# Inpassingsplan

## Uitbreiding VDL Nedcar

Understanding today.
Improving tomorrow.

# Inpassingsplan

## Uitbreiding VDL Nedcar

Projectnummer 432287
Revisie 06
Datum 22 juni 2020

## Auteur(s)

M.F. Beenakkers

## Opdrachtgever

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

| datum vrijgave | beschrijving revisie | goedkeuring | vrijgave |
|---|---|---|---|
| 22 juni 2020 | ontwerp | G.A.O. Graaf | P.F.G.M. Kennes |

anteagroup

# Uitbreiding VDL Nedcar

# Inhoudsopgave

**Toelichting** **5**

**Hoofdstuk 1 Inleiding** **7**
1.1 Aanleiding 7
1.2 Het plangebied 11
1.3 Geldende bestemmingsplannen 13
1.4 Leeswijzer 16

**Hoofdstuk 2 Nut en noodzaak** **17**
2.1 Ladder voor duurzame verstedelijking 17
2.2 VDL Nedcar is belangrijk voor de regio, Limburg en Nederland 18
2.3 VDL Nedcar: historie en huidige situatie 19
2.4 De noodzaak van een tweede productielijn 19
2.5 De locatie van de uitbreiding 21
2.6 Aanpassing van de infrastructuur 26
2.7 Conclusie 26

**Hoofdstuk 3 Alternatievenafweging** **29**
3.1 Alternatieven in MER deel A 29
3.2 Nadere beschouwing mogelijkheden ontzien Sterrebos 31
3.3 Onderzoek en beoordeling alternatieven 34

**Hoofdstuk 4 Voorkeursalternatief en planbeschrijving** **39**
4.1 Voorkeursalternatief 39
4.2 Huidige situatie 41
4.3 Uitbreiding van VDL Nedcar 42
4.4 Aanpassing van de infrastructuur 53
4.5 Aanpassing van de geluidzone 56

**Hoofdstuk 5 Beleidskader** **59**
5.1 Nationaal beleid 59
5.2 Provinciaal beleid 60
5.3 Gemeentelijk beleid 68

**Hoofdstuk 6 Milieuaspecten** **75**
6.1 Milieueffectrapport deel B 75
6.2 Bodem 78
6.3 Geluid 83
6.4 Water 92
6.5 Verkeer en parkeren 96
6.6 Luchtkwaliteit 97
6.7 Trillingshinder 99
6.8 Lichthinder 100
6.9 Externe veiligheid 103
6.10 Natuur 108
6.11 Cultuurhistorie en landschap 126
6.12 Archeologie 129
6.13 Gezondheid 134
6.14 Kabels en leidingen 140
6.15 Rooilijnenbeleid langs A2 141
6.16 Duurzaamheid 142

| | | |
|---|---|---|
| **Hoofdstuk 7** | **Juridische planopzet** | **145** |
| 7.1 | Plansystematiek | 145 |
| 7.2 | De bestemmingen | 148 |
| **Hoofdstuk 8** | **Economische uitvoerbaarheid** | **155** |
| 8.1 | Kostenverhaal | 155 |
| 8.2 | Financiële uitvoerbaarheid | 155 |
| **Hoofdstuk 9** | **Maatschappelijke uitvoerbaarheid** | **157** |
| 9.1 | Overleg en communicatie | 157 |
| 9.2 | Vooroverleg | 157 |
| 9.3 | Horen van de gemeenteraden | 158 |
| 9.4 | Terinzagelegging ontwerp PIP | 158 |
| 9.5 | Vaststelling | 158 |

**Separate bijlagen bij de toelichting**

- Uitbreiding VDL Nedcar, Milieueffectrapport, Antea Group, 22 juni 2020
- Vooronderzoek bodem Uitbreiding VDL Nedcar te Born, Antea Group, 19 mei 2020
- Uitbreiding VDL Nedcar, Akoestisch onderzoek, Antea Group, 22 juni 2020
- Uitbreiding VDL Nedcar, Onderdeel water, Antea Group, 6 april 2020
- Uitbreiding VDL Nedcar, Mobiliteit, bereikbaarheid en verkeer, Antea Group, 12 juni 2020
- VDL Nedcar te Born, Luchtkwaliteitsonderzoek PIP/MER, Antea Group, 11 juni 2020
- Beschouwing effecten trillingen, Antea Group, 10 juni 2020
- Externe veiligheid Uitbreiding VDL Nedcar, Antea Group, 26 mei 2020
- Natuurtoets Uitbreiding VDL Nedcar te Born, Toetsing Wet natuurbescherming en POL2014, Antea Group, 12 juni 2020
- Bijlagenrapport natuur VDL Nedcar, Nader onderzoeken soortbescherming, Antea Group, 9 maart 2020
- Mitigatie- en compensatieplan Uitbreiding VDL Nedcar te Born, Antea Group, 12 juni 2020
- Voortoets PIP Uitbreiding VDL Nedcar, Antea Group, 22 juni 2020
- Uitbreiding VDL Nedcar, Beeldregieplan, Antea Group, 22 juni 2020
- Cultuurhistorische waardenstelling Park & landschap Kasteel Wolfrath te Born-Holtum, SB4, 4 februari 2020
- Bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek d.m.v. boringen (verkennende fase) Uitbreiding VDL Nedcar te Born, Sittard-Geleen, Antea Group, 11 juni 2020
- Verkenningennota Uitbreiding VDL Nedcar, Buck Consultants International, 9 juni 2015
- Verkenningennota 2017 Uitbreiding VDL Nedcar, Buck Consultants International, 1 februari 2018
- Uitbreiding VDL Nedcar – Analyse (on)haalbaarheid volledig ontzien Sterrebos, Buck Consultants International, 18 juni 2019
- Nota vooroverleg, Provincie Limburg, 22 juni 2020

# Hoofdstuk 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

### 1.1.1 Uitbreiding van VDL Nedcar en aanpassing van de infrastructuur

**Uitbreiding van VDL Nedcar**

VDL Nedcar is een gerenommeerde Nederlandse autofabriek die al ruim 50 jaar auto's bouwt op de locatie in Born. VDL Nedcar produceert auto's in opdracht van grote automerken. De fabriek in Born heeft één productielijn en produceert jaarlijks ongeveer 200.000 auto's. De huidige omgevingsvergunning (voor de activiteit milieu) laat een productie van 350.000 auto's per jaar toe. Bij het bedrijf werken momenteel (2019) circa 6.000 werknemers, grotendeels in een tweeploegendienst. VDL Nedcar is daarmee één van de grootste werkgevers in Zuid-Limburg en een belangrijke factor in de Limburgse economie. Om deze rol structureel te behouden en te versterken is uitbreiding van de fabriek met een tweede productielijn noodzakelijk.

Met de beoogde uitbreiding wordt een tweede productielijn mogelijk. Samen met de bestaande productielijn wordt dan een productiecapaciteit gecreëerd van maximaal 400.000 auto's per jaar. Door de manier waarop de productie van de auto's plaatsvindt, is uitbreiding van de productiecapaciteit alleen mogelijk door het bouwen van een complete nieuwe (tweede) productielijn. Door de uitbreiding met een tweede productielijn kan het aantal werknemers toenemen. Daarnaast kan de uitbreiding leiden tot de komst van nieuwe toeleveranciers en tot extra werkgelegenheid ten gevolge van investeringen voor de uitbreiding en van de bestedingen van de werknemers. Door uitbreiding van VDL Nedcar met een tweede productielijn wordt de bedrijfsvoering bovendien minder kwetsbaar, aangezien een tweede productielijn het mogelijk maakt om gelijktijdig contracten aan te gaan met twee of meer opdrachtgevers. Daarnaast maakt de uitbreiding met een tweede productielijn de fabriek flexibeler, zodat pieken en dalen in de productiecyclus van auto's - en de daarmee samenhangende effecten op het personeelsbestand - beter kunnen worden opgevangen.

De uitbreiding van VDL Nedcar gaat gepaard met het realiseren van extra bebouwing en met vergroting van het huidige bedrijfsterrein in noordelijke, oostelijke en zuidelijke richting. In samenhang met de aanpassingen in de bedrijfsvoering en de uitbreiding van het bedrijfsterrein wordt ook de geluidzone rond het geluidgezoneerde bedrijventerrein Industriepark Swentibold (IPS) aangepast en worden binnen deze geluidzone actuele hogere waarden verleend.




*Afbeelding 1.1: ligging van VDL Nedcar en omliggende infrastructuur*

**Aanpassing van de infrastructuur**

De uitbreiding van VDL Nedcar betekent een toename van de hoeveelheid verkeer, voor zowel de logistiek (aanvoer van grondstoffen en onderdelen en afvoer van geproduceerde auto's) als mogelijk ook van het personenautoverkeer (toename van het aantal werknemers). De verkeerstoename heeft effect op de omliggende infrastructuur, met name op de aansluitingen van VDL Nedcar op de provinciale wegen N297 en N276. Daarnaast zijn er doorstromingsknelpunten die zich zullen manifesteren als gevolg van de autonome groei van het verkeer.

De verkeerstoename vanwege de fabrieksuitbreiding en de autonome groei van het verkeer zijn aanleiding voor infrastructurele maatregelen, met als doel om de infrastructuur toekomstvast en robuust vorm te geven. Er wordt onder andere voorzien in een ongelijkvloerse kruising in de N297 (zuidelijk van VDL Nedcar) en in een verplaatsing van de N276. De N276 wordt in oostelijke richting verschoven, zodat de weg aan de oostzijde van de uitbreiding van VDL Nedcar komt te liggen en een randweg rond het nieuwe fabrieksterrein vormt. VDL Nedcar krijgt daarmee de beschikking over een aaneengesloten fabrieksterrein, zonder doorkruisingen van (provinciale) wegen.

**Noodzaak voor herziening van het bestemmingsplan**

De beoogde ontwikkeling is niet mogelijk op grond van de geldende bestemmingsplannen. Hoewel een groot deel van de gronden aan de oostzijde en aan de zuidzijde van VDL Nedcar in het huidige bestemmingsplan al is bestemd voor bedrijven in de automotive industrie, is uitbreiding naar de noordzijde op dit moment niet mogelijk. Een deel van de aanpassingen van de provinciale wegen, waaronder de verschuiving van de N276, is op basis van de geldende bestemmingsplannen ook niet toegelaten. Om de uitbreiding van VDL Nedcar en de aanpassing van de infrastructuur planologisch mogelijk te maken, is daarom een herziening van de geldende bestemmingsplannen nodig. Daarnaast is herziening nodig om de actuele

geluidzone vast te leggen en om de landschappelijke inpassing en natuurcompensatie die samenhangen met de ontwikkeling te borgen.

### 1.1.2 Provinciaal belang en keuze voor provinciaal inpassingsplan

VDL Nedcar levert een belangrijke bijdrage aan de economie en de werkgelegenheid in de regio en de provincie Limburg. De omzet van VDL Nedcar bedroeg in 2018 ruim 3,5 miljard euro en in 2019 ongeveer 3 miljard euro. De fabriek is van groot belang voor de directe en indirecte werkgelegenheid en de economie van de regio en de provincie. De directe werkgelegenheid bedroeg in 2018 meer dan 6.500 arbeidsplaatsen. Een groot deel van de medewerkers is in vaste dienst, maar om de wisselingen in de omvang van de productie te kunnen opvangen is er ook een flexibele schil. Daarnaast heeft de aanwezigheid van de autofabriek indirecte effecten voor de economie en werkgelegenheid in de regio, in de vorm van toeleverende diensten en dankzij investeringen die VDL Nedcar doet in verband met de inrichting van de fabriek en het fabrieksterrein. Het voortbestaan en de groei van VDL Nedcar zijn van groot belang voor de economie en werkgelegenheid in de regio. Er is daarom sprake van een provinciaal belang om de uitbreiding van de fabriek planologisch mogelijk te maken.

Daarnaast is sprake van een directe provinciale betrokkenheid bij de plannen. Enerzijds omdat aanpassingen van de provinciale wegen N297 en N276 nodig zijn om de uitbreiding van VDL Nedcar (en de autonome groei van het wegverkeer) te faciliteren. Anderzijds omdat Industriepark Swentibold in de provinciale omgevingsverordening is aangemerkt als een bedrijventerrein met een provinciale geluidcontour. Op grond daarvan zijn Gedeputeerde Staten verantwoordelijk voor de geluidruimteverdeling binnen de geluidzone en voor het verlenen van hogere waarden. Bovendien is VDL Nedcar op grond van het Besluit omgevingsrecht aangemerkt als inrichting waarvoor de provincie het bevoegd gezag is, zodat Gedeputeerde Staten bevoegd zijn voor de verlening van omgevingsvergunningen voor VDL Nedcar.

Tenslotte is sprake van een gemeentegrens-overschrijdend plan. Het fabrieksterrein van VDL Nedcar ligt nu volledig op het grondgebied van de gemeente Sittard-Geleen, maar komt na uitbreiding voor een klein deel op het grondgebied van de gemeente Echt-Susteren te liggen. Ook delen van de (verschoven) provinciale weg N276 liggen op het grondgebied van de gemeente Echt-Susteren en de landschappelijke inpassing en natuurcompensatie vinden deels binnen deze gemeente plaats. De geluidzone rond Industriepark Swentibold ligt zowel in Sittard-Geleen als in Echt-Susteren.

Gelet op het provinciaal belang, de directe betrokkenheid van de provincie bij zowel de aanpassing van de provinciale wegen als de aanpassing van de geluidzone, het gemeente-overschrijdende karakter van het plan en de omvangrijke, juridisch complexe context is besloten om een provinciaal inpassingsplan (PIP) op te stellen om het initiatief mogelijk te maken.

Een PIP is vergelijkbaar met een bestemmingsplan, maar kan de gemeentegrens overschrijden en wordt niet vastgesteld door de gemeenteraad maar door Provinciale Staten. Verder gelden vergelijkbare eisen als voor een bestemmingsplan. Een PIP bestaat - net als een bestemmingsplan - uit een verbeelding en planregels (die samen het juridisch bindende deel van het PIP vormen) en een toelichting. Een PIP kan gemeentelijke bestemmingsplannen integraal vervangen en/of regelingen bevatten die aan de huidige bestemmingsplannen worden toegevoegd of juist uit die bestemmingsplannen worden verwijderd. Dit PIP heeft een gemengd karakter: deels is het een zelfstandig werkend instrument en deels - waar het de aanpassing van de geluidzone betreft - fungeert het als partiële herziening van de onderliggende bestemmingsplannen.

