwaarden                                  | Verstoord gebied in ha.  |
|                     | Versnippering bestaande natuur-/leefgebieden                        | Barrièrewerking  |
|                     | Aantasting mogelijkheden voor natuurontwikkeling                    | Aantasting natuurontwikkelingsgebied in ha.                                    |
| Landschap           | Aantasting bestaande landschappen                                   | Verlies open gebied, besloten gebied, beekdal-landschap en overig buitengebied |
| Leefbaarheid        | Beïnvloeding woonlocaties (onder andere ruimtegebruik, lichthinder) | Afstand tot woningen in meters   |
|                     | Beïnvloeding bereikbaarheid woonkernen                              | Barrièrewerking  |
| Landbouw            | Beïnvloeding landbouwmogelijkheden                                  | Verlies areaal in ha.  |

Opmerkingen bij de tabel:

- voor geluidshinder vormt het beleidskader van de provincie Limburg de leidraad. De gehanteerde norm is 5 dB(A) strenger dan de normstelling uit de Wet geluidshinder. De 55 dB(A) contour mag niet overschreden worden. Naast industrielawaai wordt ook aandacht besteed aan verkeerslawaaï;
- door aanleg van het bedrijventerrein zal landbouwgrond verloren gaan. Daarnaast zal landbouwgrond verloren gaan door toepassing van natuurcompensatie in verband met verlies van bestaande natuurwaarden.

### Overige milieuaspecten

Een aantal milieuaspecten speelt een belangrijke rol in de volgende fasen van de besluitvorming. Voor de locatiekeuze op streekplanniveau zijn deze niet direct van belang. Bij vergelijking van de effecten zijn deze criteria, voor zover voor de afzonderlijke locaties relevant, kwalitatief beschreven. Deze milieucriteria komen tijdens de bestemmingsplanfase expliciet aan de orde en/of spelen een rol bij de vergunningverlening. Het betreft de criteria:

- grondwater/bodem;
- oppervlaktewater;
- energimanagement;
- lucht;
- verkeersveiligheid;
- volksgezondheid;
- externe veiligheid;
- recreatie;
- geologie en geomorfologie,
- archeologie en cultuurhistorie.

<sup>3</sup> Eventuele trillinghinder is beschouwd bij het aspect geluid. In relatie tot het bedrijf wordt (analoog aan de huidige ervaringen) geen trillinghinder in de omgeving verwacht



## 5 Bestaande situatie en autonome ontwikkeling

In dit hoofdstuk is voor het studiegebied per relevant milieu aspect de huidige situatie anno 1998 en de situatie bij autonome ontwikkeling beschreven. Autonome ontwikkeling betreft de ontwikkeling bij voortzetting van het huidige beleid. De overige milieuaspecten zijn in deze samenvatting niet behandeld; hiervoor wordt verwezen naar het hoofdrapport.

### Geluid

#### *Bestaande situatie*

In het studiegebied zijn het wegverkeer op de A2, N297 en N295, de bedrijventerreinen NedCar en Holtum-Noord en de spoorlijn Sittard-Roermond bepalend voor de geluidssituatie. Omdat NedCar een continubedrijf is, is met name de nachtperiode bepalend voor de geluidbelasting.

#### *Autonome ontwikkeling*

Het wegverkeer zal op alle wegen groeien waardoor de geluidbelasting toeneemt. Het bedrijventerrein Holtum-Noord zal zich verder ontwikkelen in noordelijke richting, waarbij wordt aangenomen dat dit geen extra geluidbelasting voor de woonkern Holtum betekent. Ook het gebruik van het spoorwegennet zal de komende jaren fors toenemen waardoor meer hinder verwacht wordt.

### Ecologie

#### *Bestaande situatie*

In de Provinciale Bosnota zijn het Limbrichterbos, Grasbroek, IJzerenbosch, 't Hout en Wolfrath als A-locatie bos gekwalificeerd. De belangrijkste natuurwaarden bevinden zich aan de noordkant van het studiegebied in het Landgoed Wolfrath en natuurgebied 't Hout. Door het gebied, dat deels valt binnen de PES, lopen de Geleenbeek en de Lindbeek. Het Limbrichterbos vormt een waardevolle ecologische eenheid met De Rollen en Grasbroek. In het gebied binnen de invloedssfeer van NedCar komen een aantal beschermde diersoorten voor.

#### *Autonome ontwikkeling*

Door de ontwikkeling van landschapspark de Graven zullen naar verwachting de natuurwaarden in het gebied ten zuiden van NedCar toenemen. Als de N297 naar een meer zuidelijk tracé verlegd wordt, zal de natuurwaarde dalen door de barrièrewerking van de weg. Indien de Geleenbeek een meer natuurlijk karakter krijgt zal dit de flora en fauna ten goede komen, waardoor de natuurwaarde van het gebied zal toenemen. Door de uitvoering van landsschapsplan de Graven zal ook de natuurwaarde in het gebied ten noorden van NedCar toenemen. Het behoud van intrinsieke natuurwaarden en het bieden van migratieroutes tussen bos- en natuurgebieden (onderdeel PES) heeft een positieve invloed op de verbinding van de natuurgebieden en daarmee op soortensamenstelling en kwaliteit van de gebieden.

### Landschap

#### *Bestaande situatie*

Ten zuiden van NedCar bevindt zich Landschapspark de Graven, inclusief het bosgebied De Rollen/Limbrichterbos. Aan de noordkant ligt het landgoed Wolfrath met een waardevol eikenhouthakbos en een beschermd monument 'Kasteel Wolfrath'. Ten Oosten bevindt zich een beekdallandschap (Geleenbeek) met plaatselijk populierenbos. Ten westen van NedCar ligt de A2 en agrarisch gebied.

*Autonome ontwikkeling*

Door het voornemen om de N297 in zuidelijke richting te verleggen, wordt het agrarisch cultuurlandschap doorsneden. Voor het Limbrichterbos ligt het accent op natuurlijke ontwikkeling.

**Leefbaarheid***Bestaande situatie*

Verkeershinder wordt veroorzaakt door aan- en afvoer van grondstoffen en geproduceerde auto's en door woon-/werkverkeer. De kernen van Limbricht en Born ondervinden hinder van het goederenspoor. Het gehele terrein is 's nachts verlicht.

*Autonome ontwikkeling*

Door uitbreiding van het aantal woningen komt de woonbebouwing dichterbij het NedCar terrein te liggen. De productietoename (tot 300.000 auto's) zal een lichte toename van het aantal transportbewegingen veroorzaken. Onafhankelijk van NedCar nemen de vervoersintensiteiten op de (spoor-)wegen en de daarmee gepaard gaande hinder toe.

