



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

27 augustus 2019 / projectnummer: 3397



1 Advies voor de inhoud van het MER

VDL Nedcar wil op haar productielocatie in Born haar autofabriek uitbreiden. Momenteel heeft deze fabriek één productielijn, waarmee jaarlijks ongeveer 200.000 auto's worden geproduceerd. VDL Nedcar heeft het voornemen om een tweede productielijn te bouwen om zowel de flexibiliteit als de productiecapaciteit te verhogen en meer modellen op maat te kunnen produceren. Voor het besluit hierover wordt een gecombineerd plan/project-milieueffectrapport (MER) opgesteld. In de Concept-NRD¹ hebben VDL Nedcar en de provincie Limburg aangegeven wat zij in het MER gaan onderzoeken.²

Waarden in de omgeving

De omgeving van het fabrieksterrein van VDL Nedcar kent hoge natuurwaarden, cultuurhistorische en landschappelijke waarden. Het Sterrebos, gelegen ten noorden van het VDL Nedcarterrein, vormt een ensemble samen met de cultuurhistorische en landschappelijke waarden van Kasteel Wolfrath. Daarom is dit gebied aangewezen als Goudgroene natuurzone, de hoogste waardering binnen de provincie Limburg. Kasteel Wolfrath met de omgeving is een Rijksmonument. Aan de oostkant is de Geleenbeek gelegen die een belangrijke rol speelt in het natuurnetwerk in Limburg.

Deze waarden vragen om een zorgvuldige uitwerking van het voornemen om aantasting te voorkomen. De provincie Limburg heeft in voorbereiding op het MER onderzocht of de N276 meer naar het oosten kan worden verlegd. Deze verlegging heeft mogelijke negatieve milieueffecten, maar biedt ook kansen, omdat er ruimte vrijkomt aan de oostkant. Hierdoor ontstaat een aaneengesloten fabrieksterrein zonder barrière door de provinciale weg. De Commissie adviseert de fabrieksuitbreiding en de aanpassing van de infrastructuur in samenhang te onderzoeken en in een integraal alternatief uit te werken in het MER.

Essentiële informatie voor het MER

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het MER. Dit wil zeggen dat voor de besluitvorming over het Provinciaal inpassingsplan en de omgevingsvergunning in ieder geval de volgende informatie aanwezig moet zijn:

- Onderbouwing van het plan om de capaciteit uit te breiden. Werk daartoe de doelstellingen van de plannen verder uit. Ga ook in op de vragen en ontwikkelingen in de markt en op beleid, regelgeving en innovaties op het gebied van auto- en vervoerstechniek.
- Beschrijving van de verschillende activiteiten en fabrieksonderdelen in de productielijn. Leg uit welke uitbreidingen nodig zijn om de doelstellingen van VDL Nedcar – al dan niet gefaseerd – te kunnen realiseren. Deze informatie is van belang om het ruimtebeslag en de samenhang tussen onderdelen van het plan te kunnen bepalen, en het vormt de basisinformatie voor de uitwerking van alternatieven.
- Een alternatief of alternatieven, waarbij de uitbreiding van de capaciteit en aanpassing van de infrastructuur zo min mogelijk leidt tot aantasting van waarden voor natuur, cultuurhistorie, landschap en leefomgeving. Het gaat dan in het bijzonder om de waarden van Kasteel Wolfrath en het Sterrebos, de Geleenbeek en de leefomgeving van Nieuwstadt.

¹ Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau Uitbreiding VDL Nedcar d.d. 17 juni 2019.

² Zie pagina 3 voor achtergronden van het project en uitleg over de werkwijze van de Commissie m.e.r. en de procedure.

- Beschrijving van de effecten van het voornemen op ruimtegebruik, landschap, cultuurhistorie, leefomgeving, natuur en bereikbaarheid.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient de samenvatting bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Ga in op de onderbouwing van de plannen om de capaciteit van de fabriek uit te breiden, de vergelijking van de alternatieven en de belangrijkste effecten.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op de concept-NRD. Dit wil zeggen dat ze in dit advies niet nader ingaat op die punten, die naar haar mening in de concept-NRD voldoende aan de orde komen.