### 1.1.3 Toepassing van de coördinatieregeling

Provinciale Staten hebben op 18 april 2019 met toepassing van artikel 3.33, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening een coördinatiebesluit genomen. Provinciale Staten hebben daarmee de mogelijkheid geboden om de voorbereiding en bekendmaking van het PIP te coördineren met (een deel van) de voor de verwezenlijking van het initiatief benodigde uitvoeringsbesluiten, waaronder:

- de omgevingsvergunningen als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid en artikel 2.2, eerste lid van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
- vergunningen, ontheffingen en vrijstellingen op grond van de Wet natuurbescherming;
- waterwetvergunningen;
- ontgrondingenvergunningen.

Op grond van de coördinatieregeling worden het PIP en de ontwerpbesluiten die met het PIP worden gecoördineerd voorbereid volgens afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (de uniforme openbare voorbereidingsprocedure). De ontwerpbesluiten voor vergunningverlening worden in het kader van die procedure gelijktijdig met het ontwerp-PIP ter inzage gelegd. Tijdens de periode van terinzagelegging wordt eenieder in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen met betrekking tot het PIP en/of de andere ontwerpbesluiten. Vervolgens nemen de verschillende bevoegde gezagen een besluit omtrent vaststelling van het PIP en verlening van de benodigde vergunningen. Daarna is beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. De Afdeling behandelt de beroepen tegen het PIP en tegen de ontwerpbesluiten in één keer.

### 1.1.4 Crisis- en herstelwet

Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Deze wet is onder meer gericht op de versnelling van projecten in het ruimtelijke domein en voorziet daarom in een versnelling van procedures. Op grond van artikel 1.1, eerste lid, onder a van de Crisis- en herstelwet, in combinatie met bijlage I, onder 2.1 van de wet, is de Crisis- en herstelwet van rechtswege van toepassing op provinciale inpassingsplannen. In afdeling 2 van de Crisis- en herstelwet zijn procedurele bepalingen opgenomen die een spoedig verloop van de beroepsprocedure bevorderen. Deze bepalingen hebben de volgende gevolgen:

- De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State behandelt beroepen tegen het inpassingsplan versneld en doet uitspraak binnen zes maanden na afloop van de beroepstermijn.
- Indien advies van de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak wordt ingewonnen, dan wordt dat advies binnen twee maanden uitgebracht.
- Beroepschriften tegen het inpassingsplan moeten beroepsgronden bevatten; pro forma beroepen zijn niet-ontvankelijk.
- Na afloop van de beroepstermijn kunnen geen beroepsgronden meer worden aangevoerd.

### 1.1.5 Relatie met de milieueffectrapportage

Vanwege de aard en omvang van de voorgenomen activiteiten wordt ten behoeve van de te nemen besluiten een milieueffectrapportage (m.e.r.) uitgevoerd. Het PIP maakt de uitbreiding van een industrieterrein mogelijk en is een kaderstellend plan voor de uitbreiding van een fabriek voor het vervaardigen van motorvoertuigen. Beide categorieën zijn opgenomen op de D-lijst van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. De relevante categorieën zijn in tabel 1.1 weergegeven.

*Tabel 1.1: relevante categorieën uit het Besluit milieueffectrapportage*

| Onderdeel | Activiteiten | Gevallen |
|---|---|---|

| | | |
|---|---|---|
| **D 11.3** | De aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein. | In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 75 hectare of meer. |
| **D 32.5** | De oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor het vervaardigen van motorvoertuigen, motoren voor motorvoertuigen of het assembleren van motorvoertuigen. | In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een productiecapaciteit van 1.000 motorvoertuigen of motoren voor motorvoertuigen per jaar of meer. |

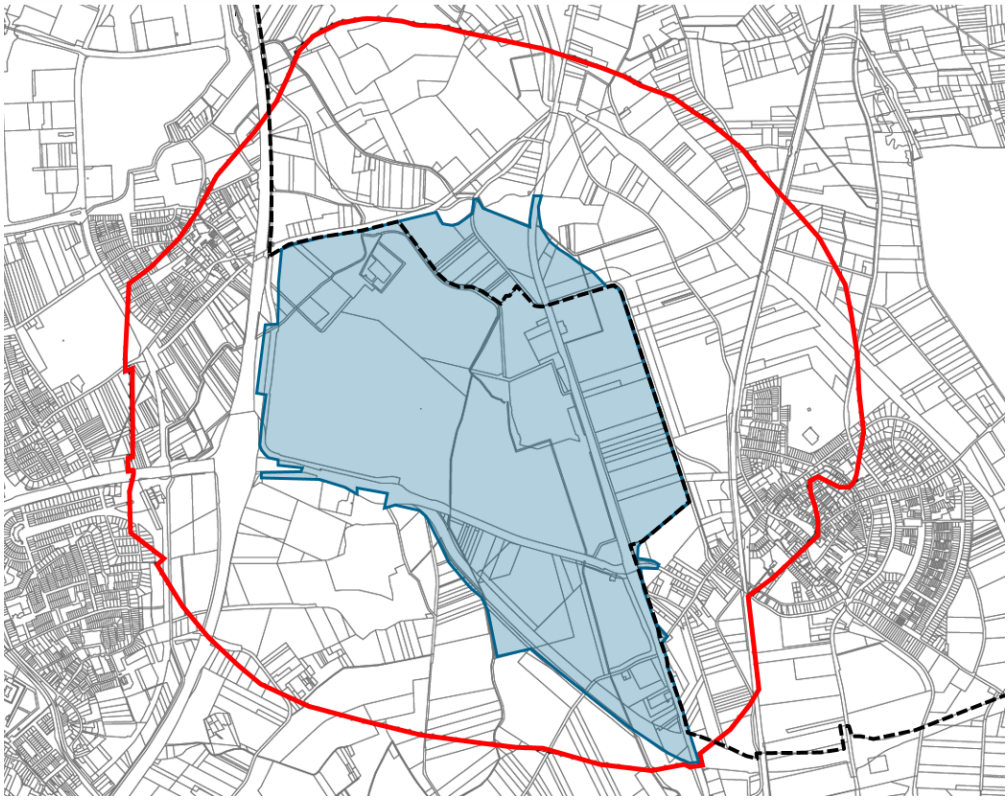
Omdat vergunningverlening voor de uitbreiding van VDL Nedcar m.e.r.-beoordelingsplichtig is op grond van categorie D 32.5 en het PIP hiervoor kaderstellend is, geldt voor het PIP een plan-m.e.r.-plicht. Vanwege de gecoördineerde procedure is ervoor gekozen geen m.e.r.-beoordeling uit te voeren voor de vergunning, maar ook voor de vergunning een m.e.r. uit te voeren. Dat betekent dat het milieueffectrapport (MER) een gecombineerd plan-/project-MER betreft. Het gecombineerde plan-/project-MER hoort zowel bij het kaderstellende plan (het PIP) als bij het besluit over de omgevingsvergunningen voor milieu en bouwen. De uitbreiding van VDL Nedcar en het aanpassen van de infrastructuur nabij het fabrieksterrein vormen samen de voorgenomen activiteit waar het MER betrekking op heeft.

Het MER *(Uitbreiding VDL Nedcar, Milieueffectrapport, Antea Group, 2020)* is als Bijlage 1 bij het PIP opgenomen. Het MER bestaat uit twee delen, die in één rapportage zijn gebundeld. In deel A van het MER zijn vijf alternatieven voor de ontwikkeling integraal onderzocht en beoordeeld op een detailniveau dat past bij het ruimtelijk besluit. Op basis van (onder meer) de resultaten van deel A van het MER is een voorkeursalternatief (VKA) vastgesteld. Het VKA, dat is beschreven in hoofdstuk 4 van deze toelichting, vormt de basis vormt voor dit PIP. In deel B van het MER zijn de milieugevolgen van het VKA in detail onderzocht. Het totale MER (deel A en deel B samen) is de basis voor zowel het PIP als de omgevingsvergunning voor uitbreiding van VDL Nedcar en bevat de informatie voor de onderbouwing van het initiatief. Waar mogelijk is in deze toelichting gebruikgemaakt van teksten uit het MER of is daarnaar verwezen.

## 1.2 Het plangebied

**Plangebied van het PIP**

Omdat het PIP een regeling bevat voor de geluidzone rond het geluidgezoneerde bedrijventerrein Industriepark Swentibold wordt de buitengrens van het plangebied gevormd door de grens van de huidige geluidzone. De geluidzone - en daarmee dus ook het plangebied - strekt zich uit over delen van het buitengebied van de gemeenten Sittard-Geleen en Echt-Susteren en over delen van de kernen Nieuwstadt, Born en Holtum. Het PIP kent niet aan alle gronden binnen deze planbegrenzing nieuwe bestemmingen toe, maar is deels vormgegeven als een parapluherziening van de geldende bestemmingsplannen.



*Afbeelding 1.2: plangrens (rode lijn) met daarbinnen de gronden die in dit PIP een bestemming krijgen (blauw vlak); voor de gronden tussen het blauwe vlak en de rode lijn is in het PIP alleen een regeling voor de geluidzone opgenomen; met de onderbroken zwarte lijn is de gemeentegrens tussen Sittard-Geleen en Echt-Susteren aangegeven*

Voor de volgende gronden is in het PIP wél een complete bestemmingsregeling opgenomen:

- Het fabrieksterrein van VDL Nedcar, inclusief de uitbreiding daarvan aan de oost-, noord- en zuidzijde.
- De overige gronden die deel uitmaken van Industriepark Swentibold, gelegen tussen Mitsubishi Avenue en de N297. Hier staat de bestaande bedrijfsloods van Mitsubishi. Op het perceel ten oosten daarvan is de bouw van een nieuwe bedrijfsloods voorzien op gronden die in het huidige bestemmingsplan al een bedrijfsbestemming hebben. Deze bedrijfsbestemming is daarom overgenomen in het PIP.
- De infrastructuur rond VDL Nedcar, inclusief de gronden waar aanpassing en/of verlegging van de provinciale wegen N297 en N276 is voorzien;
- De gronden waar landschappelijke inpassing en natuurcompensatie zijn voorzien. Het betreft onder andere de agrarische gronden en bospercelen rond Kasteel Wolfrath aan de noordzijde van VDL Nedcar.
- De gronden in het driehoekige gebied tussen de N297, de N276 en de Op De Baan. Hier zijn geen nieuwe ontwikkelingen voorzien, maar is wel een actuele bestemming gewenst omdat ter plaatse een bestemmingsplan uit 2000 geldt.

Om het PIP goed aan te laten sluiten op de geldende bestemmingsplannen in de directe omgeving is aan de westzijde aangesloten op de grens van het tracébesluit voor de A2 (vastgesteld op 9 december 2019). Een klein deel van de gronden die binnen het tracébesluit vallen, is in overleg met Rijkswaterstaat wel opgenomen in het PIP. Het betreft twee locaties:

- de bocht in de Dr. Hub van Doorneweg nabij de oprit van de A2 en de bedrijfsgronden ten oosten daarvan. Deze gronden zijn in het PIP opgenomen om tot een logische begrenzing te komen en omdat de gronden deels onderdeel zijn van het fabrieksterrein van VDL Nedcar. De gronden zijn onderdeel van het tracébesluit omdat hier de

verlegging van een gasleiding is voorzien. Het nieuwe tracé van de gasleiding is overgenomen in het PIP.

- een klein deel van de gronden ten oosten van de op- en afrit van de A2. Op deze gronden is een aanpassing van de N297 voorzien die geen onderdeel is van het tracébesluit van de A2. Hoewel deze gronden in het geldende bestemmingsplan al een verkeersbestemming hebben, is het wenselijk om alle aanpassingen aan de provinciale infrastructuur binnen de plangrens van het PIP op te nemen. De gronden zijn daarom opgenomen in het PIP en zijn - overeenkomstig het geldende bestemmingsplan - opnieuw bestemd als 'Verkeer'. Dit heeft geen consequenties voor de uitvoering van het tracébesluit.

Aan de zuidzijde is aangesloten op het bestemmingsplan 'Buitengebied Born-Geleen', waardoor (kleine) delen van agrarische percelen en bospercelen ten zuiden van de N297 in het PIP vallen.

Aan de oostzijde is zoveel mogelijk aangesloten op de plangrens van de bestemmingsplannen 'Stedelijk gebied' en 'Buitengebied' van de gemeente Echt-Susteren, en daarmee op de gemeentegrens. Ook hier geldt dat het wenselijk is om alle aanpassingen die worden gedaan aan de (provinciale) infrastructuur in het PIP op te nemen. De delen van de Aan de Linde en de Limbrichterstraat (fietsaansluiting) waar aanpassingen worden gedaan vanwege de gewijzigde aansluiting op de N276 zijn daarop opgenomen in het plangebied en zijn opnieuw - overeenkomstig het geldende bestemmingsplan - bestemd als 'Verkeer'.

**Relatie met het studiegebied**

Het plangebied van het PIP betreft alleen de gronden waar een herziening van het juridisch-planologisch regime nodig dan wel gewenst is. De voorgenomen activiteit waar het MER betrekking op heeft, zijnde de uitbreiding van VDL Nedcar en het aanpassen van de infrastructuur nabij het fabrieksterrein, valt volledig binnen het plangebied van het PIP.

Het studiegebied is het gebied tot waar effecten van het initiatief reiken. Het studiegebied verschilt per milieuaspect en is daarom in het MER en de onderliggende onderzoeken in een aantal gevallen (aanzienlijk) groter dan het plangebied. Effecten op bijvoorbeeld verkeer, geluid en luchtkwaliteit stoppen vanzelfsprekend niet bij de plangrens van het PIP, maar kunnen verder reiken. Bij de beoordeling van de effecten is in het MER primair het plangebied onderzocht en is, afhankelijk van de te beoordelen effecten, het studiegebied vergroot om ook effecten buiten het plangebied in beeld te brengen.

## 1.3 Geldende bestemmingsplannen

### 1.3.1 Geldende bestemmingsplannen voor uitbreiding VDL Nedcar en provinciale wegen

**Bestemmingsplan 'Industriepark Swentibold/N297n'**

Voor het huidige terrein van VDL Nedcar, de gronden tussen Mitsubishi Avenue en de N297 en de beoogde uitbreiding van het fabrieksterrein aan de oostzijde (Yard E) geldt het bestemmingsplan 'Industriepark Swentibold/N297n'. Dat bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van de voormalige gemeente Born op 26 juni 2000 en gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Limburg bij besluit van 17 oktober 2000. Het bestemmingsplan 'Industriepark Swentibold/N297n' is een gemeentegrens-overschrijdend bestemmingsplan en is daarom ook vastgesteld door de gemeenteraad van de voormalige gemeente Susteren. Het bestemmingsplan is in de gemeente Echt-Susteren inmiddels vervangen door het bestemmingsplan 'Buitengebied' en geldt daar dus niet meer.

Na vaststelling is het bestemmingsplan 'Industriepark Swentibold/N297n' partieel herzien en is het een aantal keer gewijzigd ten behoeve van beperkte aanpassingen van het bouwvlak. Het betreft de volgende herzienings- en wijzigingsplannen.