**Landbouw***Bestaande situatie*

Aan de zuid- en zuidoostkant van het NedCar terrein ligt landbouwgrond die voornamelijk gebruikt wordt als weiland en voor een klein gedeelte ook voor akkerbouw en fruitteelt.

*Autonome ontwikkeling*

Door ontwikkelingen binnen de land- en tuinbouwsector zal het aantal bedrijven jaarlijks afnemen. Het areaal cultuurgrond wordt kleiner door de toenemende druk op de grond voor industriële, infrastructurele, ecologische en volkshuisvestingsdoeleinden.



## 6 Tweede selectie alternatieven: van 2 naar 1

In dit hoofdstuk worden de (ruimtelijke relevante) milieueffecten van de alternatieven Zuid/Oost en Holtum-Noord/Zuid voor de uitbreiding van het bedrijventerrein NedCar beschreven. Tevens worden mitigerende maatregelen en het meest milieuvriendelijke alternatief beschreven. Beide alternatieven worden met de huidige situatie anno 1998 en de situatie van autonome ontwikkeling vergeleken. In deze laatste situatie kan NedCar uitbreiden tot ca. 300.000 auto's per jaar maar geen ingrijpende wijzigingen in de bedrijfsvoering realiseren. De aanleg van de N297n vindt wel plaats.

### 6.1 Vergelijking alternatieven

In tabel 5 is het resultaat van de vergelijking van de alternatieven met de huidige toestand en de autonome ontwikkeling. Na de tabel volgt een korte motivatie.

Tabel 5. Vergelijking alternatieven

| Aspect       | Criterium   | Meetlat   | Bestaande toestand 1998 | Autonome ontwikkeling <sup>4</sup> | Zuid/Oost | Holtum-Noord/Zuid |
|--------------|---|---|-------------------------|------------------------------------|-----------|-------------------|
| Geluid       | Geluidshinder door industrielawaai                                | Aantal woningen binnen 55 dB(A) contour                                       | 0                       | 0                                  | -         | -                 |
|              | Geluidshinder door verkeerslawaai                                 | Aantal gehinderden  | 0                       | -                                  | -         | --                |
|              | Geluidshinder door raillawaai                                     | Aantal gehinderden  | 0                       | -                                  | -         | --                |
| Ecologie     | Vernietiging bestaande natuurwaarden                              | Verlies waardevol gebied  | 0                       | 0/-                                | -         | -                 |
|              | Verstoring bestaande natuurwaarden <sup>5</sup>                   | Verstoord gebied  | 0                       | -                                  | --        | --                |
|              | Versnippering bestaande natuur-/leefgebieden                      | Barrièrewerking   | 0                       | 0/-                                | --        | -                 |
|              | Aantasting mogelijkheden voor natuurontwikkeling                  | Aantasting natuur ontw. gebied  | 0                       | -                                  | --        | -                 |
| Landschap    | Aantasting bestaande landschappen                                 | Verlies open gebied, besloten gebied, beekdallandschap en overig buitengebied | 0                       | 0/-                                | --        | -                 |
| Leefbaarheid | Beïnvloeding woonlocaties door visuele veranderingen <sup>6</sup> | Afstand tot dorps-kern woningen   | 0                       | -                                  | --        | --                |
|              | Beïnvloeding bereikbaarheid woongebieden                          | Barrièrewerking   | 0                       | 0                                  | 0         | -                 |
| Landbouw     | Beïnvloeding landbouwgebieden                                     | Verlies areaal  | 0                       | -                                  | --        | --                |

Legenda:

- 0 geen effecten of neutrale effecten in vergelijking met bestaande toestand
- verslechtering ten opzichte van bestaande toestand
- grote verslechtering ten opzichte van bestaande toestand

<sup>4</sup> Definitie autonome ontwikkeling: zie paragraaf 7.2

<sup>5</sup> Verstoring: gebied binnen 45 dB(A) etmaalwaarde contouren toekomstige situatie NedCar (poldercontouren)

<sup>6</sup> De dichtbij gelegen woningen van Nieuwstadt liggen op enkele tientallen meters van de zuidelijke uitbreiding van NedCar. Voor deze woningen treedt geen verschil op tussen de alternatieven

### **Geluid**

Door toekomstig intensiever gebruik van wegen en spoorwegen zal meer geluidshinder veroorzaakt worden (autonome ontwikkeling). Door productie-uitbreiding van NedCar en de vestiging van toeleveranciers op het terrein treedt een toename van geluidshinder door industrielawaai op. Deze toename is voor beide alternatieven gelijk.

Alternatief Holtum-Noord/Zuid veroorzaakt meer geluidshinder door verkeerslawaaï dan alternatief Zuid/Oost. Dit wordt veroorzaakt door de projectie van de Yard op Holtum-Noord en het daarmee noodzakelijke gebruik van de openbare wegen tussen beide locaties. Bij het alternatief Holtum-Noord/Zuid wordt het railtransport over de bestaande spoorlijn Born-Sittard door de kernen Holtum, Born, Limbricht en Sittard geleid wat tot een toename van hinder leidt. Bij het alternatief Zuid/Oost wordt het railtransport direct via een nieuwe aansluiting op deze spoorlijn afgewikkeld, waarbij een nieuwe railontsluiting ten westen van Nieuwstadt wordt gebruikt. Het alternatief Holtum-Noord/Zuid veroorzaakt ook meer geluidshinder door raillawaaï dan alternatief Zuid/Oost.

### **Ecologie**

Beide alternatieven leiden ten opzichte van de autonome ontwikkeling tot een vernietiging van een beperkt oppervlak van natuurwaarden nabij Wolfrath en het leefgebied van sterk bedreigde / beschermde diersoorten. Ook voor verstoring verschillen beide alternatieven niet omdat de Yard akoestisch niet relevant is. Beide alternatieven verschillen wel ten aanzien van versnippering van leefgebieden en aantasting van ontwikkelingszones/verbindingszone. Voor beide criteria treden bij alternatief Zuid/Oost meer effecten op dan bij alternatief Holtum-Noord/Zuid.

### **Landschap**

De aanleg van de N297n (autonome ontwikkeling) tast het gebied ten oosten van de A2 aan. Het verschil tussen de twee alternatieven wordt wat betreft de aantasting van landschappelijke waarden bepaald door de ruimte die de Yard aan de oostzijde van de N295 uiteindelijk zal innemen. Alternatief Zuid/Oost neemt hiervoor meer ruimte in beslag dan alternatief Holtum-Noord/Zuid waarbij geen aanspraak gedaan wordt op het gebied ten oosten van de N295.