Achtergrond

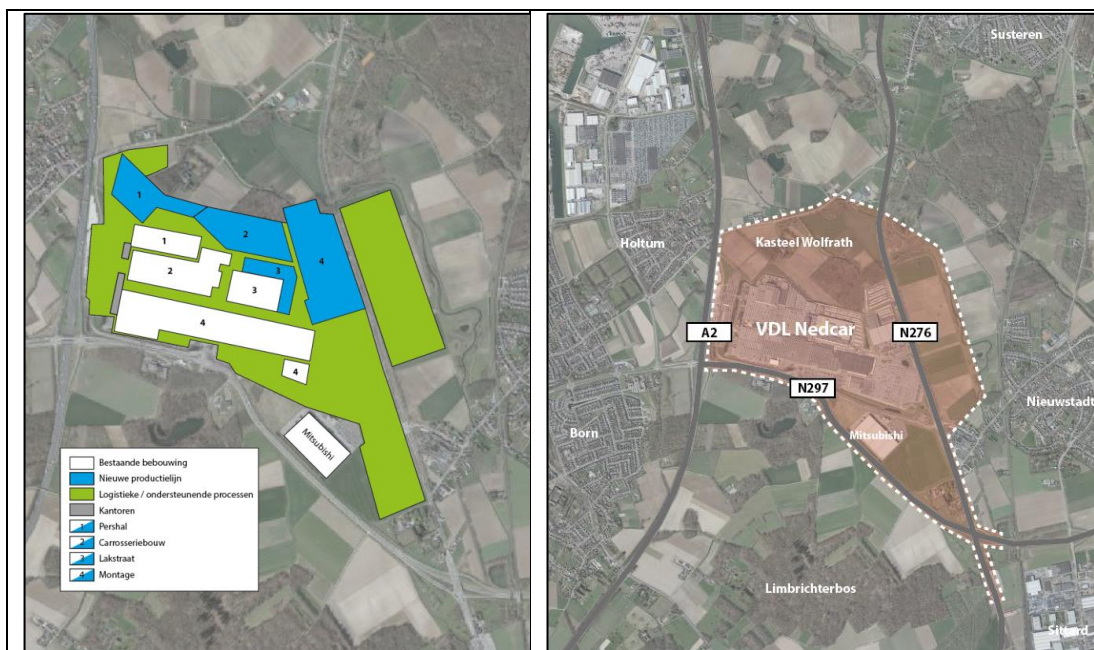
Om de uitbreiding van VDL Nedcar mogelijk te maken moet de provincie Limburg een Provinciaal inpassingsplan (PIP) opstellen en een omgevingsvergunning afgeven. Het PIP is nodig om de infrastructuur aan te passen en de bestemming van de aangrenzende kavels (voor een deel) om te zetten in bestemming bedrijven/industrie. De omgevingsvergunning is nodig om de productie van auto's en de bouw van de fabriekshal met productielijn mogelijk te maken. Voor deze besluiten stelt de provincie samen met VDL Nedcar een gecombineerd plan/project-milieueffectrapport (MER) op.

Initiatiefnemer van de uitbreiding van de fabriek is VDL Nedcar. Bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning is het College van Gedeputeerde Staten van Limburg. Voor de aanpassing van het PIP zijn Gedeputeerde Staten initiatiefnemer en Provinciale Staten bevoegd gezag. Provinciale Staten van Limburg hebben de Commissie gevraagd te adviseren over de inhoud van het op te stellen MER.

Waarom een advies?

De onafhankelijke Commissie m.e.r. is bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. De Commissie schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. De bevoegde gezagen beslissen over de plannen voor uitbreiding.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken, die bij het advies zijn gebruikt, zijn te vinden door nummer 3397 op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.



Figuur 1: Voorkeursalternatief uitbreiding fabriek VDL Nedcar (links) en globale ligging plangebied (rechts) (bron: Concept-NRD 'Uitbreiding VDL Nedcar'. Antea group, 17 juni 2019).

2 Achtergrond, beleidskader en besluitvorming

2.1 Achtergrond en doelstellingen

In de concept-NRD wordt de uitbreiding met een tweede productielijn gekoppeld aan een aantal doelstellingen, te weten:

- **Flexibiliteit** van de productie: indien een contract met een opdrachtgever (automerk) eindigt, kan op dezelfde productielijn niet snel genoeg worden overgeschakeld naar de bouw van auto's voor een andere opdrachtgever. Op basis van de informatie zoals ontvangen tijdens het locatiebezoek³ werd aangegeven dat het ombouwen van de productielijn minimaal twee jaar tijd kost.
- **Capaciteit van de productie**: de huidige capaciteit bedraagt ongeveer 200.000 auto's per jaar, en de huidige omgevingsvergunning laat een productie van 350.000 auto's toe. Met het nieuwe plan wordt gestreefd naar een jaarcapaciteit van 400.000 auto's.
- **Meer modellen op maat**: in de huidige productielijn is VDL Nedcar in staat om drie verschillende modellen te produceren in een groot aantal verschillende uitvoeringen. Een verdere toename van de flexibiliteit en capaciteit biedt de mogelijkheid een groter aantal modellen op maat te produceren en meerdere klanten tegelijkertijd te bedienen.

Geef aan hoe met deze doelstellingen wordt ingespeeld op technologische ontwikkelingen en innovaties, ontwikkelingen en vragen vanuit de markt (opdrachtgevers) en ontwikkelingen op de wereldmarkt (zoals loonontwikkelingen en kosten voor grondstoffen en halffabricaten). Ga ook in op ontwikkelingen op het gebied van beleid- en regelgeving, zoals de energietransitie opgave die voor de transportsector is afgesproken.

De Commissie adviseert in het MER de doelstellingen verder uit te werken. Geef daarbij aan hoe de verschillende doelstellingen zich tot elkaar verhouden, en of er sprake van een weging of hiërarchie. Geef aan in hoeverre deze doelstellingen zijn te realiseren binnen de huidige fabriek, de productiecapaciteit (van de verschillende onderdelen van de productielijn), de ruimte op het huidige fabrieksterrein, het planologisch kader en de vigerende vergunning(en).

Geef aan welke consequenties deze doelstellingen hebben op:

- Het ruimtebeslag gekoppeld aan de uitbreiding, geef daarbij aan welke ruimte de afzonderlijke functies nodig hebben, ga in op de samenhang met de huidige productiecapaciteit. Ga ook in op de verhouding bruto/netto ruimtegebruik.
- De aantallen werknemers (personenvervoer), toelevering vanuit leveranciers, levering aan klanten en afvalstromen (goederenvervoer). Dit is met name van belang om inzicht te krijgen in de bereikbaarheidsopgave. Ga tevens in op de verschillende modaliteiten (vervoerswijzen) die daarbij worden ingezet/gebruikt.

³ Op 3 juli 2019 heeft de Commissie een bezoek gebracht aan VDL Nedcar te Born en het plan en studiegebied waar de uitbreiding en verlegging van de weg zijn gepland.