*Tabel 1.2: herzieningen en wijzigingen bestemmingsplan 'Industriepark Swentibold/N297n'*

| Naam | Vastgesteld |
|---|---|
| Bestemmingsplan Industriepark Swentibold/N297n, herziening 2002 | 17 december 2002 |
| Wijzigingsplan Bestemmingsplan Industriepark Swentibold/N297n, wijziging bouwvlak VDL Nedcar - Zuid | 19 oktober 2016 |
| Wijzigingsplan Bestemmingsplan Industriepark Swentibold/N297n, wijziging bouwvlak VDL N - Uitbreiding FAS | 1 maart 2019 |

Daarnaast zijn voor het bestemmingsplan 'Industriepark Swentibold/N297n' de volgende parapluherzieningen van toepassing.

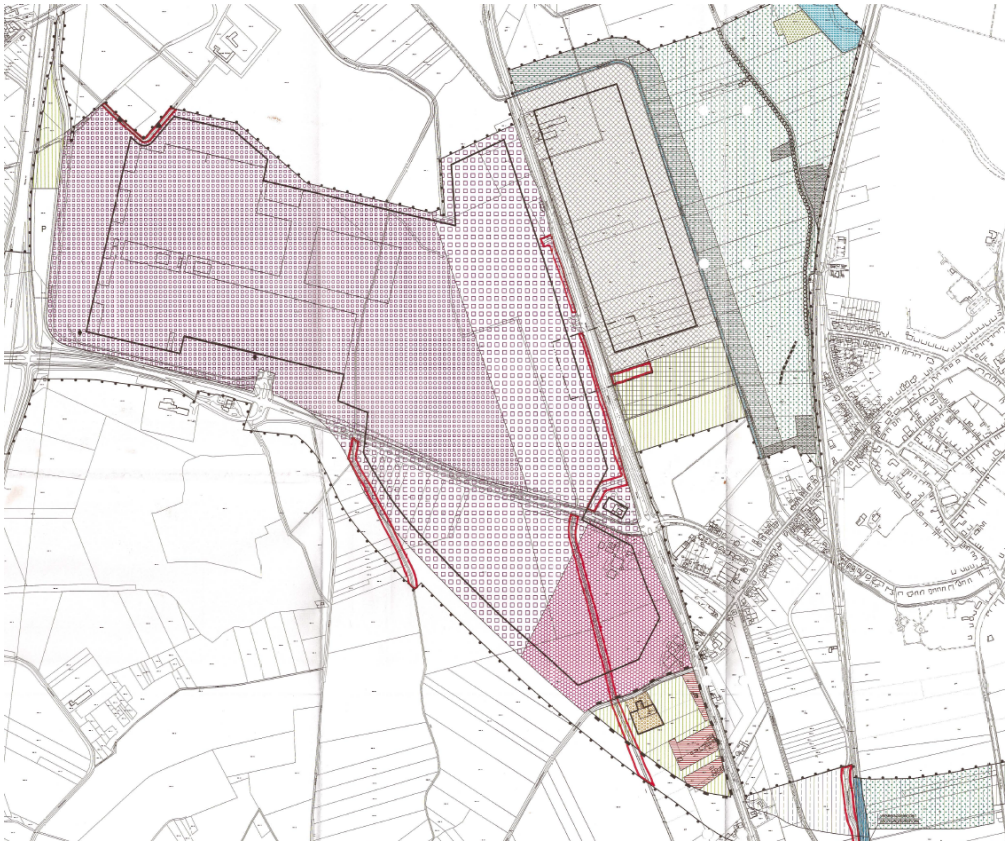
*Tabel 1.3: parapluherzieningen bestemmingsplan 'Industriepark Swentibold/N297n'*

| Naam | Vastgesteld |
|---|---|
| Facetbestemmingsplan Parkeren | 13 september 2018 |
| Versterken 150 kV-net | 9 mei 2019 |

In het bestemmingsplan 'Industriepark Swentibold/N297n' is het huidige fabrieksterrein van VDL Nedcar deels (westzijde) bestemd als 'Bedrijfsdoeleinden 1' en deels (oostzijde) als 'Bedrijfsdoeleinden 2'. De gronden tussen Mitsubishi Avenue, de N297 en de N276 zijn deels (noordzijde) bestemd als 'Bedrijfsdoeleinden 2' en deels (zuidzijde) als 'Bedrijfsdoeleinden 3'. Een groot deel van de gronden ten oosten van de N276 (Yard E) is bestemd als 'Yard'. De bestaande provinciale wegen N297 en N276 zijn bestemd voor 'Verkeersdoeleinden'. De herinrichting van het Geleenbeekdal, die heeft plaatsevonden als compensatie voor de bedrijfsbestemming op Yard E, is in het bestemmingsplan 'Industriepark Swentibold/N297n' mogelijk gemaakt en is inmiddels uitgevoerd.

De gronden met een bedrijfsbestemming zijn bestemd voor bedrijven ten behoeve van de kernactiviteit automotive industrie en/of voor toeleverende bedrijven in de automotive industrie. Gebouwen zijn in alle drie de bedrijfsbestemmingen toegestaan binnen het bouwvlak, tot een bouwhoogte van 25 meter ('Bedrijfsdoeleinden 1') respectievelijk 20 meter ('Bedrijfsdoeleinden 2' en 'Bedrijfsdoeleinden 3'). De gronden met de bestemming 'Yard' zijn bestemd voor de stalling en het transport van motorvoertuigen gereed voor de verkoop. Hier mogen binnen het bouwvlak gebouwen worden gebouwd tot een bouwhoogte van 15 meter.

De gewenste uitbreidingen van VDL Nedcar aan de oostzijde (tussen de huidige N276 en het Geleenbeekdal) en de zuidzijde (in het gebied tussen de N297 en de N276) zijn op grond van het geldende bestemmingsplan al bij recht toegestaan. De gronden hebben een bedrijfsbestemming die automotive bedrijven toestaat en bouwvlakken waarbinnen mag worden gebouwd tot een hoogte van 15 meter (oostzijde) respectievelijk 20 meter (zuidzijde). De gewenste uitbreiding aan de noordzijde valt buiten het plangebied van het bestemmingsplan 'Industriepark Swentibold/N297n' en is daarom nu niet mogelijk.



*Afbeelding 1.3: uitsnede bestemmingsplan 'Industriepark Swentibold/N297n'; naast het huidige fabrieksterrein zijn de beoogde uitbreidingen aan de oostzijde en zuidzijde al grotendeels bestemd voor bedrijven en voorzien van een bouwvlak*

**Overige bestemmingsplannen**

Voor het bestaande fabrieksterrein van VDL Nedcar en voor het overgrote deel van de gewenste uitbreidingen aan de oost- en westzijde geldt het bestemmingsplan 'Industriepark Swentibold/N297n'. Ter plaatse van de gewenste uitbreiding van VDL Nedcar aan de noordzijde en ter plaatse van de nieuwe ligging van de N276 gelden ook enkele andere bestemmingsplannen. In die bestemmingsplannen hebben de gronden waarop een ontwikkeling is voorzien grotendeels een agrarische bestemming of een natuurbestemming, die de beoogde ontwikkeling niet mogelijk maken. Het betreft de volgende bestemmingsplannen.

*Tabel 1.4: overige bestemmingsplannen ter plaatse van uitbreiding VDL Nedcar en aanpassing/verlegging provinciale wegen*

| Naam | Vastgesteld |
|---|---|
| Buitengebied Born-Geleen (gemeente Sittard-Geleen) | 27 juni 2013 |
| Buitengebied (gemeente Echt-Susteren) | 14 december 2017 |

### 1.3.2 Geldende bestemmingsplannen binnen geluidzone

De bestemmingsplannen die zijn genoemd in paragraaf 1.3.1 worden deels integraal vervangen door het PIP. Op de gronden die binnen de geluidzone liggen, maar waarvoor geen (nieuwe) bestemmingen worden opgenomen, fungeert het PIP als een parapluherziening, waarbij enkel de regeling voor de geluidzone wordt aangepast. De volgende bestemmingsplannen worden partieel herzien ten aanzien van de regeling voor de geluidzone:

*Tabel 1.5: bestemmingsplannen binnen de geluidzone die partieel worden herzien*

| Naam | Vastgesteld | Gemeente |
|---|---|---|
| Industriepark Swentibold/N297n | 26 juni 2000 | Sittard-Geleen |
| Geluidszone Industriepark Swentibold* | 26 juni 2000 | Sittard-Geleen |
| Aldenhof | 26 juni 2000 | Sittard-Geleen |
| Aldenhof - Marcus Aurelius | 19 december 2012 | Sittard-Geleen |
| Born-Buchten-Holtum | 19 december 2012/13 januari 2014 | Sittard-Geleen |
| Buitengebied Born-Geleen | 27 juni 2013 | Sittard-Geleen |
| Reststroken | 29 september 2016 | Sittard-Geleen |
| | | |
| Stedelijk gebied | 26 mei 2016 | Echt-Susteren |
| Buitengebied | 14 december 2017 | Echt-Susteren |
| Fietspad Heerdstraat, Sint Joost | 11 april 2019 | Echt-Susteren |

** in het paraplubestemmingsplan 'Geluidszone Industriepark Swentibold', dat is vastgesteld door de gemeenteraden van de voormalige gemeenten Born en Susteren, is een aantal bestemmingsplannen in die gemeenten partieel herzien door toevoeging van een regeling voor de geluidzone; de bestemmingsplannen die partieel zijn herzien, zijn inmiddels allemaal vervangen door andere bestemmingsplannen, met uitzondering van het bestemmingsplan 'Buitengebied Oost', dat op 21 juli 1998 is vastgesteld door de voormalige gemeente Susteren en na gemeentelijke herindeling is overgegaan op de gemeente Sittard-Geleen*

## 1.4 Leeswijzer

De toelichting van het PIP is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 van deze toelichting gaat in op de nut en noodzaak van de uitbreiding van VDL Nedcar en legt een relatie met de ladder voor duurzame verstedelijking.
- Hoofdstuk 3 is een toelichting op de alternatievenafweging die heeft geleid tot de keuze voor een voorkeursalternatief. Dit hoofdstuk hangt sterk samen met deel A van het MER.
- Hoofdstuk 4 bevat de planbeschrijving. In dat hoofdstuk wordt ingegaan op het voorkeursalternatief voor uitbreiding van VDL Nedcar en aanpassing van de provinciale wegen. Daarnaast wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op de aanpassing van de geluidzone en op de landschappelijke inpassing en natuurcompensatie die samenhangt met de beoogde ontwikkeling.
- Hoofdstuk 5 gaat in op de relatie van het PIP met het relevante beleid.
- Hoofdstuk 6 bevat een beschrijving van de milieuaspecten. Dit hoofdstuk hangt sterk samen met deel B van het MER.
- Hoofdstuk 7 gaat in op de juridische opzet van het PIP en bevat een beschrijving van de bestemmingen die in dit PIP zijn opgenomen.
- Hoofdstuk 8 heeft betrekking op de economische uitvoerbaarheid.
- Hoofdstuk 9 betreft de maatschappelijke uitvoerbaarheid en geeft een overzicht van het gevoerde overleg en van de procedures.

# Hoofdstuk 2 Nut en noodzaak

## 2.1 Ladder voor duurzame verstedelijking

VDL Nedcar heeft de wens om de bestaande autofabriek in Born uit te breiden met een tweede productielijn en zo de productiecapaciteit te verhogen naar 400.000 auto's per jaar. Omdat de uitbreiding gepaard gaat met vergroting van het fabrieksterrein en met toename van de bebouwing is sprake van een stedelijke ontwikkeling.

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening is de zogenoemde ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen. Op basis van de ladder voor duurzame verstedelijking moet bij bestemmingsplannen of inpassingsplannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken, worden aangegeven dat de ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte en wat de mogelijkheden zijn om deze behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied op te vangen (bijvoorbeeld door herstructurering of transformatie). Artikel 3.1.6, tweede lid van het Besluit ruimtelijke ordening is als volgt geformuleerd:

> *De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.*

In hoofdstuk 2 van het MER is uitgebreid ingegaan op nut en noodzaak van de uitbreiding van VDL Nedcar. De informatie uit dat hoofdstuk is onder meer gebaseerd op drie rapporten van Buck Consultants International (BCI), die de uitbreiding van VDL Nedcar onderbouwen:

- *Verkenningennota Uitbreiding VDL Nedcar (BCI, 2015);*
- *Verkenningennota 2017 Uitbreiding VDL Nedcar (BCI, 2017);*
- *Uitbreiding VDL Nedcar - Analyse (on)haalbaarheid volledig ontzien Sterrebos (BCI, 2019).*

De rapportages zijn als Bijlage 16, Bijlage 17 en Bijlage 18 bij deze toelichting opgenomen.

In hoofdstuk 2 van het MER is de behoefte aan uitbreiding toegelicht, zowel vanuit het oogpunt van VDL Nedcar als vanuit de betekenis voor de regionale en provinciale economie. Tevens is aangegeven waarom de uitbreiding niet binnen het bestaande fabrieksterrein of elders in het bestaand stedelijk gebied van de regio kan worden opgevangen. Daarbij komen de volgende onderwerpen aan de orde:

- het belang van VDL Nedcar voor de economie en de directe en indirecte werkgelegenheid van de regio, van Limburg en van Nederland;
- de historie van VDL Nedcar, een beschrijving van het functioneren van de bestaande fabriek en van de positie van VDL Nedcar in de dynamische autobranche;
- de bedrijfseconomische noodzaak van een tweede productielijn voor de continuïteit van VDL Nedcar, mede in relatie tot de ontwikkelingen en dynamiek van de automotive industrie en tot het bestaande productieproces;
- de (on)mogelijkheden om de uitbreiding binnen het bestaande bedrijfsterrein te realiseren en de locatiekeuze voor uitbreiding;
- de noodzaak om de infrastructuur rond het fabrieksterrein aan te passen.

In dit hoofdstuk zijn delen van hoofdstuk 2 van het MER samengevat of overgenomen. Voor een uitgebreidere toelichting op nut en noodzaak wordt verwezen naar het MER.

## 2.2 VDL Nedcar is belangrijk voor de regio, Limburg en Nederland

### 2.2.1 VDL Nedcar

VDL Nedcar, onderdeel van het VDL-concern, is een onderneming die in Born in serieproductie auto's bouwt . VDL Nedcar doet dat als 'vehicle contract manufacturer' (VCM) op contractbasis in opdracht van een 'original equipment manafacturer' (OEM): op dit moment het BMW-concern. VDL Nedcar is de enige VCM in Nederland. In 2019 zijn ongeveer 175.000 auto's geproduceerd. VDL Nedcar is één van de grootste werkgevers in Zuid-Limburg en daarmee een belangrijke factor in de Limburgse en Zuid Nederlandse economie. De omzet van VDL Nedcar bedroeg in 2018 ruim 3,5 miljard euro en in 2019 circa 3 miljard euro. VDL Nedcar opereert in een markt waar de concurrentie sterk is en waarin de marges op de productie erg klein zijn. Dit laatste blijkt bijvoorbeeld uit de jaarverslagen van VDL Nedcar: in 2017, 2018 en 2019 bedroeg de nettowinst circa 1,1% van de omzet, oftewel ongeveer € 190 per geproduceerde auto.