### **Leefbaarheid**

Bij alternatief Zuid/Oost is de afstand van de Yard ten oosten van de N295 tot de woonkern kleiner dan bij alternatief Holtum-Noord/Zuid waardoor de woonlocaties meer beïnvloed worden door visuele veranderingen. De veranderingen voor woningen in zuidelijke richting zijn in beide alternatieven gelijk. Het transportverkeer tussen NedCar en de Yard bij alternatief Holtum-Noord/Zuid kan op de openbare wegen tot een barrière en tot beïnvloeding van de bereikbaarheid van woongebieden leiden.

### **Landbouw**

Door de aanleg van de N297n gaat landbouwgrond verloren. In alternatief Zuid/Oost gaat landbouwgrond verloren ten oosten van de N295 door projectie van de Yard op deze plaats. Bij projectie van de Yard op Holtum-Noord in alternatief Holtum-Noord/Zuid zal verdringing optreden van logistieke bedrijven, waarvoor elders ruimte gecreëerd moet worden. Ook dit kan tot verlies van landbouwareaal leiden.

### **Conclusie**

De alternatieven Holtum-Noord/Zuid en Zuid/Oost zijn vergeleken op 5 verschillende aspecten. Deze aspecten kunnen verdeeld worden in natuurgerichte aspecten (ecologie en landschap), mensgerichte aspecten (geluid en leefbaarheid) en landbouw.

Wat betreft de natuurgerichte aspecten komt alternatief Holtum-Noord/Zuid gunstiger naar voren dan alternatief Zuid/Oost. Voor de mensgerichte aspecten scoort over het algemeen alternatief Zuid/Oost gunstiger omdat transport van en naar de Yard geen hinder voor de omgeving oplevert. Voor landbouw verschillen beide alternatieven nauwelijks van elkaar.

Belangrijk is verder dat vanuit ruimtelijk opzicht alternatief Holtum-Noord/Zuid minder in aanmerking komt vanwege het logistieke belang van de locatie. Projectie van de Yard op Holtum-Noord zal tot ruimtebeslag voor industriële activiteiten elders leiden met alle effecten van dien voor natuur-, milieu- en overige aspecten.

## 6.2 Mitigerende maatregelen

Mitigerende maatregelen zijn maatregelen om de negatieve effecten van de voorgenomen activiteit te beperken. Om de nadelige gevolgen van de uitbreiding van het bedrijventerrein NedCar te beperken of te voorkomen worden onderstaande mitigerende maatregelen in beschouwing genomen. De mitigerende maatregelen zijn beoordeeld op hun toepassing op de alternatieven Zuid/Oost en Holtum-Noord/Zuid. Hierbij is geen rekening gehouden met het effect van de verdringing (door reeds geplande logistieke activiteiten op Holtum-Noord) indien gekozen wordt voor Holtum-Noord/Zuid. In tabel 6 is deze beoordeling samengevat.

**Tabel 6. Toepassingsmogelijkheden mitigerende maatregelen**

| Aspecten                         | Mitigerende maatregel  | Alternatief Zuid/Oost   | Alternatief Holtum-Noord/Zuid                |
|----------------------------------|--|---|--|
| Beperking ruimtegebruik          | Compact bouwen   | Goed toepasbaar. (locatie toeleveranciers voor beide locaties gelijk)<br>Ruimtewinst mogelijk |  |
|                                  | Beperking voorraad en stapelen auto's                          | Goed toepasbaar. Voor beide locaties gelijk   |  |
| Mogelijkheden landschap en groen | Op het terrein   | Niet gewenst, leidt tot meer oppervlak voor bedrijfsterrein                                   |  |
|                                  | Groeninpassing omgeving  | Goed toepasbaar<br>Versnelde realisering Geleenbeek<br>Meer aansluiting op PES mogelijk       | Goed toepasbaar                              |
| Integraal waterbeheer            | Voorzieningen op en buiten bedrijfsterrein                     | Goed toepasbaar vanwege aansluiting op omgeving<br>Versnelde realisering Geleenbeek           | Minder goed toepasbaar                       |
| Duurzame ruimtelijke inrichting  | Optimaal gebruik water en energie<br>Beperken intern transport | Goed toepasbaar   | Minder goed toepasbaar vanwege twee locaties |
| Andere transportvormen           | Ondergronds buizentransport                                    | Niet reëel  | Niet reëel                                   |

### 6.3 Voorkeursalternatief

Uit de vergelijking van alternatieven spreekt geen eenduidige voorkeur voor één van de beide locaties. Wel is het zo dat de toepassingsmogelijkheden voor mitigerende maatregelen bij Alternatief Zuid/Oost beter zijn dan bij Alternatief Holtum Noord/Zuid. Ook past dit alternatief het best binnen het door de Operatie Bottleneck gestelde kader. Om deze redenen wordt Alternatief Zuid/Oost aangemerkt als voorkeursalternatief.

### 6.4 Meest milieuvriendelijke alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) is het alternatief waarbij de best bestaande maatregelen voor de bescherming van het milieu worden toegepast; dat wil zeggen een alternatief waarbij de effecten op woon- en leefmilieu en op landschap en ecologie zo beperkt mogelijk zijn. Economische aspecten zijn niet doorslaggevend voor de keuze van het meest milieuvriendelijke alternatief. De maatregelen moeten echter wel economisch uitvoerbaar zijn.

Alternatief Zuid/Oost biedt de beste mogelijkheden om mitigerende maatregelen toe te passen. Gelijktijdige toepassing van alle mogelijke maatregelen leidt echter tot een economisch niet haalbaar alternatief. Het meest milieuvriendelijke alternatief dient daarom met name gericht te zijn op terugdringing van het ruimtegebruik voor met name de Yard (duurzame ruimtelijke inrichting). Dit resulteert (gedeeltelijk) in beperking van de effecten zoals beschreven bij ecologie (minder vernietiging en versnippering), landschap (minder aantasting), leefbaarheid (toenemende afstand tot woonkern) en landbouw (minder verlies oppervlak).

Alternatief Zuid/Oost wordt in combinatie met de toepassing van mitigerende maatregelen gericht op ruimtebeperking en versterking van de ecologische structuur als meest milieuvriendelijke alternatief aangemerkt.

## 7 Leemten in kennis en evaluatie

### 7.1 Leemten in kennis

Voor het milieueffectrapport staat de milieu informatie die noodzakelijk is voor het nemen van het streekplanbesluit centraal. Bij het opstellen van dit milieueffectrapport zijn geen essentiële kennisleemten geconstateerd. Wel is een aantal aandachtspunten geformuleerd die belangrijk zijn bij de verdere besluitvorming. Deze zijn beschreven in paragraaf 7.2.