2.2 Beleidskader

Geef in het MER aan welke wet- en regelgeving en beleid relevant zijn voor de uitbreiding van VDL Nedcar en de aanpassing van de infrastructuur. Geef aan of de plannen kunnen voldoen aan de randvoorwaarden, die hieruit voortkomen. Ga daarbij in ieder geval in op:

- Wet- en regelgeving op het gebied van natuur: Wet natuurbescherming (Natura 2000, beschermde soorten en houtopstanden) en de provinciale natuurgebieden (Goudgroene natuurzone/NNN, Zilvergroene natuurzone en Bronsgroene landschapszone).
- Milieubeleid en daaruit voortkomende normen en grenswaarden voor effecten op de leefomgeving.
- Landschapsbeleid en beleid voor cultuurhistorie en archeologie, ga daarbij in op de status van Kasteel Wolfrath met de omgeving als Rijksmonument.
- Mobiliteitsplan Limburg (Provincie Limburg, 2018), met daarin aandacht voor 'smart mobility' en mobiliteitsmanagement.

2.3 Te nemen besluit(en)

De m.e.r.-procedure wordt doorlopen voor het Provinciaal inpassingsplan (PIP) en de omgevingsvergunning. Geef aan of daarnaast ook andere besluiten moeten worden genomen voor de realisatie van het voornemen. Geef aan welke besluiten dit zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de tijdsplanning is.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

3.1 Inleiding voornemen

In de afgelopen jaren heeft VDL Nedcar verschillende studies uitgevoerd naar mogelijkheden voor uitbreiding van de productiecapaciteit. Daarbij is veel aandacht besteed aan efficiency, ruimtegebruik en omgeving. De informatie uit die onderzoeken zijn voor het MER van betekenis en kunnen worden gebruikt voor de uitwerking van alternatieven.

De Commissie adviseert te beschrijven hoe de (hiervoor geformuleerde) doelen de keuze en de afbakening van de alternatieven⁴ bepalen. Beschrijf daarbij de verschillende onderdelen en activiteiten van het voornemen (zie figuur 2) zodat de milieueffecten daarvan kunnen worden afgeleid bij de uitwerking van de alternatieven.

⁴ De Commissie constateert dat in de concept-NRD wordt gesproken over scenario's (voor de uitbreiding van de fabriek) en varianten (aanpassing infrastructuur). In dit advies spreekt de Commissie over alternatieven, zowel voor de uitbreiding/aanpassing van de fabriek als voor de aanpassing van de infrastructuur. Beide ontwikkelingen kunnen onderling ook grote invloed op elkaar hebben (zie ook paragraaf 3.2.1 van dit advies).



Figuur 2: Schematische weergave van de belangrijkste stappen uit het productieproces van VDL Nedcar. (bron: Concept-NRD 'Uitbreiding VDL Nedcar. Antea Group, 17 juni 2019.)

Werk de alternatieven uit op topografische kaarten met daarop de relevante topografische aanduidingen. Werk waar mogelijk ook visualisaties van de verschillende alternatieven uit. Gebruik de kaarten en visualisaties om de verschillende alternatieven toe te lichten en de effectbeschrijving te ondersteunen.

3.2 Alternatieven

3.2.1 Inleiding

In de concept-NRD zijn verschillende alternatieven kort beschreven:

- Alternatieven voor de uitbreiding met een tweede productielijn. Deze zijn gebaseerd op de verkenningen door Buck Consultancy International uit 2015 en 2017.
- Alternatieven voor de aanpassing van de infrastructuur. Deze zijn ontwikkeld en uitgewerkt door de provincie en nader toegelicht in de bijlage bij de concept-NRD.
- Gecombineerde alternatieven, waarin de alternatieven voor de tweede productielijn en de uitbreiding van de infrastructuur zijn gecombineerd.

Ontwikkel integrale alternatieven

De Commissie constateert dat in de concept-NRD een eerste selectie van alternatieven heeft plaatsgevonden. Hiermee wordt voorgesorteerd op het voorkeursalternatief voor de uitbreiding van de fabriek. Voor de aanpassing van de infrastructuur zijn drie alternatieven gepresenteerd.

Belangrijke nadelige effect van het geselecteerde alternatief voor uitbreiding met de tweede productielijn is extra ruimtebeslag aan de noordzijde van het terrein. De benodigde ruimte beslaat een deel van het huidige Sterrebos en heeft negatieve effecten op ruimtelijke kwaliteit, landschap, cultuurhistorie en natuur. Verlegging van de N276 op basis van één van de infrastructuuralternatieven heeft mogelijk negatieve effecten op de Geleenbeek. Ga na of met de ontwikkeling van een integraal alternatief, waarbij de fabrieksuitbreiding en het bereikbaarheidsvraagstuk in samenhang worden bekeken, de nadelige effecten zoveel mogelijk kunnen worden vermeden.

De Commissie adviseert bij de ontwikkeling van de alternatieven in het MER in het bijzonder aandacht te besteden aan het beperken van ruimtegebruik en verkeerbewegingen en daarmee

samenhangend het beperken van de effecten op leefomgeving, landschap, cultuurhistorie en natuur. De Commissie gaat hierna verder in op de ontwikkelingen van alternatieven.