De fabriek is van groot belang voor de directe en indirecte werkgelegenheid en de economie van de regio en de provincie. De directe werkgelegenheid bedroeg in 2018 meer dan 6.500 arbeidsplaatsen. Een groot deel van de medewerkers is in vaste dienst, maar om de wisselingen in de omvang van de productie te kunnen opvangen is er ook een flexibele schil. Daarnaast zijn er indirecte effecten voor de werkgelegenheid en de economie door toeleverende diensten (vervoer, catering, schoonmaak, onderhoud en dergelijke). De lokale en regionale economie profiteert ook van de investeringen die VDL Nedcar doet, bijvoorbeeld bij de inrichting van de fabriek en het fabrieksterrein en bij kleinere en grotere aanpassingen aan de fabriek. Het economisch belang van VDL Nedcar kan worden afgemeten aan de hand van de bijdrage aan de werkgelegenheid en aan de input die dit oplevert voor de regionale economie. De post 'salaris en lonen' van de totale omzet van VDL Nedcar bedroeg in 2018 ongeveer 380 miljoen euro. Dat bedrag komt ten goede aan de regio.

Een belangrijke kwaliteit van VDL Nedcar als VCM is de flexibiliteit waarmee gereageerd kan worden op de variërende behoefte aan productievolume van de huidige klant BMW. De keerzijde van de flexibiliteit is de impact op de werkgelegenheid. Een afname van de productie heeft direct effect op de inzet van arbeidskrachten uit de flexibele schil rond het bedrijf, een toename van de productie leidt tot groei van de inzet uit de flexibele schil. Daarnaast ontstaat flexibiliteit doordat kan worden gevarieerd met de ploegendiensten en de werktijden. Zonder flexibiliteit kan VDL Nedcar niet concurrerend zijn in de automotive branche.

### 2.2.2 Belang voor de regionale en provinciale economie

VDL Nedcar is gesitueerd in de regio Zuid-Limburg, een kerngebied in Limburg, waar in economisch opzicht de sectoren automotive en logistiek een belangrijke rol vervullen. De ambitie van de regio Zuid-Limburg is om te komen tot één sterk samenhangend gebied, een stedelijk en landschappelijk netwerk met onder andere krachtige economische campussen en clusters die een substantiële bijdrage leveren aan het bruto nationaal product. Versterking van het automotive cluster is één van de concrete doelen in dit beleid, waarbij Sittard-Geleen (VDL Nedcar) het centrum is.

Het belang van VDL Nedcar voor de werkgelegenheid en economie wordt onderkend door de provincie Limburg en de gemeenten in de regio. Provincie en gemeenten hechten er daarom aan dat VDL Nedcar structureel voor de regio wordt behouden en een rol blijft spelen in de versterking van de Limburgse economie, bij het behoud en uitbreiding van de werkgelegenheid en bij de verbetering van de positie van de maakindustrie in Zuid-Nederland. Door de omvang van de werkgelegenheid, de aard en kwaliteit van de fabriek en de indirecte effecten levert VDL Nedcar een belangrijke bijdrage aan de economie van (Zuid-)Limburg. Het economisch belang van VDL Nedcar kan worden afgemeten aan de

hand van de bijdrage aan de werkgelegenheid (in 2018 ongeveer 6.000 werknemers, in 2019 door de gedaalde productie wat lager) en aan de input die dit oplevert voor de regionale economie. De verdere ontwikkeling van VDL Nedcar levert een nadere bijdrage aan die regionale economie en past binnen het ruimtelijk-economisch beleid van Limburg. De uitbreiding zal leiden tot een hogere en meer stabiele werkgelegenheid. Dit wordt door de provincie Limburg nadrukkelijk beschouwd als een provinciaal belang.

De Nederlandse automotive sector is onderdeel van de topsector High Tech Systems & Materials (HTSM) en als zodanig (ook) één van de speerpunten van Brainport Zuidoost-Nederland. De sector telt in heel Nederland ruim 40.000 banen (bron: Brainport.nl). Een groot deel van de industrie is geconcentreerd in Zuidoost-Nederland. VDL Nedcar is één van de grote spelers, naast partijen als DAF/PACCAR Trucks, Inalfa, TomTom en TNO Automotive.

## 2.3 VDL Nedcar: historie en huidige situatie

VDL Nedcar is een gerenommeerde Nederlandse autofabriek die al ruim vijftig jaar auto's bouwt in Born. De autofabriek is in 1967 opgericht door DAF, omdat er in de hoofdvestiging in Eindhoven te weinig productiecapaciteit bestond. In de loop der jaren heeft VDL Nedcar onder meer auto's gebouwd voor DAF, Volvo, DaimlerChrysler en Mitsubishi. Op dit moment produceert VDL Nedcar in opdracht van BMW diverse modellen Mini's en de BMW X1.

In juli 2014 is bij VDL Nedcar de productie van BMW Mini's van start gegaan. De productiefaciliteiten van VDL Nedcar zijn geschikt om op basis van één vloerplaat auto's te produceren. Met een vloerplaat wordt bedoeld het onderstel, de 'bodem' of het platform van de auto. Auto's die op hetzelfde platform zijn gebaseerd kunnen in principe op dezelfde productielijn worden gemaakt. In de huidige situatie worden diverse modellen MINI en BMW gebouwd.

Het productieproces is momenteel zo ingericht dat met een twee ploegendienst wordt gewerkt: een ochtenddienst en een middagdienst. De mogelijkheid bestaat om in de toekomst met een drie ploegendienst te werken (bij een groei van de productie) of terug te gaan naar één ploeg (bij een sterke afname van de productie). De huidige omgevingsvergunning voor de activiteit milieu laat een productie van 350.000 auto's per jaar toe. Dit betekent dat een intensivering (door bijvoorbeeld met een drie ploegendienst of op zaterdagen te werken) ten opzichte van de huidige productie (ruim 200.000 auto's in 2018, circa 175.000 auto's in 2019) milieutechnisch gezien mogelijk is.

## 2.4 De noodzaak van een tweede productielijn

### 2.4.1 Ontwikkelingen in de autosector

Voor VDL Nedcar als onafhankelijk bouwer van auto's zijn de volgende karakteristieken van, en ontwikkelingen in, de automotive sector relevant:

- Elk automodel of groep van modellen kent een levenscyclus met een aanloopfase, een volwassen fase en een fase waarin de verkopen afnemen. Een productcyclus bedraagt ruwweg zes tot tien jaar, maar er is een trend zichtbaar waarbij de productcyclus in lengte afneemt.
- De OEM's ontwikkelen meerdere modellen op eenzelfde platform. Op één productielijn kunnen daardoor meerdere modellen worden gebouwd.
- De markt biedt steeds meer keuzemogelijkheden aan autokopers.
- De geleidelijke overgang naar elektrische of hybride voertuigen vraagt om productielijnen waarin zowel de traditionele motoren kunnen worden ingebouwd als de onderdelen die nodig zijn voor elektrisch rijden.
- Er is een tendens om meer verschillende modellen op de markt te brengen om niches te creëren en te vullen, veelal in relatief kleine aantallen.

- OEM's maken gebruik van eigen technologieën en innovaties, waardoor veel belang wordt gehecht aan het geheimhouden van (delen van) het product en het productieproces. Hierdoor zijn de mogelijkheden om in één productiehal modellen van verschillende OEM's te produceren beperkt. Combinatie van productielijnen is daarom - met uitzondering van de lakstraat - zo goed als onmogelijk.

### 2.4.2 Automerken en productiebedrijven

In de automotive sector is er een beperkt aantal grote concerns dat auto's ontwikkelt en (laat) produceren (OEM's). De grote merken, zoals BMW, Mercedes, Renault en Toyota, ontwerpen en engineeren nieuwe modellen en hebben eigen productiebedrijven voor de productie van auto's. Om een contract met een OEM te kunnen afsluiten moet een constante hoge kwaliteit en levering volgens planning worden gegarandeerd tegen een zo laag mogelijke prijs. Onder andere uit de contracten die VDL Nedcar als VCM heeft met OEM's, is geconcludeerd dat er in de komende jaren bij OEM's de behoefte zal ontstaan om de productie van auto's uit te besteden aan VCM's. In de afgelopen decennia is daarnaast sprake van een toenemende uitbesteding van ontwikkeling, productie en assemblage van componenten en complete modules door OEM's naar toeleveranciers.

De markt voor autoproductie is zodanig dat bij OEM's behoefte is aan een onafhankelijke en flexibele productiefaciliteit zoals VDL Nedcar die biedt. Daarbij onderscheidt VDL Nedcar zich met name door de efficiënte, flexibele en kwalitatief hoogstaande productie van grote(re) series. Opdrachtgevers zien in VDL Nedcar, gezien haar track record, als een professionele en aantrekkelijke VCM.

### 2.4.3 Noodzaak van een tweede productielijn

De huidige opzet van de fabriek maakt VDL Nedcar kwetsbaar en afhankelijk van contracten met één OEM, gebaseerd op de productie van modellen op basis van eenzelfde platform. De enkele productielijn maakt het weliswaar mogelijk een scala aan modellen te maken, maar alleen als deze op hetzelfde platform zijn gebaseerd. Het wegvallen van een contract met de OEM en/of het einde van de productcyclus van de groep modellen op basis van hetzelfde platform heeft als gevolg dat de productie wordt beëindigd en de fabriek stil ligt. Voordat dan kan worden gestart met de productie van een nieuw model (of groep van modellen) is - uiteraard naast een contract met een OEM - de ombouw van de productielijn noodzakelijk om deze geschikt te maken voor een nieuw platform. Het ombouwen van de productielijn vraagt grote investeringen, omdat de gehele productielijn is gebaseerd op de dimensionering, vorm en eigenschappen van het platform. In de periode die nodig is voor de ombouw van de fabriek zijn geen productiemedewerkers nodig en zijn er geen inkomsten.

Een enkele productielijn biedt bovendien weinig flexibiliteit: er is een contract met een OEM zodat de fabriek in bedrijf is, of er is geen contract hetgeen inhoudt dat de fabriek stilligt. Bij één productielijn is de omvang van de productie, het aantal medewerkers en dergelijke gekoppeld aan de productcyclus van de body. De afgelopen jaren hebben laten zien dat het productievolume en het aantal medewerkers sterk zijn toegenomen. De historie heeft aangetoond dat een omgekeerde beweging (afname van de productie en werkgelegenheid) ook een realistisch scenario is.

De afhankelijkheid van een enkele opdrachtgever en automodellen gebaseerd op één platform (en daarmee ook de productcyclus daarvan) kan sterk worden verminderd door een tweede opdrachtgever. Daarvoor is een tweede productielijn noodzakelijk. Een tweede lijn maakt de fabriek flexibeler, ook omdat pieken en dalen in de cycli beter kunnen worden opgevangen. Dat geldt voor de cyclus als geheel (einde van de productie van het betreffende automodel) en voor de variaties op een kortere tijdschaal (meer of minder verkopen van een bepaald automodel).

VDL Nedcar heeft geconcludeerd dat uitbreiding van de fabriek met een complete tweede productielijn noodzakelijk is voor een toekomstbestendige fabriek die structureel is

verankerd in de regionale economie. Zonder de tweede productielijn is het risico (te) groot dat het einde van de levenscyclus van de modellen gebaseerd op één platform ook het einde van VDL Nedcar betekent.

De tweede productielijn die nodig is voor het voortbestaan van VDL Nedcar (en dus voor het behoud van de bestaande werkgelegenheid) leidt er toe dat de werkgelegenheid zal groeien. De werkgelegenheid groeit naar verwachting tot een structureel niveau van 6.000 tot 6.500 medewerkers, met een maximum piek van 11.000 werknemers op momenten dat de productiecapaciteit volledig benut wordt. Ook de indirecte economische effecten zullen toenemen ten opzichte van de bestaande situatie. De tweede lijn heeft tevens als gevolg dat de werkgelegenheid minder afhankelijk wordt van de fluctuaties die bij een enkele lijn optreden.

De conclusie is dat een tweede lijn noodzakelijk is voor het structureel voortbestaan van VDL Nedcar.

## 2.5 De locatie van de uitbreiding

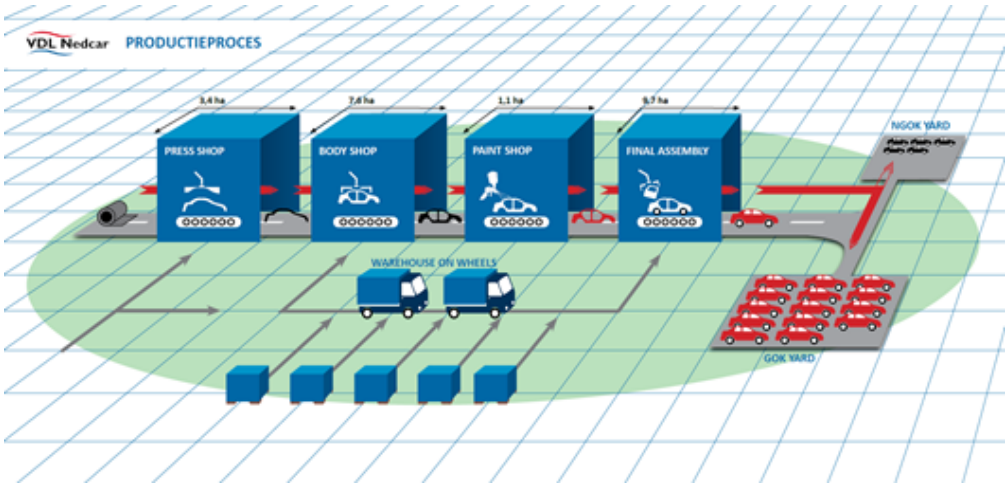
### 2.5.1 Onderdelen van het productieproces

**Productielijn**

De productielijn is een logische opvolging van stappen die begint met rollen staal die bij de pershal de fabriek ingaan tot de complete auto's die de fabriek uitrijden na de eindmontage. Om de kosten en kansen op verstoringen zo klein mogelijk te houden en kwaliteit te garanderen is één doorgaand productieproces noodzakelijk, zonder hiaten, met minimale tussenvoorraden en zo kort mogelijke tussentransporten. In het productieproces van de auto's zijn vier hoofdonderdelen te onderscheiden:

- pershal (press shop);
- carrosseriebouw (body shop);
- lakstraat (paint shop)
- eindmontage (final assembly, FAS)

Deze vier hoofdonderdelen van de productielijn hebben allemaal een voldoende grote hal nodig, goed verbonden met de voorgaande en de opvolgende stap, en met de mogelijkheden voor een efficiënte en ongestoorde aanvoer van de onderdelen die in het productieproces nodig zijn. De afstand tussen de verschillende onderdelen moet zo klein mogelijk zijn. Dat is nodig vanwege kwaliteitseisen en de risico's op beschadiging , maar ook vanwege kosten. Grotere afstanden betekenen hogere kosten voor handling en het borgen van de kwaliteit.