Milieueffectrapportage is voorspellend van aard. Na (of tijdens) uitvoering van de voorgenomen activiteit (de uitbreiding van het bedrijventerrein NedCar) is het van belang om na te gaan of deze juist is. Daarom wordt een evaluatie uitgevoerd om de werkelijk optredende effecten te bepalen, om de invloed van (beleids-)ontwikkelingen mee te kunnen nemen en om nieuw verworven kennis gedurende het project toe te kunnen passen. In paragraaf 7.3 is een eerste aanzet voor het evaluatieprogramma beschreven.

Bij het opstellen van dit milieueffectrapport zijn geen essentiële kennisleemten geconstateerd. Desondanks zijn er een aantal aandachtspunten waaraan bij de verdere besluitvorming aandacht moet worden besteed. Deze aandachtspunten worden onderstaand toegelicht.

- Geluid: Bij de verdere uitwerking van het streekplan is detaillering van technische maatregelen aan de bron relevant. In deze context zal nagegaan worden of verdergaande optimalisatie van akoestische modelvorming en de wijze van interne zoning op het bedrijventerrein nog kansen biedt voor verdergaande geluidreductie in de omgeving.
- Cumulatie met andere lawaaibronnen: bij de besluitvorming voor het streekplan zal de samenhang tussen de aanleg van de N297n en de uitbreiding van NedCar nader beschouwd worden.
- Landschap en ecologie: in het kader van de operatie Bottleneck zal een plan voor een evenwichtige groenontwikkeling uitgewerkt en geconcretiseerd worden. Naast het huidige NedCar terrein zijn er namelijk meerdere drukken wegen (N297, N195, A2) en spoorlijnen in het gebied aanwezig waarvoor eveneens belangrijke veranderingen op stapel staan.
- Verkeersveiligheid: Voor de aanleg van de N297n is een separaat MER opgesteld. Ook verkeersveiligheid zal in het kader van de operatie Bottleneck geconcretiseerd worden.
- Leefbaarheid: dit onderwerp is in het MER gerelateerd aan lawaaihinder, visuele veranderingen en bereikbaarheid. Bij de vergunningverlening zal aandacht aan geur en licht besteed worden.

### 7.2 Evaluatie

In het streekplanbesluit moet worden aangegeven hoe en wanneer de evaluatie wordt uitgevoerd. De uitbreiding van het bedrijventerrein NedCar zal enige jaren in beslag nemen. Het bewaken van de achtergrondsituatie en de uitgangspunten worden daarom in het kader van het bestemmingsplan verder uitgewerkt. Een dergelijke evaluatie wordt eens in de drie tot vijf jaar uitgevoerd. Afstemming met evaluatieprogramma's voor andere projecten in het gebied is noodzakelijk. In tabel 7 is een eerste aanzet gegeven voor het evaluatieprogramma.

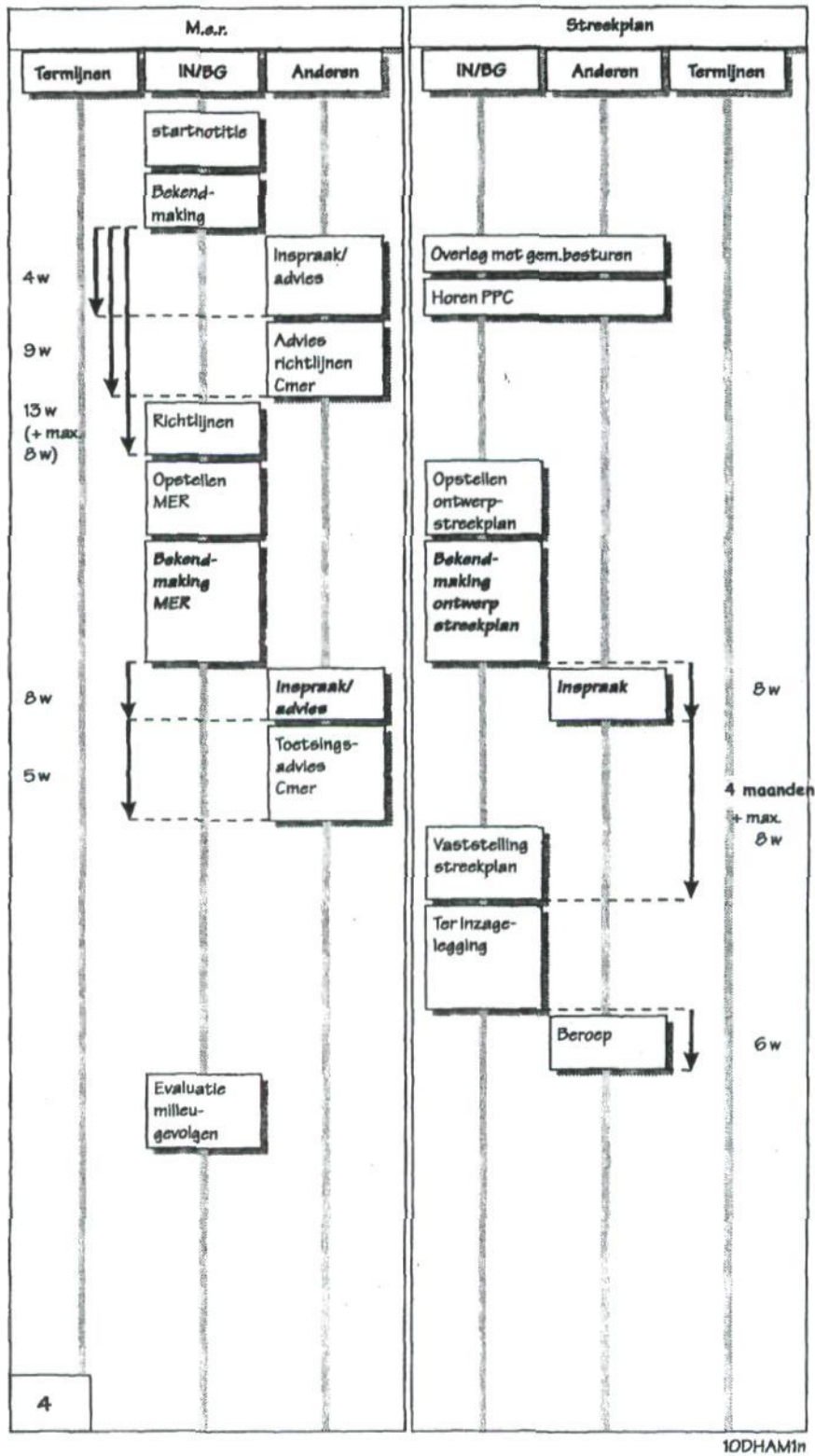


**Tabel 7. Eerste aanzet evaluatieprogramma**

| (Deel)aspect                  | Effect   | Methode   |
|-------------------------------|--|---|
| Geluid                        | Verhoging geluidbelasting en toename belast gebied       | Metten geluidniveaus op gevoelige bestemmingen en contourbepaling<br>Terreinoptimalisatie<br>Toepassing ALARA |
| Waterhuishouding              | Daling waterpeilen                                       | Het peil meten van grond- en oppervlaktewater   |
| Bodem/waterbodems             | Verspreiding verontreiniging                             | Nemen van monsters  |
| Vegetatie en biotopen         | Afname vegetatie en biotopen                             | Karteren en waarderen van flora en fauna  |
| Verkeer                       | Cumulatie hoofd- en kernen infrastructuur                | Verkeerstellingen   |
| Archeologie / cultuurhistorie | Bescherming archeologische en cultuurhistorische waarden | Opstellen archeologisch- en cultuurhistorisch beschermingsplan  |