3.2.2 Optimaliseer uitbreiding productiecapaciteit in relatie tot kwaliteit van de omgeving

In de concept-NRD wordt op basis van eerder uitgevoerde verkenningen (Buck Consultancy International) geconcludeerd dat uitbreiding naar het noorden de enige haalbare mogelijkheid is (scenario 3.1). Deze uitbreiding betekent aantasting van de ecologische, cultuurhistorische en landschappelijke waarden in dit gebied. VDL Nedcar concludeert dat ontzien van het Sterrebos, dat deel uitmaakt van het beschermde Rijksmonument, niet realistisch wordt geacht. Op basis van de beschikbare informatie (in de concept-NRD en de verkenningen) kan de Commissie deze conclusie echter niet onderschrijven.⁵

Gezien de grote ecologische waarden van het Sterrebos en de cultuurhistorische en landschappelijke waarden van het ensemble van Kasteel Wolfrath, adviseert de Commissie (aanvullend) onderzoek te doen naar een alternatief of alternatieven waarbij het gebied ten noorden van het huidige fabrieksterrein blijft gehandhaafd. Specifieker houdt dit in dat de landschappelijke kwaliteit van het totale ensemble behouden blijft. Dit betekent dat uitbreiding van de productiecapaciteit op een andere manier of elders op het terrein moet worden ingepast. De Commissie adviseert daarbij in te gaan op:

- Benutten van de beschikbare (over-)capaciteit in de huidige productielijn per productiestap, ga daarbij ook in op verdere benutting van deze capaciteit met extra ploegendiensten.
- Efficiënt(er) ruimtegebruik van de huidige fabriek en het fabrieksterrein. Welke mogelijkheden zijn aanwezig in het beperken van ruimtegebruik door parkeren en 'warehousing on wheels' (opslag van automaterialen in trailers).
- De configuratie van de verschillende productieonderdelen. Onderzoek hoe deze onderdelen zo efficiënt mogelijk op elkaar zijn af te stemmen zodat het (extra) ruimtegebruik beperkt blijft.
- Technologische ontwikkelingen, zoals de ontwikkeling van elektrische auto's, nieuwe vervoersconcepten, verdere automatisering van het productieproces, innovaties in de (productie-)processen en verandering van materialen en onderdelen. Relateer deze ontwikkelingen aan de doelstellingen van het project.

3.2.3 Bereikbaarheid en aanpassing van infrastructuur

In de concept-NRD is een aantal alternatieven opgenomen voor de toekomstige wegenstructuur. Op basis van onderzoek naar de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid zijn drie alternatieven geselecteerd om nader te onderzoeken in het MER.

De Commissie adviseert aan te geven op welke input de modelberekeningen voor de verkeersafwikkeling zijn gebaseerd. Beschrijf in het MER – voorafgaand aan de resultaten van

⁵ Zie ook de zienswijze van het Waterschap Limburg, waarin zij opmerken: "De conclusie in de scenariostudie (BCI, 2017) dat er geen reële mogelijkheden zijn om het Sterrenbos volledig te sparen, roept bij ons vragen op. Uit de stukken is op te maken dat er geen scenario is onderzocht dat de ruimte ten zuiden en oosten van kasteel Wolfrath optimaal benut, terwijl de beschikbare ruimte voldoende lijkt om alle bedrijfsonderdelen te plaatsen."

het infrastructuuronderzoek – de te verwachten mobiliteitsontwikkeling in het plangebied. Breng voor de verschillende situaties in beeld:

- Het aantal werknemers op een gemiddeld moment en tijdens de drukste uren.
- De herkomsten en bestemmingen van de werknemers.
- De verdeling over de vervoerwijzen (eigen auto, carpooling, fiets, collectief vervoer, overig).
- Het aantal beschikbare parkeerterreinen en -plaatsen.

Vervoerwijzen

In de concept-NRD wordt opgemerkt dat in het verleden ruim aandacht is besteed aan vervoermanagement en dat met 40% carpooling de grens van het terugdringen van het aantal autoverplaatsingen is bereikt. De Commissie heeft echter de verwachting dat er – zeker bij toename van het aantal medewerkers – (nieuwe) mogelijkheden qua vervoermanagement zullen ontstaan om het aantal autoritten van en naar VDL Nedcar verder terug te dringen. Dit vermindert niet alleen de verkeersdruk op het (auto)wegennet, maar beperkt ook het aantal benodigde parkeerplaatsen en daarmee het extra ruimtebeslag en ruimtegebruik. De Commissie adviseert daarbij de mogelijkheden te onderzoeken zoals beloningsmaatregelen voor fietsers en carpoolers, regionaal en lokaal groepsvervoer, meer directe routes en parkeervoorzieningen voor fietsers en carpoolers en aanpassing van de werktijden. Ga ook na welke mogelijkheden er zijn voor het gebruik van de P+R bij NS-station Sittard, gelegen op een afstand van 6 kilometer, en gebruik van de trein. Geef aan wat dit betekent voor het aantal verkeersbewegingen.

Parkeren

Beschrijf in het MER op welke wijze het parkeren voor de verschillende doelgroepen is (en wordt) georganiseerd en hoe de bewegwijzering plaatsvindt. Geef een berekening van het benodigde parkeerareaal op basis van de eerder beschreven mobiliteitsuitgangspunten. Het parkeren vraagt in de huidige situatie al een (relatief) groot ruimtebeslag, terwijl juist de ruimte in het plangebied een schaars en waardevol goed is. Dit betekent dat niet alleen dat het aantal benodigde parkeerplaatsen zoveel mogelijk moet worden beperkt, maar ook dat oplossingen met minder ruimtebeslag wenselijk zijn. Werk in het MER-oplossingen voor meerlaags parkeren, efficiënter indelen en dubbelgebruik van parkeervoorzieningen nader uit en betrek dit in de ontwikkeling van de integrale alternatieven (zie paragraaf 3.2.4.). Onderzoek tevens hoe de wisselingen van de (ploegen)diensten en mogelijke aanpassingen van de diensten de parkeerdruk kunnen verlagen.