*Afbeelding 2.1: Schematische weergave van het productieproces van VDL Nedcar*

Er is, naast ruimte in de hallen zelf, tevens ruimte nodig voor de opslag van onderdelen, intern transport, kantoren, verzamelen en verwerken van reststoffen en productieafval,

waterberging, energievoorziening, bluswater en dergelijke. Voor de opslag van onderdelen, halffabricaten en gereed product (auto's) is ook ruimte nodig.

De auto's verlaten de fabriek pas na uitgebreide controles en functionaliteitstesten. Als de auto aan alle vereisten voldoet, wordt deze klaar gemeld en geparkeerd op de Green Okay yard (GOK-yard). Op het moment dat de auto op de GOK-yard geparkeerd is gaat het juridische eigendom over naar de opdrachtgever. Vanaf de GOK-yard worden de geproduceerde auto's afgevoerd per truck. Als uit controles en functionaliteitstesten blijkt dat er kleine herstel- of controlewerkzaamheden noodzakelijk zijn of als er nog een onderdeel ontbreekt, dan wordt de auto niet naar de GOK-yard verplaatst maar naar de NGOK-yard. Na herstel worden de auto's nogmaals getest en alsnog klaar gemeld en naar de GOK-yard verplaatst.

**Logistiek**

Het productieproces vraagt om een constante aanvoer van onderdelen, die op het juiste moment op de juiste plek moeten zijn. Vooral in de FAS wordt een groot aantal onderdelen verwerkt. Het voeden van de productielijn met de onderdelen en voorgemonteerde componenten (dashboards en motoren bijvoorbeeld) verloopt via intern transport. Het logistieke systeem van VDL Nedcar is in hoge mate geautomatiseerd en maakt efficiënt gebruik van de ruimte. Waar mogelijk zorgt de leverancier van onderdelen er voor dat deze in precies dezelfde volgorde worden aangeleverd als de auto's worden gebouwd (Just-in-Sequence, JIS). Ook worden de onderdelen zo veel mogelijk pas geleverd op het moment dat ze daadwerkelijk nodig zijn (Just-in-Time, JIT). VDL Nedcar maakt voor veel onderdelen gebruik van het systeem Warehouse on Wheels (WoW). Dit houdt in dat de trailers waarmee onderdelen worden aangevoerd op de traileryard worden geplaatst. De traileryard fungeert daardoor als tijdelijke en zo korte mogelijk opslag van onderdelen. Op het moment dat onderdelen in het productieproces nodig zijn wordt de trailer van de traileryard gehaald en gekoppeld aan de fabriek waarna de onderdelen rechtstreeks vanuit de vrachtwagen naar de productielijn gaan. Daarna zorgt intern transport er voor dat de onderdelen op tijd op de juiste plek aan de productielijn arriveren. Naast het WoW-systeem is er, onder meer door de grote hoeveelheid verschillende onderdelen die moeten worden opgeslagen, op het bedrijfsterrein behoefte aan gebouwen/ruimten voor opslag en logistiek.

### 2.5.2 Welke ruimte is beschikbaar?

**Huidig gebruik fabrieksterrein**

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

In de afgelopen jaren is vanwege de vragen van BMW (productie van meer modellen met veel meer varianten en verschillende onderdelen) het ruimtegebruik op het fabrieksterrein geïntensiveerd en zijn gebouwen en parkeerterreinen uitgebreid en anders ingericht. Deze aanpassingen hebben ertoe geleid dat alle beschikbare ruimte van het bestaande terrein al een functie heeft en er (nagenoeg) geen restruimte is. De onbebouwde ruimte binnen het fabrieksterrein is een essentieel onderdeel van het productieproces. Het Warehouse on Wheels en de GOK-yard vergen, met name op piekmomenten in de productie, veel ruimte, die dan niet beschikbaar is voor een andere (productie)functie.




*Afbeelding 2.2: momentopname van het fabrieksterrein in 2018 met de bestaande fabrieksonderdelen; zichtbaar is dat de GOK-yard (zuidoosthoek) en het Warehouse on Wheels (noordoostzijde) nagenoeg volledig bezet zijn*

**Mogelijkheden voor intensivering ruimtegebruik en meerlaags bouwen**

Verdere intensiveringen van het ruimtegebruik zijn maar zeer beperkt mogelijk en zullen niet leiden tot het beschikbaar komen van voldoende grote en aaneengesloten ruimte voor een tweede productielijn. Verkleinen van het ruimtegebruik van (bestaande) onderdelen van de fabriek (bijvoorbeeld door een nog groter gedeelte van de productielijn meerlaags te maken) is praktisch, constructie-technisch en financieel niet mogelijk. Voor de bestaande fabrieksonderdelen zou het aanbrengen van meer lagen ertoe leiden dat de huidige productie volledig stilgelegd moet worden om de fabriek om te verbouwen, wat financieel en contractueel onmogelijk is. Sommige onderdelen van de fabriek kunnen relatief gemakkelijk meerlaags worden gemaakt. Dit geldt met name voor het parkeren voor personeel en ook voor de GOK-yard. De ruimtewinst die daarmee kan worden geboekt is (ook gezien het relatief kleine deel van het totale ruimtegebruik dat voor parkeren nodig is) echter klein in verhouding tot de ruimte die nodig is voor de onderdelen van het productieproces. Daarnaast is de plek daarvan op het terrein niet logisch gezien de noodzaak de onderdelen van het productieproces in elkaars directe nabijheid te plaatsen.

De nieuwe fabrieksonderdelen worden waar mogelijk meerlaags uitgevoerd om het extra ruimtebeslag te beperken. Dit houdt onder andere in dat intern transport deels bovenlangs gaat plaatsvinden, evenals in de bestaande fabriek. Voor de pershal en de bodyshop is meerlaags bouwen praktisch en financieel niet mogelijk. Dat komt doordat voor de persen en andere zware machines in de pershal en voor lasrobots in de carrosseriebouw een stabiele betonvloer met voldoende draagkracht noodzakelijk is. Meerlaags bouwen voor deze functies is dermate kostbaar dat dit tot een onhaalbare businesscase leidt. Meerlaags transport binnen de bodyshop (van eenlaags transport in de huidige fabriek naar tweelaags transport in de nieuwe situatie) is wel mogelijk en is daarom ook onderdeel van het planvoornemen. Andere fabrieksonderdelen, zoals de FAS, lenen zich voor een technisch en financieel haalbare meerlaagse uitvoering. Evenals in de huidige fabriek kan (een deel van) het interne transport in een tweede laag plaatsvinden. Dat is zowel in bestaande als nieuw te bouwen fabrieksonderdelen aan de orde. Deze conclusies ten aanzien van meerlaags bouwen zijn ook van toepassing als verdiept (deels ondergronds) wordt gebouwd: in plaats van in de hoogte in de diepte. Verdiept bouwen is daarnaast nog kostbaarder dan in de hoogte uitbreiden.

### 2.5.3 Locatie van de uitbreiding

Een tweede productielijn bestaat uit een vergelijkbare configuratie met vergelijkbare eisen aan de logistiek en de kwaliteitsbeheersing als de huidige productielijn. Dat betekent een logische opeenvolging van pershal, carrosseriebouw, lakstraat en eindmontage. In eerdere onderzoeken en bedrijfseconomische analyses (BCI, 2015, 2017 en 2019) is het volgende geconstateerd:

- Configuraties van de productielijn waarbij de hallen en de logistieke terreinen (Warehouse on Wheels, magazijnruimte) niet direct (fysiek) aan elkaar zijn gekoppeld leiden tot hogere kosten per gebouwde auto en tot grotere risico's voor de kwaliteit en de continuïteit van het productieproces. Als gevolg van de smalle marges zijn dergelijke configuraties bedrijfseconomisch niet haalbaar en bieden ze geen perspectief op het afsluiten van een contract met een OEM.
- Het gevolg hiervan is dat de tweede productielijn alleen concurrerend kan zijn als de vier onderdelen van de productlijn in een logische volgorde aan elkaar worden verbonden, in de nabijheid van het Warehouse on Wheels. Verspreid liggende hallen leiden niet tot een haalbare businesscase.
- Binnen de huidige inrichtingsgrenzen is geen (rest)ruimte aanwezig waar nog voldoende grote hallen in de noodzakelijke ruimtelijke samenhang kunnen worden gebouwd.
- Het (ruimtelijke) opdelen van de tweede productielijn, bijvoorbeeld door de ruimte voor opslag van onderdelen (zoals het Warehouse on Wheels) over meerdere locaties te spreiden, op afstand van de huidige fabriekslocatie, leidt tot hogere kosten voor de logistiek, een per saldo minder efficiënt gebruik van ruimte en grotere risico's voor de kwaliteit van het product en voor het logistieke proces. Het extern plaatsen van de opslag van onderdelen brengt extra kosten met zich mee en resulteert in een onhaalbare businesscase.
- Een tweede productielijn op een andere locatie dan de huidige heeft als nadeel dat de positieve effecten van een tweede lijn voor de efficiency en de uitwisseling met de bestaande fabriek (bijvoorbeeld ten aanzien van de inzet van personeel) minder groot zijn. Spreiding over twee of meer locaties leidt tot hogere algemene kosten (geen schaalvoordeel).
- Een tweede lijn op een andere locatie leidt niet tot de noodzakelijk en concurrerende uitbreiding van de capaciteit en is om die reden voor VDL Nedcar geen haalbare optie (geen businesscase).
- Profiteren van de schaalvoordelen en de uitwisselmogelijkheden, flexibele inzet van personeel tussen (delen van de) twee productielijnen is alleen mogelijk als de tweede lijn op één locatie wordt geplaatst naast of direct bij de huidige productielijn.

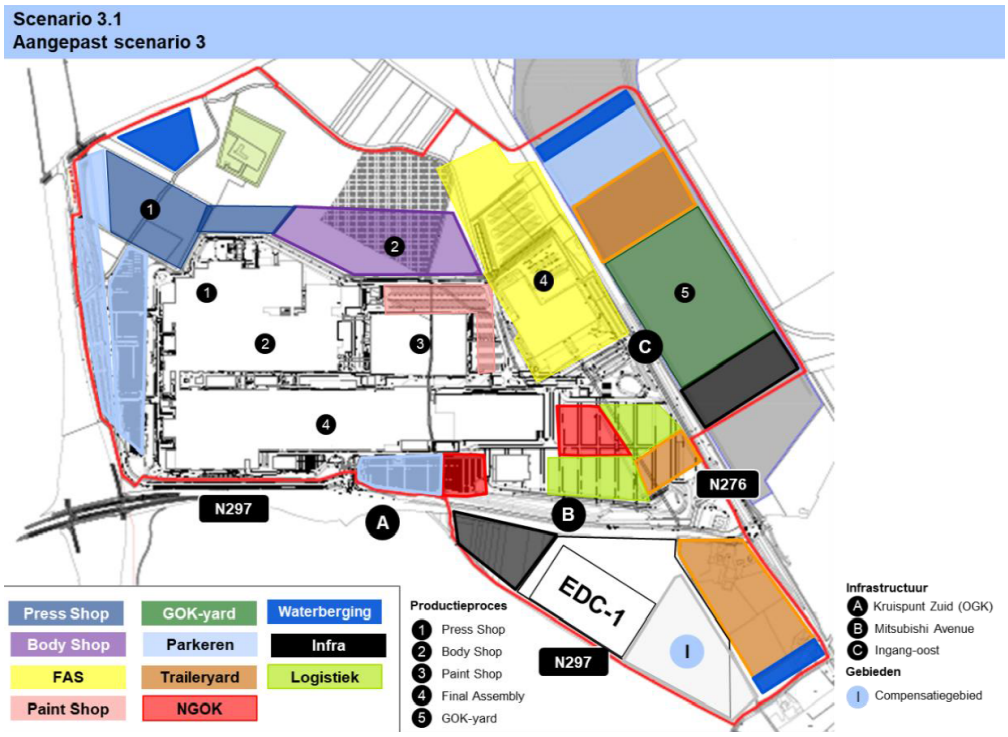
Voor de tweede productielijn is voldoende ruimte nodig om de vier onderdelen van de productielijn in samenhang met ruimte voor de logistiek als één ruimtelijk samenhangend geheel mogelijk te maken. Voor de fabriek als geheel is het bedrijfseconomisch van essentieel belang dat de twee lijnen in samenhang worden gebruikt met flexibele inzet van mensen en middelen. Dit is alleen mogelijk als de tweede lijn ruimtelijk wordt gekoppeld aan de bestaande productielijn. In de verkenningennota's van BCI van 2015 en 2017 is dit aan de hand van een aantal ruimtelijke scenario's nader onderzocht. Conclusie van deze onderzoeken is dat deze scenario's geen van alle leiden tot een haalbare businesscase. Hieraan liggen productie-logistieke (zoals hierboven in opsomming weergegeven) en kostentechnische afwegingen (onderzochte scenario's waarbij niet of gedeeltelijk aan de noordzijde wordt uitgebreid, kosten minstens 50 miljoen euro meer) ten grondslag. Deze conclusies in relatie tot het gegeven dat een beperkte winstmarge per auto gegenereerd wordt (in 2017, 2018 en 2019 ongeveer 190 euro per auto) maakt dat de conclusie is dat een tweede productielijn alleen in de directe omgeving van (aansluitend op) de huidige fabriek kan worden gesitueerd. Dit is ook gunstiger voor de transportbewegingen en de milieueffecten van transport.

Voor de uitbreiding is ongeveer de volgende ruimte noodzakelijk:

- pershal: ongeveer 3,4 ha;
- carrosseriebouw: ongeveer 7,6 ha;
- lakstraat: ongeveer 1,1 ha (als uitbreiding van de huidige lakstraat);
- eindmontage: ongeveer 9,7 ha (waarbij er al vanuit is gegaan dat op circa 3 van deze 9,7 hectare een tweede bouwlaag wordt aangebracht).