Bijlage 1  
Samenhang m.e.r.-procedure en streekplanprocedure





(Lit. M.e.r. handleiding; Besluiten voor een leefbaar Nederland, pag. 324)  
 Figuur 1

Bijlage 2  
Operatie Bottleneck

## Operatie Bottleneck

De uitbreiding van het bedrijventerrein NedCar is één van de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio Born. De belangrijkste opgave waarvoor de regio zich gesteld ziet is het nastreven van samenhang bij het realiseren van de volgende doelstellingen: het uitbouwen van de logistieke functie, het aanbrengen van een balans in de kwaliteit van het landelijk gebied en het behouden van de automotive industrie.

Om te voorkomen dat besluiten worden voorbereid bij de gemeenten en Provincie zonder de samenhang met andere projecten te beschouwen is besloten alle studies en onderzoeken bij elkaar te brengen en één totaalvisie op hoofdlijnen te formuleren. Deze ontwikkeling heeft plaats gevonden onder de naam 'Operatie Bottleneck'.

De gemeenten Born, Sittard, Susteren en de provincie Limburg hebben medio 1998 gezamenlijk de visie 'Operatie Bottleneck' opgesteld. Naast de provincie, gemeenten en NedCar zijn onder andere de Rijksoverheid (LNV, EZ, RWS, VROM), natuurmonumenten en LLTB hierbij betrokken. ook de Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken (PCO) is om advies gevraagd.

De problematiek omvat meerdere vraagstukken die herleid kunnen worden tot een aantal deelaspecten, die in onderstaande tabel zijn weergegeven.

**Tabel 1. Overzicht samenhangende problematiek Operatie Bottleneck**

| Doelstelling                                    | Vraagstukken  | Deelaspecten  |
|---|---|---|
| Uitbouwen<br>Logistieke functie                 | - Verbeteren wegverbindingen  | - Corridorstudie A2 en A76<br>- Capaciteitsverruiming knooppunt Born (A2)<br>- Tracé/Mer N297n<br>- Tracé/Mer N296              |
|   | - Ruimte voor bedrijvigheid   | - Economische verkenning:<br>- Planningsopgave 60 ha<br>- Ontwikkelen Holtum-Noord 30 ha voor logistieke bedrijven              |
|   | - Verbeteren waterontsluiting   | - Momaro (verbetering maasroute)<br>- Aanpassingen Haven Born   |
|   | - Verbeteren railontsluiting  | - Onderzoek naar de problematiek van de spoorweginfrastructuur (o.a. rangeren, terminal, groeimogelijkheden etc.)               |
| Ontwikkelingen<br>Automotive industrie          | - Marktverkenning automotive industrie<br>- Uitbreidingsrichtingen NedCar   | - Productieoptimalisatie<br>- Vestiging toeleveranciers<br>- Yardruimte<br>- Ruimtelijke verkenningen                           |
| Aanbrengen balans kwaliteit<br>landelijk gebied | - Plan Grensmaas<br>- Landschapspark De Graven<br>- Structuurvisie Susteren | - Ecologische ontwikkeling<br>- Wolfrath<br>- Grondwaterbeschermingsgebied i.v.m. waterwinning<br>- Integraal water beheersplan |