Railterminal

In het verleden is onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van een railterminal. De Commissie adviseert dit onderzoek in het MER toe te lichten. Zijn de uitgangspunten van dat onderzoek nog actueel? In hoeverre zijn deze terminal en het functioneren ervan afhankelijk van de opdrachtgevers waar VDL Nedcar voor werkt?

Door de aanpassing van de infrastructuur (verlegging N276) en de ingebruikname van het oostelijk gelegen stuk grond, komt de grens van het fabrieksterrein dicht bij het spoor te liggen (afstand ongeveer 300 meter). Onderzoek of dit (nieuwe) kansen biedt voor de inpassing en haalbaarheid van de railterminal.

Inrichting terrein

De Commissie kan zich vinden in de beschreven alternatieven voor de externe hoofdontsluiting en de voorgestelde aansluitingen. Zij adviseert om in het MER de beoogde infrastructuur binnen het terrein van VDL Nedcar meer in detail en in relatie tot de externe wegenstructuur in beeld te brengen. Geef daarbij aan welke routes voor het vrachtverkeer (naar laad- en loslocaties) beschikbaar zijn en welke routes voor het personenverkeer naar de parkeerterreinen, met waar nodig onderscheid in typen (bijvoorbeeld werknemers, bezoekers, opslag). Betrek daarbij de doorwerking van de voorgenomen verbreding van de A2 en de impact, die deze verbreding heeft op het naastgelegen parkeerterrein, en eventuele kansen.

3.2.4 Ontwikkel integraal alternatief

Door de mogelijke verlegging van de provinciale weg N276 komt aan de oostkant de (landbouw-)grond vrij voor uitbreiding van de fabriek. Door de verlegging van de weg vormt deze geen barrière meer voor verschillende activiteiten. Deze grond is al bestemd als bedrijventerrein. In de alternatieven voor de uitbreiding van de fabriek (diverse scenario's) wordt deze ruimte onder andere gebruikt als Green OK Yard (GOK), waar de geproduceerde en goedgekeurde auto's worden geparkeerd. Bij de ontwikkeling van de scenario's (in eerder uitgevoerde onderzoeken naar de uitbreiding van de fabriek) is echter niet uitgegaan van de verlegging van de provinciale weg. Dit terwijl in de concept-NRD (pagina 36) wordt opgemerkt: "Ingeval van een randweg ontstaat er een aaneengesloten fabrieksterrein dat voor wat betreft logistieke activiteiten flexibeler ingericht kan worden, met betere mogelijkheden voor efficiënter ruimtegebruik en optimalisaties van logistieke stromen op het terrein."

De Commissie constateert dat deze optimalisatie nog niet is uitgewerkt voor de inrichting en uitleg van de fabriek. Zij adviseert daarom een integraal alternatief uit te werken, benut hierbij de kansen die aanpassing van de infrastructuur biedt en ga uit van een geoptimaliseerde fabrieksuitleg.

3.3 Referentiesituatie (huidige situatie en autonome ontwikkeling)

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling, als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Ga bij deze beschrijving uit van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied zoals bestaande infrastructuur en de huidige fabriek, en van nieuwe activiteiten waarover reeds is besloten zoals de verbreding van de A2. Dit project bevindt zich in de fase van het ontwerp-tracébesluit (OTB), het tracébesluit (TB) is nog niet vastgesteld.

3.4 Vergelijking alternatieven en onderbouwing voorkeursalternatief

De milieueffecten van de alternatieven moeten onderling én met de referentiesituatie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de aard en mate waarin de alternatieven andere effecten veroorzaken. Vergelijk bij voorkeur op grond van kwantitatieve

informatie en betrek daarbij de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid.

Geef voor ieder van de alternatieven aan in welke mate de gestelde doelen kunnen worden gerealiseerd. Gebruik ook hiervoor eenduidige en zoveel mogelijk kwantificeerbare toetsingscriteria. Geef bij de selectie van het voorkeursalternatief aan hoe effecten op ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid (zie criteria in tabel 5.1. pagina 40 van de concept-NRD) een rol hebben gespeeld.

4 Effecten van het voornemen

4.1 Inleiding

De concept-NRD geeft een goede beschrijving van de onderzoeksopzet van het MER. Daarbij is gekozen voor de hoofdthema's ruimtelijke kwaliteit (inclusief natuur), bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. De Commissie adviseert deze aanpak over te nemen in het MER. Werk zoveel mogelijk met kwantitatieve criteria en methoden om de effecten in beeld te brengen en beschrijf effecten ook onder wettelijke grenswaarden en normen. Beschrijf effecten op een passend detailniveau zodat de milieuaspecten kunnen worden getoetst aan beleid en wet- en regelgeving en verschillen tussen alternatieven inzichtelijk zijn.

Aanvullend op het in de concept-NRD (tabel 5.1, pagina 40) gepresenteerde beoordelingskader en de toelichting daarop geeft de Commissie in dit hoofdstuk nog een aantal adviezen mee voor de uitwerking in het MER.

4.2 Gebruik modellen en rekenregels

Onderbouw de keuze van de rekenregels/-modellen en van de gegevens, waarmee de gevolgen van het voornemen voor onder andere verkeer, lucht, geluid, natuur worden bepaald. Ga ook in op de onzekerheden in de bepalingen. Onderscheid daarbij onzekerheden in de kwaliteit van de gegevens (bron, ouderdom, betrouwbaarheid) en in de gehanteerde rekenregels/-modellen. Vertaal dit waar mogelijk in een bandbreedte voor de genoemde gevolgen en geef aan wat dit betekent voor de vergelijking van de alternatieven.

De Commissie adviseert ook in te gaan op de tijdelijke effecten tijdens de aanleg van de fabriek en de infrastructuur.