Samen met de andere onderdelen (parkeren, logistiek) gaat het om een totaal ruimtebeslag van ongeveer 25 ha. De benodigde ruimte is gebaseerd op een zo efficiënt mogelijk gebruik van de ruimte, met waar mogelijk en haalbaar dubbel gebruik van de ruimte. Vanwege de samenhang tussen de afzonderlijke onderdelen en het zo klein mogelijk houden van de afstanden tussen de onderdelen van het productieproces is het niet mogelijk één of enkele van de vier benodigde hallen aan de zuidkant van de bestaande fabriek te plaatsen.

Geconcludeerd is dat de enige locatie waar VDL Nedcar een haalbare uitbreiding met een tweede productielijn kan realiseren aan de noordzijde van het bestaande fabrieksterrein ligt. De gronden ten oosten van de huidige N276 worden in dit scenario - overeenkomstig het geldende bestemmingsplan - ingericht als yard (GOK-yard, Warehouse on Wheels, parkeren en logistiek), net als de gronden ten zuiden van Mitsubishi Avenue (grenzend aan de N276), waar in het huidige bestemmingsplan ook al een bedrijfsbestemming ligt. Dit scenario is als scenario 3.1 opgenomen in de Verkenningennota 2017.




*Afbeelding 2.3: scenario 3.1 uit Verkenningennota 2017 Uitbreiding VDL Nedcar (BCI, 2017)*

**Scenario ontzien Sterrebos**

Hoewel op basis van de Verkenningennota 2017 - en eerder ook al de Verkenningennota van 2015 - een uitbreiding naar het noorden als onvermijdelijk werd gezien, bestond het besef dat de impact op de natuur- en cultuurhistorische waarden rond Kasteel Wolfrath substantieel is. Ten behoeve van zorgvuldigheid en volledigheid is daarom gevraagd de haalbaarheid te analyseren van een nieuw scenario waarin het Sterrebos volledig wordt ontzien. Uit deze scenariostudie (*Uitbreiding VDL Nedcar - Analyse (on)haalbaarheid ontzien Sterrebos, BCI, 2019*) is gebleken dat dit alleen mogelijk is bij uitplaatsing van de eindmontage of bij uitplaatsing van de logistieke functies die aan de oostzijde van het (uitgebreide) fabrieksterrein zijn voorzien. BCI heeft geconcludeerd dat realisatie van een

scenario waarbij het Sterrebos wordt ontzien om de volgende redenen onhaalbaar is:

- de onacceptabel hoge meerkosten voor VDL Nedcar die elke lifecycle terugkomen, in combinatie met de inefficiënte lay-out van de fabriek, maken het vrijwel onmogelijk voor VDL Nedcar om te concurreren als onafhankelijk autoproducent;
- positieve omgevingseffecten zijn – behoudens het sparen van het Sterrebos - beperkt door de verslechterde situatie rondom Yard E en door extra ongunstige verkeerseffecten;
- In termen van planning- en timingsrisico's zijn beide scenario's niet acceptabel.

## 2.6 Aanpassing van de infrastructuur

Dit PIP (en het MER) ziet niet alleen op uitbreiding van VDL Nedcar, maar ook op aanpassing van de infrastructuur rond het terrein. De provincie heeft in januari 2019 de scenario's uit de verkenningennota nader verkend op verkeerskundige aspecten. De resultaten daarvan geven aanleiding tot aanpassing van de infrastructuur. Uitgaande van de parkeerlocaties uit scenario 3 van de verkenningennota is het volgende geconcludeerd:

- Het aantal parkeerplaatsen aan de west- en zuidzijde neemt met circa 1.000 plekken toe. Dit in combinatie met autonome groei van het wegverkeer maakt dat de verkeersafwikkeling ter plaatse van de huidige verkeersregelinstallatie ter hoogte van de dr. Hub van Doorneweg niet kan worden gewaarborgd. Er is onvoldoende capaciteit op dit kruispunt om het verkeer te kunnen verwerken. Het realiseren van een ongelijkvloerse kruising is noodzakelijk aan de zuidzijde van VDL Nedcar.
- Het kruispunt N297/N276 wordt extra belast met verkeer van en naar het parkeerterrein op Yard E, alsmede door verkeer dat dit kruispunt gebruikt als routing naar de ongelijkvloerse kruising aan de zuidzijde. Bovendien neemt de hoeveelheid verkeer autonoom toe.
- De voertuigen die parkeren op Yard E passeren het kruispunt N276/Mitsubishi Avenue. Als gevolg van piekmomenten is het uitbreiden van het aantal rijstroken hier noodzakelijk.
- De parkeerplaatsen op Yard E moeten worden afgewikkeld via een nieuwe aansluiting.
- De toename van verkeer op het kruispunt bij de oostelijke ingang van VDL Nedcar (N276) is beperkt.
- De totale hoeveelheid verkeer op de N276 neemt substantieel toe tussen de N297 en Yard E.
- Vanwege de sterke toename van verkeer op zowel de N297 als de N276 moeten ook aanvullende maatregelen getroffen worden om het fietsverkeer goed af te wikkelen.

Aanpassing van de omliggende infrastructuur is daarom noodzakelijk.

## 2.7 Conclusie

**Nut en noodzaak van uitbreiding met een tweede productielijn**

Uit voorgaande paragrafen blijkt dat uitbreiding van VDL Nedcar met een tweede productielijn nodig is om de autofabriek een duurzaam toekomstperspectief te bieden en om als VCM in te kunnen (blijven) spelen op de actuele ontwikkelingen in de automotive industrie. Een tweede productielijn betekent een minder grote afhankelijkheid van opdrachtgevers en een grotere flexibiliteit om pieken en dalen in de productiecyclus op te vangen. Dit is niet alleen van belang voor de continuïteit van VDL Nedcar als bedrijf, maar ook voor de regionale en provinciale economie, waarin VDL Nedcar een belangrijke rol speelt. Scenario's waarbij de huidige productiecapaciteit wordt vergroot zonder een nieuwe (tweede) productielijn toe te voegen zijn niet aan de orde, omdat een productielijn slechts geschikt is voor de bouw van automodellen die op hetzelfde platform worden gebouwd.

**Inrichting van de tweede productielijn en samenhang met de bestaande productielijn**

Uit onderzoek is gebleken dat, gelet op het productieproces en de beperkte winstmarges in de automotive industrie, er alleen sprake is van een haalbare business case als de nieuwe productielijn als één ruimtelijk samenhangend geheel kan worden vormgegeven. De pershal, carrosseriebouw, lakstraat en eindmontage dienen daarbij door een logische en efficiënte interne logistiek met elkaar te worden verbonden. Voor de lakstraat kan worden gewerkt in een uitbreiding van de huidige lakstraat. De overige onderdelen zijn, vanwege de gevoeligheden in het productieproces en de voorwaarden die OEM's stellen bij contractvorming, niet te combineren met de huidige productielijn.

**Noodzaak voor uitbreiding aan de noordzijde**

Het huidige bedrijfsterrein wordt al volledig en optimaal benut. Er zijn geen realistische mogelijkheden voor intensivering van het ruimtegebruik: het verhogen (of verdiepen) en meerlaags gebruiken van de bestaande productiegebouwen is niet mogelijk en op locaties waar dat wel mogelijk is (bijvoorbeeld voor personeelsparkeren en voor de GOK-yard) levert dat onvoldoende ruimtewinst op voor een nieuwe productielijn. Uitplaatsen van delen van de productie of van de logistiek leidt niet tot een haalbare business case en is daarom geen realistisch scenario. Gelet hierop is uitbreiding van het ruimtebeslag voor VDL Nedcar noodzakelijk. In de Verkenningennota 2017 is geconcludeerd dat realisering van de tweede productielijn aan de noordzijde van de huidige bebouwing het enige haalbare scenario is, in combinatie met inrichting van de gronden aan de oostzijde van de huidige N276 en aan de zuidzijde van Mitsubishi Avenue als yard, deels voor geproduceerde auto's (GOK-yard) en deels voor Warehouse on Wheels. Uitbreiding van het ruimtebeslag aan de noordzijde is daarom noodzakelijk, in combinatie met de invulling van gronden als bedrijfsterrein die in het huidige bestemmingsplan al een bedrijfsbestemming hebben, maar die nog niet als zodanig worden benut (Yard E aan de oostzijde van de huidige N276 en gronden ten zuiden van Mitsubishi Avenue, grenzend aan de N276).

**Relatie met ladder voor duurzame verstedelijking**

De uitbreiding van VDL Nedcar aan de noordzijde moet worden beschouwd als een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' als bedoeld in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening. De uitbreidingen van het fabrieksterrein in oostelijk en zuidelijke richting zijn dat niet, aangezien deze gronden in het geldende bestemmingsplan al een bedrijfsbestemming (inclusief bouwmogelijkheden) hebben, en de stedelijke ontwikkeling hier dus niet 'nieuw' is. Zoals hiervóór aangegeven, is sprake van een behoefte aan de ontwikkeling en is het niet mogelijk om de ontwikkeling binnen het bestaand stedelijk gebied (zijnde het bestaande bedrijfsterrein van VDL Nedcar, of een andere locatie in het stedelijk gebied van de regio) mogelijk te maken, ook niet door verdere intensivering van het ruimtegebruik. Uitbreiding van het ruimtebeslag van VDL Nedcar is daarom noodzakelijk.

# Hoofdstuk 3 Alternatievenafweging

## 3.1 Alternatieven in MER deel A

In deel A van het MER zijn verschillende alternatieven voor de uitbreiding van VDL Nedcar en de aanpassing van de infrastructuur onderzocht. De effecten van de totale ontwikkeling (fabrieksuitbreiding en infrastructurele aanpassingen) zijn in samenhang in beeld gebracht. Er is niet separaat gekeken naar een alternatief dat betrekking heeft op enkel de uitbreiding van de fabriek of naar enkel de varianten voor de infrastructuur. De fabriek en infrastructuur zijn samengevoegd tot integrale alternatieven.

De alternatieven zijn voor het onderdeel fabriek nagenoeg gelijk. In de Verkenningennota 2017 is immers al geconcludeerd dat het enige haalbare scenario een uitbreiding met een tweede productielijn aan de noordzijde van de bestaande fabriek is (zie paragraaf 2.5) . Voor het onderdeel fabriek is de gebouwconfiguratie daarom in alle alternatieven hetzelfde, gebaseerd op scenario 3.1 van de Verkenningennota 2017 (zie afbeelding 2.3).

> *Ter verduidelijking: in de verkenningennota (BCI, 2017) zijn verschillende samenstellingen voor de fabriek in beeld gebracht, die worden aangemerkt als scenario's. In het MER wordt gesproken van alternatieven. Scenario 3.1 uit de verkenningennota is de basis voor alle alternatieven in het MER.*

Hoewel alle alternatieven in het MER zijn gebaseerd op hetzelfde scenario, zijn er in de alternatieven wel kleine verschillen die direct samenhangen met de infrastructuur en het effect daarvan op het verkeer op het fabrieksterrein.

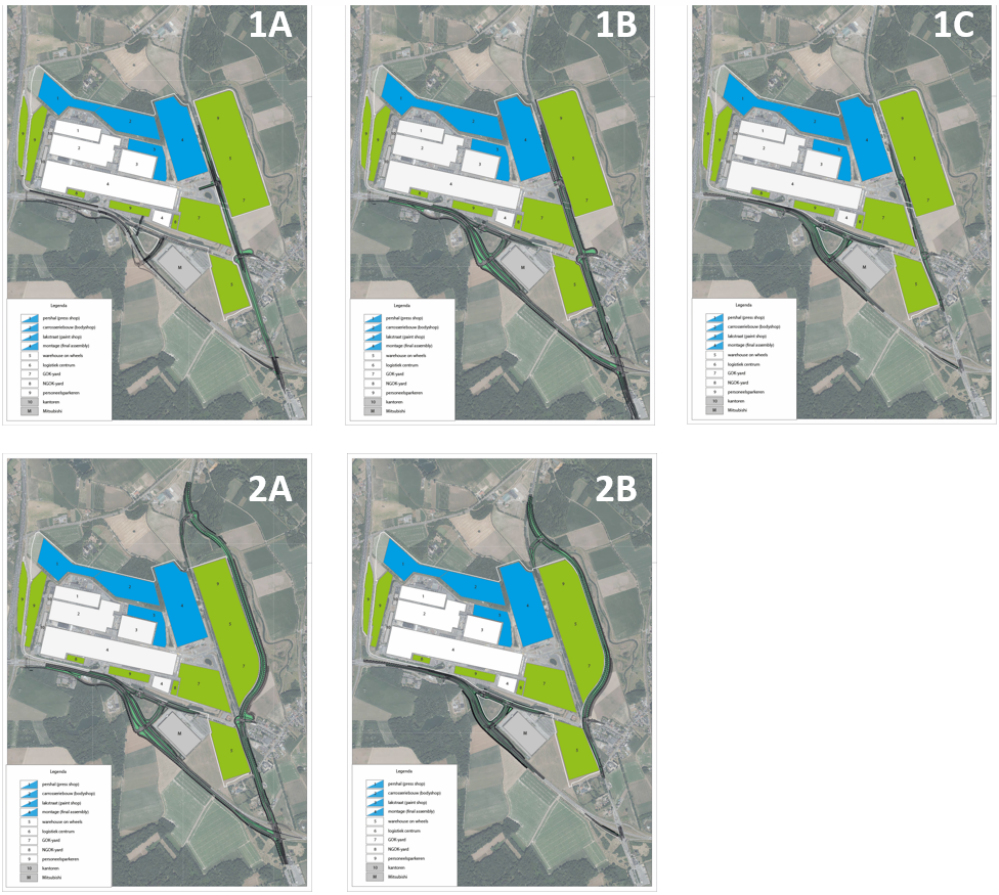
Voor de infrastructurele maatregelen is onderscheid gemaakt in:

- Alternatieven die uitgaan van het handhaven van het bestaande tracé van de N276. Hierdoor wordt het fabrieksterrein van VDL Nedcar in twee delen gesplitst. ('middenweg').
- Alternatieven die uitgaan van het verschuiven van de N276 in oostelijke richting, tot een tracé naast de Geleenbeek. Hierdoor ontstaat een randweg rond het fabrieksterrein. ('randweg').