Bijlage 3  
Begrippen en afkortingen

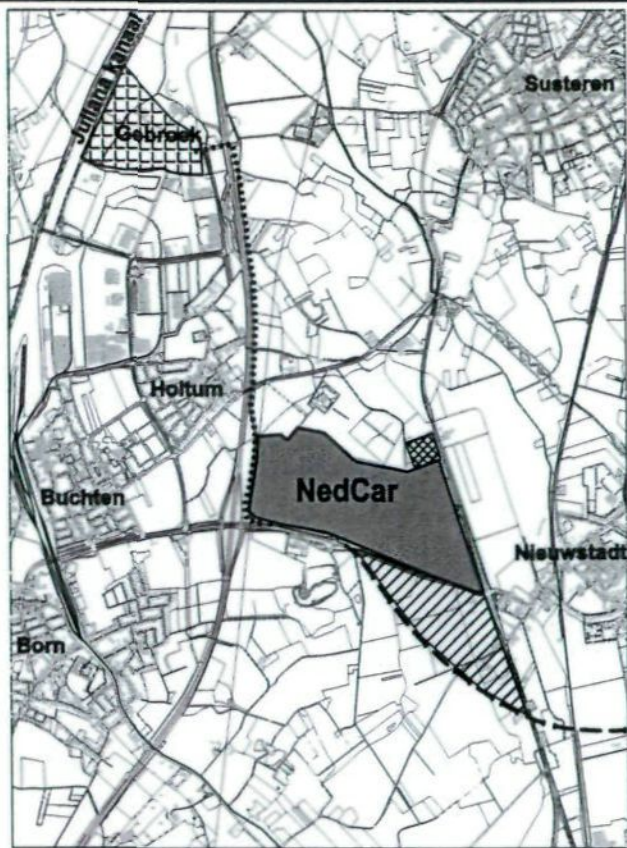
## Begrippen en afkortingen

|   |   |
|---|---|
| ALARA                                     | “As low as reasonably achievable”, ofwel “Zo laag als redelijkerwijs mogelijk”. In de Wet Milieubeheer is vastgelegd dat bij vergunningverleningen moet worden voldaan aan het beginsel dat de milieubelasting zo laag als redelijkerwijs mogelijk is.                |
| Alternatief                               | Een van de mogelijke oplossingen voor de voorgenomen activiteit   |
| Autonome ontwikkeling                     | ontwikkeling indien het huidige beleid wordt voortgezet   |
| Barrière                                  | Belemmering voor fauna op migratieroutes (bv. een weg)  |
| Bevoegd gezag                             | De overheidsinstantie die bevoegd is het m.e.r.-plichtige besluit te nemen en die de m.e.r.-procedure organiseert; wordt afgekort met BG  |
| Commissie m.e.r.                          | Onafhankelijke commissie die het bevoegd gezag adviseert over de richtlijnen voor de inhoud van het MER en de beoordeling van de kwaliteit van het MER.   |
| Compenserende maatregel                   | Maatregel die de negatieve effecten van de voorgenomen activiteit (op een andere plaats) compenseert  |
| Cumulatieve gevolgen                      | Verschillende vormen van verontreiniging, aantasting en verstoring van het milieu, waarbij de gevolgen van elke vorm afzonderlijk niet ernstig behoeven te zijn, maar van de verschillende vormen tezamen wel.  |
| Decibel, dB(A)                            | Maat voor geluiddrukkniveau, waarbij een (frequentie afhankelijke) correctie wordt toegepast voor de gevoeligheid van het menselijk oor   |
| Ecologie                                  | Wetenschap die de relaties tussen levende systemen (planten, dieren, levensgemeenschappen, e.d.) en hun omgeving bestudeert.  |
| Ecologische hoofdstructuur (EHS)          | Netwerk van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones waarbinnen flora en fauna zich kunnen handhaven en uitbreiden.   |
| EHS                                       | Ecologische Hoofdstructuur; samenhangend stelsel van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de rijksoverheid   |
| Emissie                                   | Uitstoot, uitwerp of lozing van stoffen of geluid in het milieu   |
| Geluidbelasting                           | De etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau in dB(A) op een bepaalde plaats afkomstig van bepaalde geluidsbronnen   |
| GS  | Gedeputeerde Staten   |
| Initiatiefnemer                           | Diegene(n) die de m.e.r.-plichtige activiteit wil(len) ondernemen; wordt afgekort met IN.   |
| Kerngebied (EHS)                          | Gebied met bestaande ecologische waarde van nationale of internationale betekenis, dat bovendien een voldoende grote omvang heeft.  |
| Landschap                                 | Een complex van relatiestelsels, tezamen een herkenbaar deel van het aardoppervlak vormend, dat gemaakt is en in stand gehouden wordt door de wederzijds beïnvloeding en onderlinge samenhang van levende en niet-levende natuur alsmede de wisselwerking met de mens |
| Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) | Alternatief opgesteld met het doel zo min mogelijk schade aan het milieu toe te brengen)  |
| MER                                       | Milieueffectrapport   |
| M.e.r.                                    | Milieueffectrapportage (= procedure)  |
| Milieu                                    | (Volgens de Wet milieubeheer) het geheel van en de relaties tussen water, bo-   |

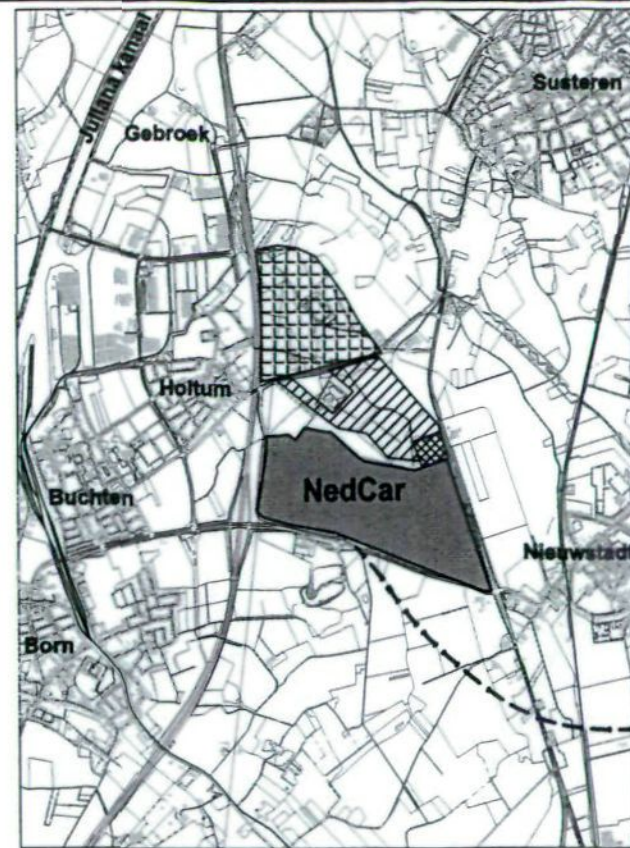
|                       |  |
|-----------------------|--|
| Mitigerende maatregel | dem, lucht, mensen, planten, dieren, goederen<br>Maatregel om de nadelige gevolgen van de voorgenomen activiteit te beperken of te voorkomen   |
| Natuurontwikkeling    | Het scheppen van omstandigheden waarin natuurlijke ecosystemen zich kunnen ontwikkelen.  |
| PES                   | Provinciale Ecologische Structuur, bevat naast het beschermingsgebied van de EHS aanvullend gebieden waarvoor de provincie bescherming van de ecologie belangrijk vindt.   |
| PS                    | Provinciale Staten   |
| Startnotitie          | Eerste stap in de m.e.r.-procedure, waarmee de voorgenomen activiteit wordt bekendgemaakt en de milieueffecten globaal worden aangeduid.   |
| Studiegebied          | Gebied waar nog relevante effecten op kunnen treden.   |
| Toetsingscriterium    | Criterium aan de hand waarvan in deze studie de effecten van de voorgenomen activiteit beschreven zijn   |
| Tracé                 | Ligging van weg (of spoorlijn)   |
| Verbindingszone       | Gebied of structuur die verbreding, migratie en uitwisseling van soorten tussen verschillende kerngebieden mogelijk maakt  |
| Versnippering         | Proces waarbij eerder aaneengesloten gebieden worden verkleind en de onderlinge afstand tussen deze gebieden wordt vergroot (bijv. als gevolg van de aanleg van nieuwe infrastructuur)                           |
| Verstoring            | Milieuthema gericht op de effecten van verstoring van ecosystemen en woon- en leefbaarheid als gevolg van de emissie van geluid, lucht of trillingen   |
| Verzuring             | Milieuthema gericht op het gezamenlijk effect van via de atmosfeer aangevoerde zuurvormende stoffen waaronder zwavel- en stikstofverbindingen, waarbij het wegverkeer één van de bronnen is                      |
| Zonering              | Het vaststellen van milieucontouren voor een bepaald aspect, bijvoorbeeld de geluidcontouren. Binnen deze contouren kunnen bepaalde activiteiten niet plaatsvinden of zijn bepaalde activiteiten minder gewenst. |