4.3 Ruimtelijke kwaliteit

Landschap en cultuurhistorie

De Commissie adviseert om aanvullend op de aanpak zoals in de NRD gepresenteerd aandacht te besteden aan:

- De visueel-ruimtelijke en cultuurhistorische samenhang tussen de verschillende landschappelijke elementen rondom het terrein van VDL Nedcar. Ga daarbij in het bijzonder in op het ensemble van Kasteel Wolfrath en het Sterrebos.

- De visie op landschap en hoe om te gaan met de inpassing van het voornemen. Denk daarbij aan de landschappelijke inpassing van fabrieksterrein en gebouwen, de wegen, en parkeerplaatsen. Daarbij kan zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van bestaande en beschikbare informatie en kennis. Indien een visie op de inpassing (nog) niet beschikbaar is, overweeg dan om deze op te stellen in het kader van de uitbreidingsplannen.⁶
- Visualisaties die inzichtelijk maken wat de effecten van het voornemen zijn op de omgeving, vanuit relevante gezichtspunten, zoals de kernen Nieuwstadt en Holtum.
- De ligging van de Geleenbeek en de beperkte afstand tot de weg in de alternatieven waarbij de weg wordt verlegd. Voldoende afstand is namelijk van belang voor het ecologisch functioneren van de Geleenbeek en de mogelijkheid voor een robuuste landschappelijke inpassing van de randweg en het fabrieksterrein.⁷

Water en klimaatadaptatie

Geef in het MER aan in hoeverre het ontwerp van het terrein voldoende robuust is voor (verschillende scenario's van) klimaatverandering. Geef hierbij ook aan hoe de wateropvang, -berging en -afvoer in het plangebied worden geregeld.

Natuur

Consequenties PAS-uitspraak

Op 29 mei 2019 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan over de Programmatische aanpak stikstofdepositie (PAS). Deze uitspraak kan consequenties hebben voor de uitbreiding van VDL Nedcar. Uit de uitspraak blijkt dat activiteiten die op basis van een in de PAS-regelgeving genoemde grens- of drempelwaarde of afstand zijn uitgezonderd van de vergunningplicht, alsnog vergunningplichtig zijn.

De plannen van VDL Nedcar leiden mogelijk tot een toename van stikstofdepositie op reeds overbelaste Natura-2000 gebieden. Ook het toevoegen van een zeer kleine hoeveelheid stikstofdepositie kan leiden tot significante gevolgen voor Natura-2000 gebieden.

Door de PAS-uitspraak kan de Passende beoordeling bij het PAS niet meer als toestemmingsbasis dienen voor plannen en projecten. En daarom moet mogelijk ook voor dit project een eigen Passende beoordeling worden opgesteld. Het is aan het bevoegd gezag om binnen de kaders van de natuurbeschermingsregelgeving tot een adequate oplossing te komen en daarbij de verschillende belangen af te wegen.

⁶ De Commissie merkt op dat in 1999 ook onderzoek is gedaan naar de uitbreiding van Nedcar. Ten behoeve van deze plannen is toen een milieueffectrapport opgesteld. (Zie <https://www.commissiener.nl/adviezen/1003>). In het onderzoek naar de plannen van deze uitbreiding speelde de landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische waarden ook toen een belangrijke rol. Citaten uit het MER laten dit zien: *"Bij het alternatief Noord wordt bovendien het Landgoed Wolfrath aangetast; een dergelijke aantasting past niet binnen de benaderingswijze van het bedrijf. Ondanks deze opmerkingen zijn alle alternatieven voor het bedrijf uitvoerbaar. NedCar heeft daarom geen voorkeur voor een alternatief uitgesproken."* en *"Dit alternatief past niet binnen de gestelde harde ecologische begrenzing. Ten eerste wordt het Landgoed Wolfrath, inclusief het ecologisch zeer goed ontwikkelde, 200 jaar oude eikenhakhoutbos, fors aangetast. Dit gebied is ecologisch zeer waardevol onder andere, door het voorkomen van vleermuizen (beschermde soort)."*

⁷ Zie ook de inspraakreactie van het Groene Taille Comité waarin aandacht wordt gevraagd voor een robuuste landschappelijke inpassing van de Geleenbeek en de fabrieksgebouwen. Daarnaast wijst deze inspraakreactie ook op het ecologische functioneren van de Geleenbeek in relatie tot voldoende afstand van de te verleggen (rand-)weg. En zie ook de inspraakreactie van GroenLinks Echt-Susteren waarin wordt gepleit voor een robuuste landschappelijke inpassing.

Natuurwaarden omgeving

Om een goed overzicht van de noodzakelijke informatie voor natuur in het MER op te nemen, is het belangrijk om eerst een globale omgevingsanalyse van het studiegebied te maken. Dit geeft een algemeen beeld van de natuurwaarden, de verschillende habitats, de aanwezige soortgroepen en hun onderlinge relaties in het studiegebied. Maak hierbij onderscheid in deelgebieden met een verschillend karakter zoals het Sterrebos en de Geleenbeek. Geef de waardevolle gebiedsdelen op kaart aan.

Geef vervolgens aan welke kenmerkende habitats en soorten aanwezig zijn. Beschrijf de autonome ontwikkeling van de natuur in het gebied. Geef aan voor welke dieren en planten aanzienlijke gevolgen te verwachten zijn, wat de aard van de gevolgen is en wat deze gevolgen voor de populaties betekenen.