De alternatieven zijn voor wat betreft de infrastructuur daarnaast verschillend qua uitvoering. De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over het concept van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) gevraagd om op zoek te gaan naar alternatieven om de verkeerskundige knelpunten met minder ingrijpende maatregelen (minder asfalt en beton) op te lossen. Ook blijken de kosten van de in de concept-NRD voorgestelde oplossingen hoger te liggen dan eerder geraamd. Daarom is in het MER ook gezocht naar een vereenvoudigde, maar niettemin doelmatige, oplossing voor de bereikbaarheidsproblematiek (het zogenaamde sobere alternatief). Dit leidt tot een totaal van vijf onderzochte alternatieven in MER deel A:

*Tabel 3.1: onderzochte alternatieven in het MER*

| Alternatief | Fabriek | Infrastructuur |
|---|---|---|
| **1A** | scenario 3.1 | aanpassing bestaande infra (2x1 rijstrook) |
| **1B** | scenario 3.1 | aanpassing bestaande infra (2x2 rijstroken) |
| **1C** | scenario 3.1 | vereenvoudigde variant bestaande infra (1x2 rijstroken) |
| **2A** | scenario 3.1 | randweg (2x1 rijstrook) |
| **2B** | scenario 3.1 | vereenvoudigde variant randweg (1x2 rijstroken) |




*Afbeelding 3.1: Alternatieven zoals onderzocht in het MER; voor een grotere afbeelding wordt verwezen naar paragraaf 3.5 van het MER*

In alle alternatieven heeft het fabrieksterrein een gelijke indeling. De alternatieven 1A en 1B gaan uit van een ruime aanpassing van de infrastructuur, waarbij de N276 blijft liggen, maar deels wordt aangepast voor een vergroting van de capaciteit en de verkeersveiligheid. Ook bij alternatief 1C blijft de N276 liggen op het huidige tracé, maar is de aanpassing van de infrastructuur beperkt (sober alternatief). Bij alle drie deze alternatieven wordt een ongelijkvloerse verbinding gemaakt over de N276 om het fabrieksterrein aan de oostkant van de weg conflictvrij bereikbaar te maken vanaf het fabrieksterrein aan de westkant van de weg.

De alternatieven 2A en 2B gaan uit van het verschuiven van de N276 in oostelijke richting, tot naast de Geleenbeek. Bij deze alternatieven ontstaat een aaneengesloten fabrieksterrein, waardoor een ongelijkvloerse verbinding over de N276 niet nodig is. Van deze alternatieven is 2B het alternatief met een vereenvoudigde invulling (sober alternatief). Zie ook het totaaloverzicht in de volgende tabel.

*Tabel 3.2: overzicht alternatieven in het MER*

| **Alternatief 1A** | **Alternatief 1B** | **Alternatief 1C** | **Alternatief 2A** | **Alternatief 2B** |
|---|---|---|---|---|
| Middenweg: N276 wordt niet verplaatst | | | Randweg: N276 verschuift | |
| *oorspronkelijke uitgangspunten* | | *sober* | *oorspronkelijke uitgangspunten* | *sober* |

## 3.2 Nadere beschouwing mogelijkheden ontzien Sterrebos

Alle alternatieven die in het MER zijn onderzocht gaan uit van scenario 3.1 uit de Verkenningennota 2017 Uitbreiding VDL Nedcar (BCI, 2017), en dus van een uitbreiding van de fabriek aan de noordzijde. In alle alternatieven moet daarom een deel van het Sterrebos worden gekapt. Het Sterrebos is onderdeel van rijksmonument Kasteel Wolfrath en herbergt diverse natuurwaarden. Naar aanleiding van inspraakreacties en adviezen op de concept-NRD is in het MER daarom (nogmaals) onderzocht of er een mogelijkheid is om het Sterrebos - en het gehele ensemble van Kasteel Wolfrath - te ontzien.

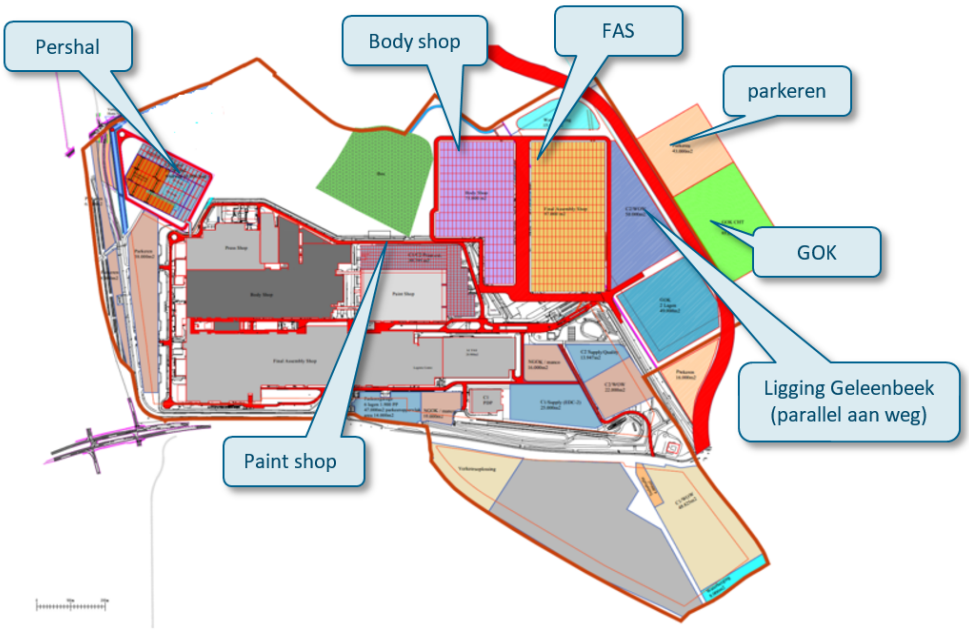
**Middenwegalternatief**

Zoals aangegeven in hoofdstuk 2 van deze toelichting, is het voor het productieproces noodzakelijk dat de onderdelen van de tweede productielijn ruimtelijk worden gekoppeld aan de bestaande productielijn. In een eerder onderzoek van BCI (Uitbreiding VDL Nedcar - Analyse (on)haalbaarheid volledig ontzien Sterrebos, 2019) zijn scenario's in beeld gebracht waarbij het Sterrebos werd gespaard door het Warehouse on Wheels en/of de GOK-yard op afstand - buiten het fabrieksterrein - te brengen (scenario 5A en 5B). Nog los van de risico's voor de bedrijfsvoering en kwaliteit, leiden de hoge meerkosten (in de orde van grootte van € 140 - € 190 miljoen voor een productiecyclus van 7 jaar, als gevolg van hogere investeringen en hogere operationele kosten) tot bedrijfseconomisch onhaalbare scenario's. Bovendien zouden in deze scenario's twee hoofdtransportleidingen voor aardgas moeten worden verplaatst, wat veel tijd (44-50 maanden) en geld kost. Een dergelijke doorlooptijd maakt het voor VDL Nedcar onmogelijk om een contract met een OEM aan te gaan en leidt daarom niet tot een realistisch scenario.

**Randwegalternatief**

In alle door BCI onderzochte scenario's is uitgegaan van de huidige ligging van de N276. Bij het verschuiven van de N276 (randwegalternatief) ontstaat een groter, aaneengesloten fabrieksterrein. Dit leidt tot de logische vraag of, en zo ja, welke mogelijkheden dit biedt (anders dan in de reeds beschouwde scenario's 5A en 5B) voor het positioneren van de onderdelen van de tweede productielijn op een zodanige manier dat het Sterrebos intact kan blijven en tegelijk wordt voldaan aan de vereisten vanuit het productieproces. Naar aanleiding van deze vraag is in het MER in beeld gebracht welke configuraties van de vier hoofdelementen van de productie mogelijk zijn als wordt uitgegaan van de realisering van een randweg. Dit scenario is beschouwd als een nieuw scenario 6, conform de terminologie van de BCI-rapportages. Voor dit scenario zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- de vier hoofdelementen van de productielijn moeten met het benodigde oppervlak in samenhang en met een logische onderlinge relatie worden ingepast;
- de tweede productielijn mag niet leiden tot ruimtebeslag in het Sterrebos en in het overige deel van het rijksmonument;
- de beschikbare ruimte wordt aan de oostzijde begrensd door het tracé van de randweg;
- langs de hoofdtransportleidingen voor aardgas moet een strook van ten minste 5 meter aan weerszijden van de leidingen worden vrijgehouden van bebouwing.




*Afbeelding 3.2: Ruimtelijk scenario 6 waarbij het Sterrebos en het rijksmonument worden gespaard*

Gebleken is dat op basis van deze uitgangspunten niet alle onderdelen van de tweede productielijn binnen de beschikbare ruimte kunnen worden geplaatst. Configuraties met (alleen) de vier hoofdonderdelen van de productielijn binnen het plangebied zijn mogelijk, maar het blijkt niet mogelijk om dan ook nog de benodigde ruimte voor de logistiek binnen de plangrens te situeren.

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

- In de tekening is er vanuit gegaan dat de extra ruimte niet op afstand wordt geplaatst (zoals in de scenario's 5A en 5B), maar direct aansluitend aan het fabrieksterrein ten oosten van de randweg en de Geleenbeek. De reden daarvoor is dat hierdoor de extra transport- en handelingskosten zo veel mogelijk kunnen worden beperkt en ook de risico's voor de bedrijfsvoering worden beperkt. Het gevolg hiervan is dat het fabrieksterrein ook aan de oostzijde van de Geleenbeek komt te liggen. De Geleenbeek komt dan ingesloten te liggen binnen de fabrieksterreinen. Deze situering van de GOK-yard heeft mogelijk als consequentie dat een ongelijkvloerse kruising over de randweg en de Geleenbeek noodzakelijk is en tevens een afslag van de randweg naar de GOK-yard voor de trailers voor de afvoer van de geproduceerde auto's. Deze situering van het parkeren en de GOK-yard heeft een aantal negatieve gevolgen en risico's:
    - de effecten op de omgeving zijn negatief, doordat de functies dichter bij de woonomgeving van Nieuwstadt komen en er een ongelijkvloerse kruising nodig is over de verlegde N276 (randweg) en de Geleenbeek;
    - de Geleenbeek wordt ingeklemd tussen de fabrieksterreinen, waardoor de belevingswaarde (recreatie) sterk afneemt;
    - uitbreiding van het terrein aan de oostkant van de Geleenbeek kan negatieve effecten hebben op milieuaspecten zoals natuur, landschap en cultuurhistorie;
    - onduidelijk is hoeveel tijd noodzakelijk is om deze uitbreiding daadwerkelijk te kunnen realiseren;
    - het uitbreiden van het fabrieksterrein in oostelijke richting leidt tot extra kosten. Daarbij gaat vooral om investeringskosten (waaronder de aankoop van grond, kosten voor infrastructuur en mogelijk voor mitigerende maatregelen) en in mindere mate om operationele kosten.
- Een tweede optie is het op afstand plaatsen van het parkeren en de GOK-yard. In dat

geval ontstaat een situatie die vergelijkbaar is met de scenario's 5A en 5B (met hoge meerkosten). Voor de GOK-yard is dan een oplossing noodzakelijk voor het transporteren van de geproduceerde auto's van de FAS naar de GOK-yard. Dat moet per trailer omdat de auto's niet over de openbare weg mogen en kunnen. Ook voor het parkeren van het personeel op afstand is een oplossing mogelijk (bijvoorbeeld een shuttlebus) om de medewerkers van het parkeerterrein naar de fabriek te brengen (en vice versa). Deze optie impliceert dat elders ruimte moet worden gevonden, bijvoorbeeld op een bedrijventerrein in de omgeving. Het op afstand plaatsen leidt niet alleen tot hogere kosten door hogere investeringen, hogere operationele kosten en hogere risico voor faalkosten, maar ook tot een verlenging van de reistijd woon-werk.

**Conclusie**

Het is evident dat een ruimtelijk scenario zonder ruimtebeslag in het Sterrebos positiever wordt beoordeeld ten aanzien van de effecten op natuurwaarden en op de cultuurhistorische en landschappelijke waarden van het ensemble van Wolfrath. Een dergelijk scenario heeft echter ook een aantal nadelen:

- Uitplaatsen van een deel van de activiteiten naar een andere locatie is bedrijfseconomisch niet haalbaar en vormt een te groot risico voor de kwaliteit en een probleemloos verloop van het productieproces en de logistieke processen.
- In dit scenario staat de pershal op afstand van de carrosseriebouw. Gezien de kwetsbaarheid van de geperste onderdelen is een afgeschermde verbinding (tunnel) nodig voor het transport van de onderdelen van de pershal naar de bodyshop. Dit vraagt extra ruimte, hogere kosten (investeringen en operationele kosten) en heeft grotere risico's op beschadigingen door de extra handling.
- Het 'oversteken' van de Geleenbeek bij scenario 6 heeft negatieve gevolgen voor landschap, natuur en leefomgeving.
- Voor scenario 6 zijn de hogedruk hoofdtransportleidingen voor aardgas die door het plangebied lopen van belang. Boven en direct naast deze gasleidingen mogen geen fabrieksgebouwen worden geplaatst. Bij scenario 6 lukt het niet om (met de hoofdonderdelen van de fabriek) buiten de tracés van de gasleidingen te blijven, waardoor de gasleidingen moeten worden verlegd. Er is al eerder geconstateerd (Uitbreiding VDL Nedcar - Analyse (on)haalbaarheid volledig ontzien Sterrebos, BCI, 2019, pagina 18) en Verkenningennota 2017 Uitbreiding VDL Nedcar, BCI, 2017, pagina 79) dat dat veel tijd (44 – 50 maanden) en geld (niet geraamd, maar naar schatting enkele tientallen miljoenen euro) zal kosten. Ook is er onzekerheid wanneer een eventuele verplaatsing zou kunnen plaatsvinden en met welke voorbereidingstijd rekening moet worden gehouden. Over de mogelijkheden van het verplaatsen van de hogedruk hoofdtransportleidingen is (na eerdere contacten ten behoeve van de rapportages van BCI in 2015 en 2017) in het voorjaar van 2019 een oriënterend gesprek gevoerd met de Gasunie. De conclusie van dat gesprek was dat verplaatsen van de betreffende leidingen niet geheel onmogelijk is, maar wel ongewenst, kostbaar en tijdrovend. De verkenningennota van BCI uit 2017 geeft aan dat het verleggen van de gasleiding 44 tot 50 maanden vergt. Relevant hierbij is ook dat de ruimte rond het plangebied (tussen Maas en grens) beperkt is en dat daardoor het realiseren van een nieuw tracé (van zoeken van een tracé tot het vastleggen in een ruimtelijk plan) naar verwachting veel doorlooptijd zal kosten. Scenario 6 vraagt hierdoor extra investeringen, kan als gevolg van de benodigde aanpassingen van de aardgasleidingen niet tijdig worden gerealiseerd en heeft een extra planningsrisico. Onzekerheid over de planning bemoeilijkt het afsluiten van een bindend contract met een OEM.

Geconcludeerd is dat ruimtelijke scenario's die het Sterrebos ontzien, zowel in de middenwegalternatieven als in de randwegalternatieven, resulteren in een niet haalbare businesscase voor VDL Nedcar: de extra investerings- en productiekosten, de langere en onzekere doorlooptijd en de risico's zijn zo groot dat ze het VDL Nedcar onmogelijk maken een contract met een OEM te sluiten. Deze ruimtelijke scenario's zijn daarom beoordeeld als

niet realistische alternatieven en zijn voor het MER als 'niet redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven' zijn gekwalificeerd.