Bijlage 4  
Figuren

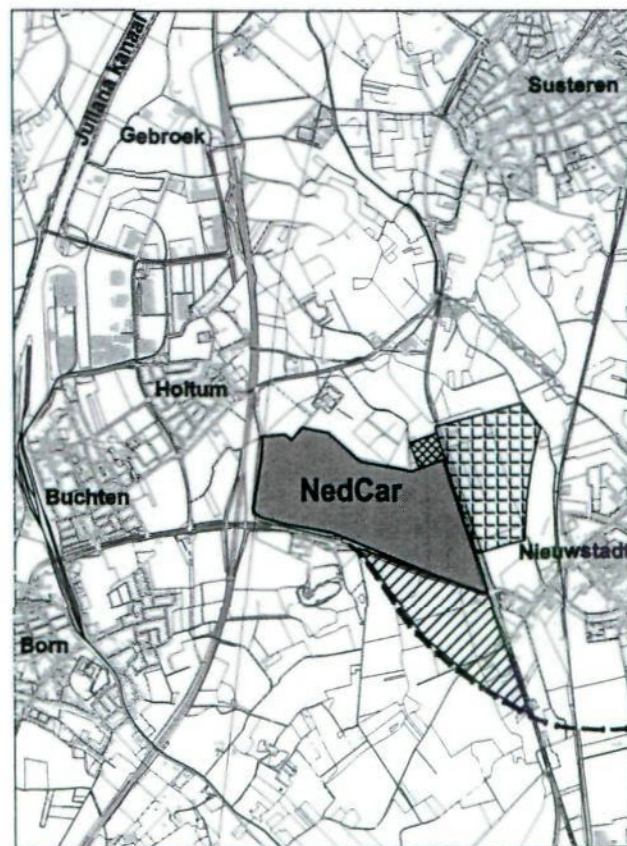




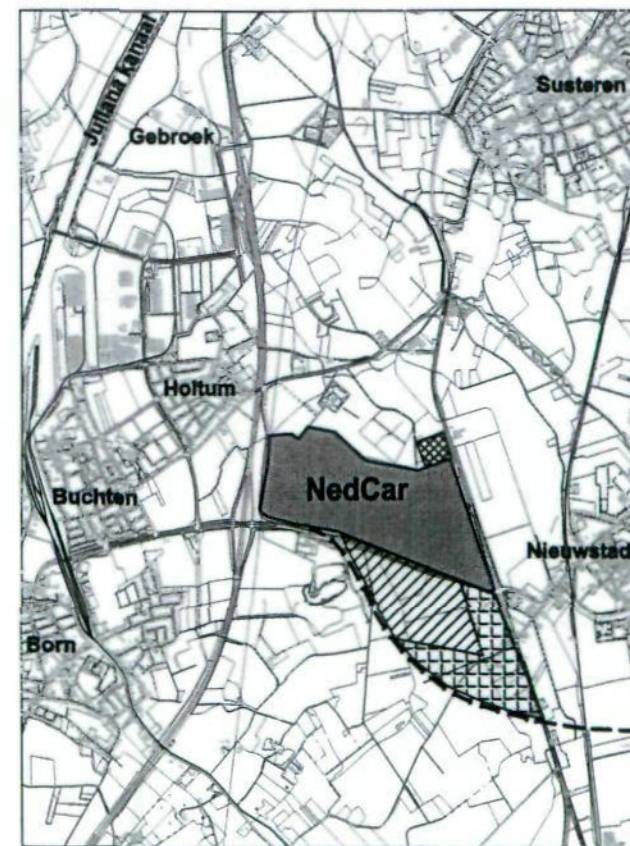
Figuur 2a alternatief 1: Holtum-Noord/Zuid



Figuur 2b alternatief 2: Noord



Figuur 2c alternatief 3: Zuid en Oost



Figuur 2d alternatief 4: Zuid

- Uitbreiding productie buiten huidig terrein
- Yard
- Toeleveranciers buiten huidig terrein
- Huidig NedCar terrein
- Voorkeustracé N297n
- Nieuwe wegverbinding