Beschermde soorten

Beschrijf welke door de Wet natuurbescherming beschermde soorten te verwachten zijn in het plangebied, waar zij voorkomen en welk beschermingsregime voor de betreffende soort geldt. Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen voor deze beschermde soorten en bepaal of verbodsbepalingen overtreden kunnen worden, zoals het verbod op het verstoren van een vaste rust- of verblijfplaats. Geef indien verbodsbepalingen overtreden kunnen worden aan of en in hoeverre de staat van instandhouding van de betreffende soort verslechtert. Beschrijf per type gebied mogelijke en/of nodige mitigerende en/of compenserende maatregelen om negatieve effecten te voorkomen of te verminderen.

Gebiedsbescherming

Stikstofdepositie is een belangrijke oorzaak voor de achteruitgang van de biodiversiteit in Nederland. Het voornemen (fabriek en verkeer) kan mogelijke een toename van stikstofdepositie⁸ op reeds overbelaste Natura 2000-gebieden veroorzaken. Dit kan leiden tot aantasting van natuurlijke kenmerken van de beschermde gebieden.

Beschrijf de mogelijke invloed van het voornemen op beschermde natuurgebieden, zoals Natura 2000-gebieden en het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Maak onderscheid tussen de verschillende gebieden en geef hiervan de status aan. Ook als het voornemen niet in of direct naast een beschermd gebied ligt, kan het gevolgen hebben op een beschermd gebied (via zogenoemde externe werking). Breng in elk geval, ook in verband met de hiervoor genoemde 'PAS uitspraak', ook de depositie van stikstof op Natura 2000-gebieden in beeld. Werk (bron)maatregelen uit, die genomen kunnen worden om deze depositie te verminderen of tegen te gaan.

Beschrijf in het MER de gevolgen van stikstofdeposities op de Natura 2000-gebieden en de NNN-gebieden.⁹ Geef daarvoor:

- De achtergrondconcentraties van de belangrijkste verzurende en vermistende stoffen (NH₃, NO_x, SO₂) in het gebied.
- De voor verzuring gevoelige habitattypen en de kritische depositiewaarde.
- De toename aan stikstofdepositie van het voornemen afzonderlijk en in cumulatie.
- De mogelijke (verdere) overschrijding van de kritische depositiewaarden.

⁸ Als gevolg van emissies van verzurende en vermistende stoffen zoals NH₃, NO_x, SO₂.

⁹ Zie concept-NRD pagina 35 figuur 4.5 en pagina 43 figuur 5.2 met daarop weergegeven de ligging van de natuurgebieden in het plangebied. De Commissie adviseert in het MER een kaart op te nemen van de natuurgebieden in het plan- en studiegebied en de namen van deze gebieden op te nemen in een bijbehorende legenda.

Bepaal dan of – in cumulatie met andere activiteiten – aantasting van natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden, of aantasting van de ‘wezenlijke kenmerken en waarden’ van NNN-gebieden kan optreden als gevolg van het voornemen.

Het voornemen en de alternatieven moeten uitvoerbaar zijn binnen de kaders van de Wet natuurbeschermingswet (Wnb). Beschrijf daarom in ieder geval één alternatief waarbij aantasting van natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden wordt voorkomen. Beschrijf ook de eventuele maatregelen, die daaraan bij kunnen dragen.

Bijzondere provinciale natuurgebieden/landschappen

Beschrijf voor bijzondere provinciale natuurgebieden/landschappen, zoals de Geleenbeek, het Sterrebos en het landschappelijk ensemble rond Kasteel Wolfrath de natuurwaarden. Onderzoek welke gevolgen het initiatief op deze kenmerken en waarden heeft. Houd daarbij ook rekening met externe werking.

4.4 Bereikbaarheid (verkeer en vervoer)

In de concept-NRD zijn verkeersberekeningen opgenomen op basis van een dynamisch verkeersmodel, waarmee de kwaliteit van de afwikkeling goed in beeld kan worden gebracht. Geef in het MER een korte beschrijving van dit model. Beschrijf in het MER en mede op basis van dit dynamische simulatiemodel de volgende onderwerpen voor de huidige situatie, de referentie en de verschillende integrale alternatieven:

- De ontsluitingsstructuren voor auto, fiets en openbaar vervoer.
- De verkeersintensiteiten op de verschillende wegen in het studiegebied onderscheiden naar intern (lokaal), extern (inkomend en uitgaand) en doorgaand verkeer. Breng tevens de verdeling in personenverkeer en vrachtverkeer in beeld. Presenteer daarnaast cijfers van het gebruik van de wegenstructuur door fietsers en landbouwverkeer.
- De verkeersafwikkeling op de relevante wegen in het studiegebied voor zowel de ochtend- als de avondspits. Beschouw zowel de verkeersafwikkeling op wegvakken als op de kruispunten.
- Geef een beeld van de reistijdvertragingen op deze wegen en beschrijf dit in termen van kwaliteit van de bereikbaarheid.
- De parkeerstructuur en -druk en de looproutes, die daaruit volgen.
- De verkeersveiligheid, waarbij zowel aandacht wordt besteed aan de te verwachten aantallen ongevallen, als aan de verwachte bijdrage van de alternatieven aan de oplossing van bestaande veiligheidsproblemen. Beschrijf kwalitatief in hoeverre de alternatieven voldoen aan de veiligheidsprincipes en inrichtingsprincipes van het beleid ‘duurzaam veilig’.

4.5 Leefbaarheid

Relevant voor de woon- en leefomgeving zijn de aspecten luchtkwaliteit, geur, geluid, trillingen en externe veiligheid. De Commissie adviseert de aanpak zoals gepresenteerd in de concept-NRD uit te voeren en voegt daaraan voor lichthinder, luchtkwaliteit en geluidhinder nog enkele adviezen toe.