Figuur 2: Verkenning ruimtelijke uitbreidingsmogelijkheden NedCar

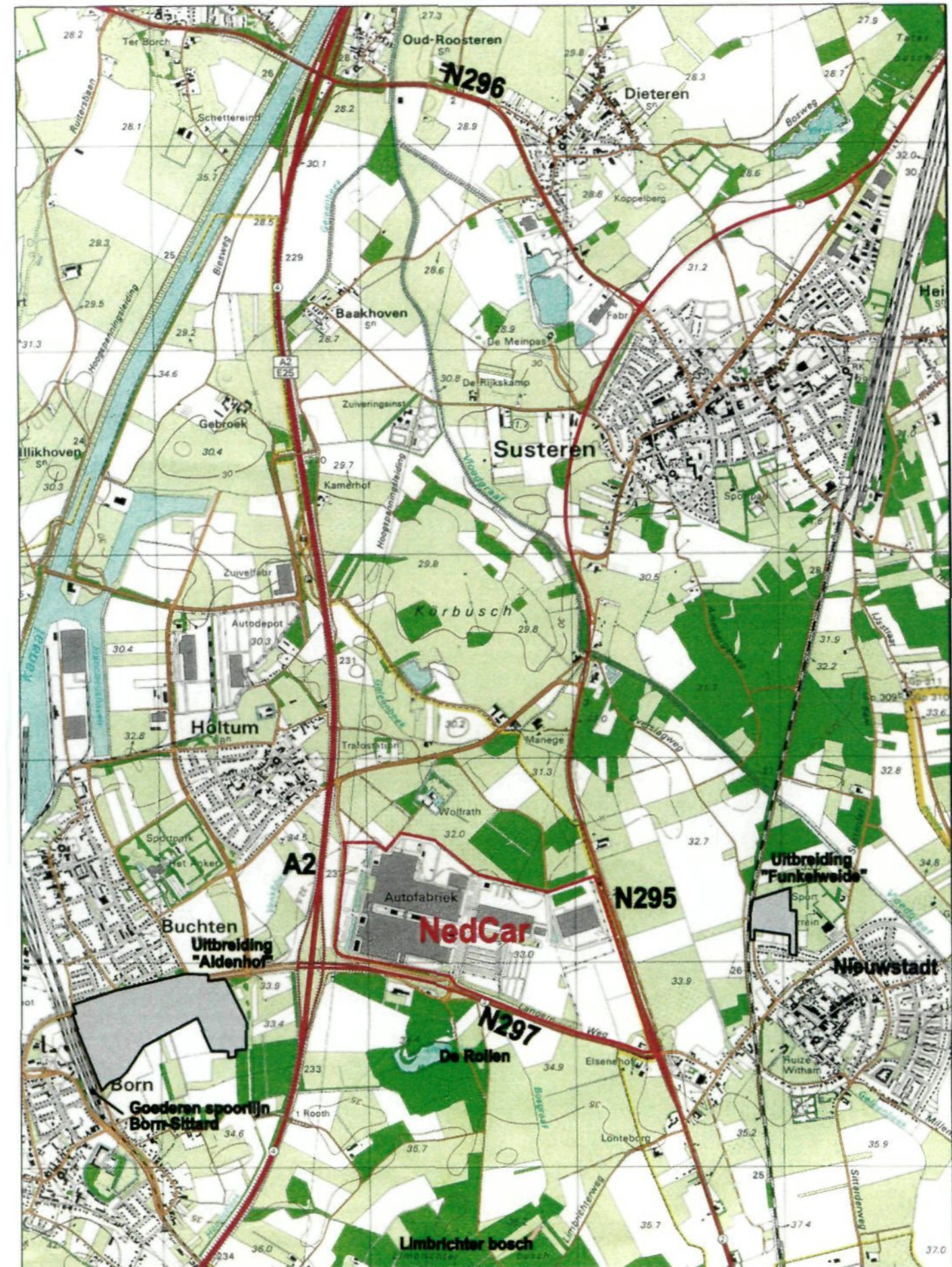
bron: DHV

**IWACO**

Adviesbureau  
voor water en milieu

Kantoor Maastricht  
Postbus 1754  
6201 BT Maastricht

0 Schaal 1:50.000 2 Km



Figuur 1 Topografische situatie

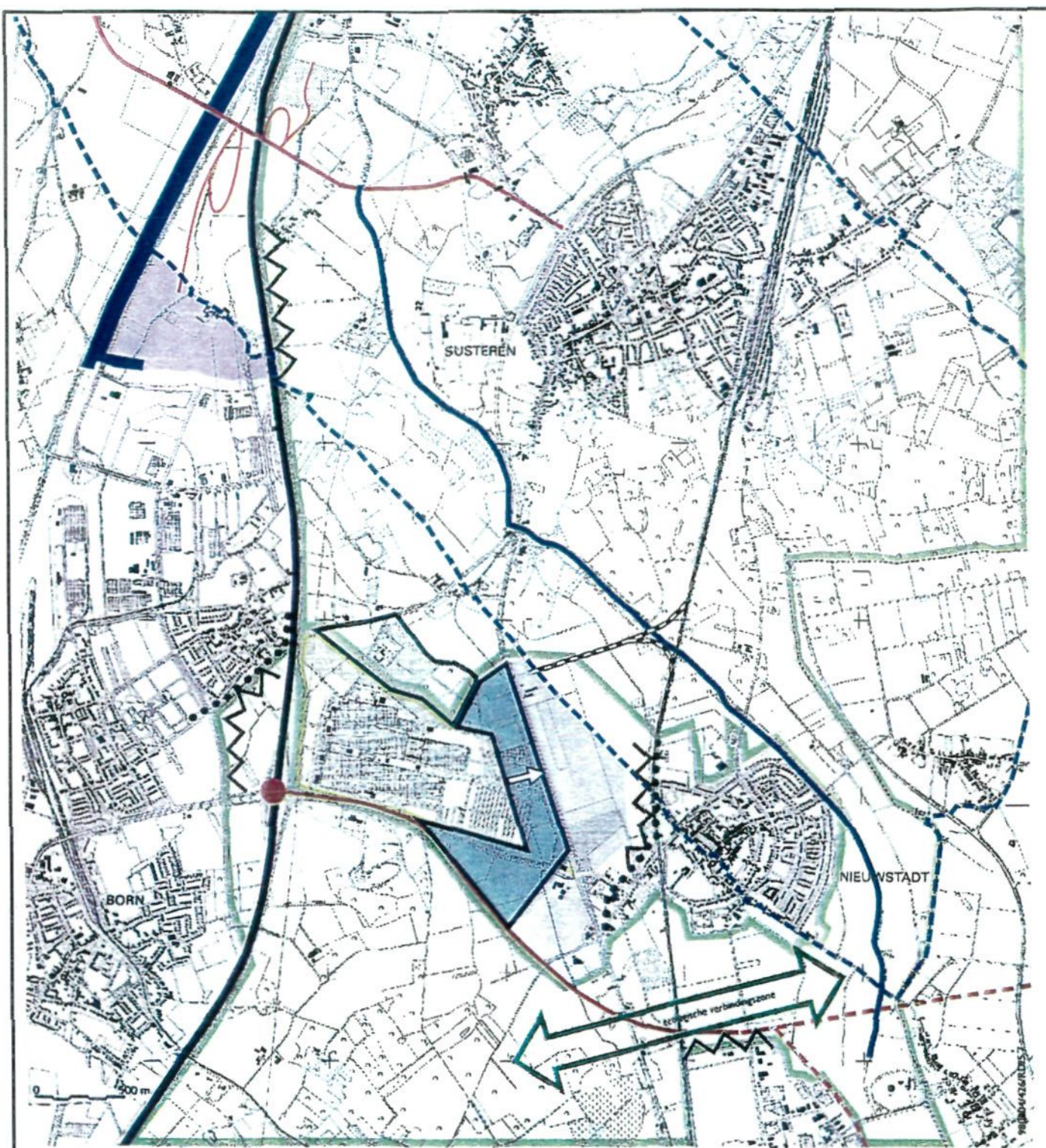
0 Schaal 1:25.000 1 Km














**IWACO**

Adviesbureau  
voor water en milieu

Kantoor Maastricht  
Postbus 1754  
6201 BT Maastricht





- |  |   |   |                               |
|--|---|---|-------------------------------|
|  | grenstellende geluidscontour (55 dBA)                                 |  | grondwater beschermingsgebied |
|  | bestaand (incl. Inalfa en pers cs)                                    |  | verbeteren beekstructuur      |
|  | uitbreiding productie (12 ha. op eigen terrein,<br>16 ha. daarbuiten) |  | voorkeurstracé                |
|  | yard (parkeren/kantoren) 42 ha  |  | voorkeurstracé variabel       |
|  | spoor aansluiting   |  | invullen strategisch groen    |
|  | beschermde buitenplaats   |  | ontsluiting op N295           |
|  |   |  | afscherming (groen)           |

Bron: Provincie Limburg

**IWACO**  
 Adviesbureau  
 voor water en milieu  
 Kantoor Maastricht  
 Postbus 1754  
 6201 BT Maastricht

Figuur 3: Ruimtelijke visie Operatie Bottleneck