Luchtkwaliteit

Om de alternatieven onderling en met de referentiesituatie te kunnen vergelijken, is het noodzakelijk om de effecten op de luchtconcentraties van fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en NO_x te beschrijven, ook onder de grenswaarden. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van berekeningen, die voldoen aan de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007. Eenvoudiger berekeningen kunnen volstaan, wanneer hiermee keuzes tussen alternatieven en conclusies voldoende kunnen worden onderbouwd. Presenteer de resultaten van de berekeningen middels verschilcontourenkaarten en geef per contour de aantallen en ligging aan van woningen en andere gevoelige objecten en groepen.

Geluidhinder

Het voornemen en de varianten leiden tot meer wegverkeerslawaai en industrielawaai. Breng voor de referentiesituatie en de varianten de effecten in beeld voor de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en (indicatief) de maximale geluidsniveaus ter hoogte van gevoelige (geprojecteerde) bestemmingen in de omgeving.

Maak voor de industriële geluidemissies – indien relevant – gebruik van kentallen voor de milieucategorieën. Ga in op de cumulatie van industrie- en wegverkeerslawaai ter hoogte van geluidgevoelige bestemmingen. Geef aan of er sprake is van inpasbaarheid binnen de wettelijke kaders en geef aan waar afwijkingen of overschrijdingen van die kaders aan de orde zijn. Het wettelijke kader voor het wegverkeerslawaai is de Wet geluidhinder. Voor de industriële geluidbelasting geldt als kader de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening. Maak gebruik van modelberekeningen, die voldoen aan de Wet geluidhinder en onderliggende regelingen. Breng ook toename onder de normen in beeld.

De Commissie merkt op dat geluid vanaf de A2 maatgevend is voor een groot deel van het terrein. Dit moet inzichtelijk worden gemaakt. Maak daarbij, om een goed inzicht te verkrijgen, onderscheid tussen het industrieterrein gebonden verkeer en het overige verkeer.

Lichthinder

Het voornemen en de varianten, zowel de inrichting als ook de infrastructuur kan leiden tot meer lichthinder in de omgeving. Dit betreft zowel de inpassing in het kader van een directe uitstraling naar de omgeving als ook uitstraling naar boven, de hemelhelderheid¹⁰. De Commissie adviseert om inzicht te geven in de effecten van de alternatieven en onderzoek te doen naar de mogelijkheden ter vermindering van de hinder voor de omgeving.

De richtlijnen van de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde (NSW) kunnen hierbij van dienst zijn.

¹⁰ Zie inspraakreactie van amateurastronomen uit Nieuwstad die hierop wijzen.

5 Overige aspecten

5.1 Leemten in milieuinformatie

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten onvoldoende informatie kan worden opgenomen door gebrek aan gegevens. Spits dit toe op milieuaspecten, die in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen, zodat de consequenties van het tekort beoordeeld kunnen worden. Geef ook aan of wat ontbreekt op korte termijn kan worden ingevuld.

5.2 Onzekerheden en evaluatieprogramma

Houd bij de vergelijking van de alternatieven en bij de toetsing van de alternatieven aan (project-) doelen en wettelijke grenswaarden expliciet rekening met de onzekerheden in effectbepalingen. Geef in het MER inzicht in:

- De waarschijnlijkheid dat effecten optreden, dat wil zeggen het realiteitsgehalte van de verschillende effectscenario's (best-case en worst-case).
- Het belang van de onzekerheden in effectbepalingen voor de significantie van verschillen tussen alternatieven, en daarmee voor de vergelijking van alternatieven.
- Op welke wijze en wanneer na realisering van het initiatief de daadwerkelijke effecten geëvalueerd worden, bijvoorbeeld via een oplevertoets, en welke maatregelen 'achter de hand' beschikbaar zijn als (project-)doelen en grenswaarden in de praktijk niet gehaald worden.

5.3 Samenvatting van het MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- De voorgenomen activiteit en de alternatieven daarvoor.
- De belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven, de onzekerheden en leemten in kennis die daarbij aan de orde zijn.
- De vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het voorkeursalternatief.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Advies van de Commissie over het op te stellen MER

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep geeft aan welke onderwerpen naar zijn mening moeten worden behandeld in het MER en met welke diepgang. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ing. Hans van Leeuwen

drs. Roel Meeuwsen (secretaris)

ing. Ben Peters

ing. Caspar Slijpen

ir. Harry Webers (voorzitter)

Besluiten waarvoor dit milieueffectrapport wordt opgesteld

Provinciaal Inpassingsplan en Omgevingsvergunning

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteiten D01.1; wijziging of uitbreiding van een autoweg, D11.3; aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein, D32.5; De oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor het vervaardigen van motorvoertuigen, motoren voor motorvoertuigen of het assembleren van motorvoertuigen.

Bevoegd gezag besluit(en)

Bevoegd gezag voor het Provinciaal Inpassingsplan zijn de Provinciale Staten van Limburg

Bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning zijn de Gedeputeerde Staten van Limburg

Initiatiefnemer besluit(en)

Initiatiefnemer voor het Provinciaal Inpassingsplan zijn de Gedeputeerde Staten van Limburg

Initiatiefnemer voor de omgevingsvergunning is VDL Nedcar te Born

Bevoegd gezag m.e.r.-procedure

Bevoegd gezag in de m.e.r.-procedure voor het Provinciaal Inpassingsplan zijn de Provinciale Staten van Limburg.

Heeft de Commissie ook zienswijzen?

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag tot en met 1 augustus 2019 heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft gebruikt?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiener.nl projectnummer [3397](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