## 3.3 Onderzoek en beoordeling alternatieven

### 3.3.1 Methodiek MER deel A

In Deel A van het MER zijn de vijf alternatieven integraal en op een gelijkwaardige manier onderzocht en beoordeeld met een detailniveau dat past bij het ruimtelijk besluit. Het detailniveau van het onderzoek is gericht op het doel van dit deel van het MER, namelijk het aanduiden van een voorkeursalternatief. Als het voor de onderlinge vergelijking van de alternatieven en de keuze voor een voorkeursalternatief niet nodig is, zijn geen (model)berekeningen uitgevoerd. De (model)berekeningen zijn in dat geval uitgevoerd voor het bepalen van de effecten van het voorkeursalternatief in deel B van het MER. Zie daarvoor ook hoofdstuk 6 van deze toelichting.

### 3.3.2 Referentiesituatie

De effecten van de voorgenomen ontwikkelingen zijn beschreven en beoordeeld in vergelijking met de referentiesituatie. De referentiesituatie is de toekomstige situatie zoals die zal ontstaan na veranderingen ten opzichte van de huidige situatie die mogelijk zijn door autonome ontwikkelingen. De referentiesituatie is dus als het ware de optelsom van de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen.

**De huidige situatie**

Het startpunt voor het in beeld brengen van de referentiesituatie is de huidige situatie (2018). Deze situatie komt milieutechnisch neer op een productie van 200.000 auto's en in ruimtelijke zin op een situatie waarbij het gebied tussen de Geleenbeek en de N276 niet in gebruik is bij VDL Nedcar.

**Autonome ontwikkelingen**

*Autonome ontwikkelingen buiten VDL Nedcar*

Voor de relevante autonome ontwikkelingen buiten VDL Nedcar wordt uitgegaan van de volgende ontwikkelingen:

- aanpassing A2 (tracébesluit d.d. 9 december 2019);
- Katoennatie: uitbreiding logistieke dienstverlener op de gronden ten oosten van de bedrijfshal van Mitsubishi;
- campus-ontwikkeling Chemelot;
- realisatie nieuwe ondergrondse 150kV-kabelverbinding;
- bouw van windturbines bij het bedrijventerrein Holtum-Noord.

Voor de autonome ontwikkeling zijn verder ontwikkelingen zoals de groei van de hoeveelheid verkeer en het schoner en stiller worden van verkeer relevant.

*Autonome ontwikkelingen bij VDL Nedcar*

Voor VDL Nedcar geldt dat het produceren van 350.000 auto's per jaar mogelijk is binnen de huidige ruimtelijke kaders. De ruimte die beschikbaar is op basis van de geldende bestemmingsplannen kan worden benut voor uitbreiding van VDL Nedcar en verhoging van de productie. Onder andere de ruimte aan de oostzijde van de N276 (Yard E) kan dan worden gebruikt voor het bouwen van hallen voor bedrijfsdoeleinden

VDL Nedcar beschikt over een vergunning Wet milieubeheer uit 2004. Op grond van deze vergunning mag VDL Nedcar maximaal 350.000 auto's per jaar produceren. Dit past binnen de geluidcontour, zoals vastgelegd in de geldende bestemmingsplannen. Gelet hierop kan VDL Nedcar in de autonome situatie doorgroeien naar een productie van 350.000 auto's per jaar. Het produceren van 350.000 auto's is mogelijk op de bestaande productielijn, maar vraagt wel een volcontinue bedrijfsvoering (drie ploegen, zes dagen per week) met meer

verkeer dan in de huidige situatie. Voor deze uitbreiding van de productie is het niet noodzakelijk de gronden ten oosten van de N276 te bebouwen. De planologische situatie maakt dat wel mogelijk. De huidige omgevingsvergunning milieu maakt het echter (nog) niet mogelijk om deze gronden ten oosten van de N276 in gebruik te nemen. Om deze gronden te kunnen benutten voor VDL Nedcar zal die omgevingsvergunning (en dus ook de inrichtingsgrens) moeten worden aangepast. Die aanpassing is planologisch mogelijk en is naar verwachting vergunbaar. Het eventueel uitbreiden van de fabriek naar de oostkant van de N276 staat los van het uitbreiden van de productie naar 350.000 auto's per jaar.

Voor de autonome situatie is daarom in het MER uitgegaan van de productie van 350.000 auto's per jaar op de bestaande productielijn. Tevens is uitgegaan van het benutten van de ruimte aan de oostkant van de N276 (Yard E) en tussen Mitsubishi Avenue en de N297 (IPS) voor bedrijfsdoeleinden.

Voor de bepaling van de milieueffecten in de referentiesituatie is in het MER uitgegaan van een maximale invulling binnen een periode van tien jaar. Dit betekent dat als referentiejaar in principe het jaar 2030 is gehanteerd. Daarnaast is een doorkijk gegeven naar het jaar 2040. Om ervoor te zorgen dat de beoordeling van de effecten en alternatieven een compleet en genuanceerd beeldt geeft, is bij alle aspecten in het MER ook afzonderlijk aandacht besteed aan de huidige situatie (2018) als basis voor de beoordeling en de vergelijking met de autonome ontwikkeling en het verschil tussen de huidige situatie (2018, circa 200.000 auto's/jaar) en de referentiesituatie (huidige situatie + autonome ontwikkeling, 350.000 auto's/jaar).

### 3.3.3 Beoordeling alternatieven

De vijf alternatieven zijn beoordeeld op een groot aantal aspecten. Daarbij is een beoordelingstabel gehanteerd die loopt van ++ (groot positief effect ten opzichte van de referentiesituatie) tot -- (groot negatief effect en opzichte van de referentiesituatie).

**Beoordeling ten opzichte van de referentiesituatie**

Over het algemeen kan geconcludeerd worden dat de voorgenomen ontwikkeling enkele (zeer) nadelige effecten kent. Deze effecten zijn in belangrijke mate het gevolg van uitbreiding aan de noordkant waar de cultuurhistorische, landschappelijke en natuurwaarden van het Sterrebos (onderdeel van het rijksmonumentale landgoed Wolfrath) worden aangetast. Daarnaast is er een als sterk negatief beoordeeld effect door industrielawaai. Voor de andere milieuaspecten leidt de voorgenomen ontwikkeling niet tot grote verschillen met de referentiesituatie.

De milieueffecten die het gevolg zijn van de uitbreiding van VDL Nedcar en de aanpassing van de infrastructuur treden voor het grootste gedeelte op in ieder alternatief en zijn daardoor niet onderscheidend. De beoordelingen op indicatorniveau zijn samengevoegd tot een beoordeling op criteriumniveau. Deze beoordelingen ten opzichte van de referentiesituatie zijn weergegeven in onderstaande tabel.

*Tabel 3.3: Beoordelingen van alternatieven ten opzichte van referentiesituatie*

| Milieuaspect | Criterium | Alternatieven met middenweg | | | Alternatieven met randweg | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1A | 1B | 1C (sober) | 2A | 2B (sober) |
| Ruimtelijke kwaliteit | Landschap | - - | - - | - | - - | - |
| | Cultuurhistorie | - - | - - | - - | - - | - - |
| | Archeologie | - | - | - | - | - |
| | Water | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Natuur | - - | - - | - - | - - | - - |
| Bereikbaarheid | Verkeer en vervoer | + | + | 0/+ | + | 0/+ |
| Leefbaarheid | Wegverkeerslawaai | - | - | - | - | - |
| | Industrielawaai | - - | - - | - - | - - | - - |
| | Luchtkwaliteit | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Gezondheid | 0/- | 0/- | 0/- | 0/- | 0/- |
| | Bodem | + | + | + | + | + |
| | Externe veiligheid | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Lichthinder | 0/- | 0/- | 0/- | 0/- | 0/- |
| | Trillingen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Duurzaamheid | Energie en circulariteit | 0/+ | 0/+ | + | + | + |

**Vergelijking met de huidige situatie (2018)**

In het MER is ook gekeken naar de effecten van de alternatieven in vergelijking met de huidige situatie (2018). In de referentiesituatie is door de autonome ontwikkeling in vergelijking met de huidige situatie (2018) uitbreiding van het fabrieksterrein mogelijk in oostelijke richting en is het mogelijk maximaal 350.000 auto's per jaar te produceren.

In vergelijking met de huidige situatie (2018) zijn de landschappelijke effecten van de alternatieven groter dan ten opzichte van de referentiesituatie. Dit wordt veroorzaakt door het verschil in gebruik van het gebied tussen de Geleenbeek en de N276 (in de huidige situatie agrarisch en in de referentiesituatie onderdeel van het fabrieksterrein). In de referentiesituatie is daarnaast sprake van meer fabrieksgerelateerd verkeer dan in de huidige situatie (2018). Daardoor is het effect van de alternatieven voor verkeerslawaai in vergelijking met de referentiesituatie wat groter dan in vergelijking met de huidige situatie (2018). Dit verschil is echter klein en niet relevant voor de vergelijking tussen de alternatieven.

Voor de andere beschouwde effecten leidt de vergelijking met de huidige situatie (2018) niet tot een ander onderscheid tussen de alternatieven dan de beoordeling en vergelijking ten opzichte van de referentiesituatie.

### 3.3.4 Naar een voorkeursalternatief

Op basis van de beoordeling van de milieueffecten kunnen de volgende conclusies worden getrokken die van belang zijn bij het bepalen van het voorkeursalternatief.

- De voorgenomen uitbreiding van VDL Nedcar en de aanpassing van de provinciale infrastructuur hebben een grote ruimtelijke impact. Met name aan de noordzijde van het plangebied is de impact op landschap, cultuurhistorie en natuur groot. Deze impact is in principe voor alle alternatieven groot en niet onderscheidend. Wel is er enig onderscheid in de impact per alternatief op landschappelijke structuren en natuur. Als gevolg van de beperktere ruimtelijke impact hebben de sobere alternatieven 1C en 2B iets minder ingrijpende effecten op de omgeving.
- Alle alternatieven hebben een positief effect op bereikbaarheid. In alle alternatieven is sprake van een toename van verkeer, zowel ten opzichte van de huidige situatie als ten opzichte van de referentiesituatie. De onderlinge verschillen voor de alternatieven zijn op alle wegvakken relatief klein. Alle alternatieven hebben een positief effect op doorstroming, bereikbaarheid van de fabriek en de omgeving, en verkeersveiligheid. De

optimale alternatieven laten daarbij op bijna alle vlakken een iets gunstiger effect zien.

- Alle alternatieven hebben grote negatieve geluidseffecten. Door de uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten van VDL Nedcar komen de geluidsbronnen op relatief korte afstand van de kernen Nieuwstadt en Holtum te liggen. Deze effecten zijn echter niet onderscheidend voor de alternatieven.
- De impact op de overige aspecten van het onderwerp leefbaarheid zijn vrij beperkt. Eén van de redenen hiervoor is dat in de referentiesituatie al sprake is van een uitbreiding van VDL Nedcar op Yard E. Daarnaast is in de referentiesituatie al sprake van lage waarden voor bijvoorbeeld externe veiligheid en luchtkwaliteit. Voor lichthinder geldt een beperkt negatief effect, maar lichthinder komt voornamelijk voort uit hinder die in de huidige situatie (2018) al aanwezig is. De voorgenomen ontwikkelingen leiden op deze aspecten tot marginale effecten.
- Door de uitbreiding van VDL Nedcar ontstaan er in alle alternatieven meer mogelijkheden voor duurzaamheid zoals het opwekken van duurzame energie. De sobere alternatieven scoren vanwege de versoberde ontwerpen positiever ten aanzien van het aspect duurzaam ruimtegebruik. Het voordeel van de randwegalternatieven is dat daarmee een aaneengesloten terrein voor VDL Nedcar ontstaat waarmee er meer mogelijkheden zijn om het logistieke proces van VDL Nedcar te optimaliseren. Overall scoren de sobere alternatieven en de randwegalternatieven daarmee iets hoger dan de alternatieven 1A en 1B.
- De relatief kleine verschillen tussen de alternatieven worden verder veroorzaakt door de verschillen in de ligging van de N276 (randweg of middenweg) en de daaraan gerelateerde, relatief kleine verschillen in de inrichting en het gebruik van het fabrieksterrein. Het verplaatsen van de N276 naar een nieuw randweg-tracé heeft enerzijds negatieve effecten, zoals een groter effect op het NNN en een wat groter effect op cultuurhistorische patronen, maar leidt anderzijds tot een efficiënter gebruik van de ruimte en een helderdere scheiding van het fabrieksterrein en de overige ruimte.

De conclusie is dat het onderzoek van de milieugevolgen niet leidt tot een eenduidig voorkeursalternatief. Hierbij is wel aan de orde dat voor alle alternatieven geldt dat er voor een aantal aspecten sterk negatieve gevolgen voor het milieu zijn.

# Hoofdstuk 4 Voorkeursalternatief en planbeschrijving

## 4.1 Voorkeursalternatief

**Resultaten van MER deel A en voorkeur voor randwegvariant**

Zoals beschreven in hoofdstuk 3, is er op basis van MER deel A met het oog op de te verwachten milieueffecten geen duidelijke voorkeur voor één van de alternatieven. De negatieve effecten op natuur, landschap, cultuurhistorie en akoestiek doen zich in alle alternatieven in vergelijkbare mate voor, terwijl de impact op de overige aspecten in alle alternatieven beperkt is.

Uit oogpunt van een efficiënte bedrijfsvoering en uit ruimtelijk oogpunt bestaat een voorkeur voor de alternatieven met randweg. De randwegalternatieven hebben tot gevolg dat één aaneengesloten bedrijfsterrein voor VDL Nedcar ontstaat, dat aan de oostzijde duidelijk wordt begrensd door de nieuwe N276. Er is daardoor geen ongelijkvloerse kruising nodig voor intern transport tussen een westelijk en een oostelijk bedrijfsterrein. Bovendien heeft VDL Nedcar maximale vrijheid om het - volledig aaneengesloten - fabrieksterrein in te richten.

Uit ruimtelijk oogpunt zorgt de randweg voor een heldere en uniforme begrenzing van het terrein van VDL Nedcar. In plaats van een situatie waarin Yard E - zoals in het huidige bestemmingsplan - een harde confrontatie vormt met het landschap en het Geleenbeekdal, komt in de randwegalternatieven tussen het bedrijfsterrein en het Geleenbeekdal een nieuwe weg te liggen. In het profiel van de weg is veel ruimte voor groen en de Lindbeek - die langs de huidige N276 ligt - krijgt een nieuwe ligging langs de randweg. Gelet op het brede, groene profiel van de randweg en de nieuwe beek ontstaat er een ruimtelijke scheiding tussen enerzijds (de bebouwing op) het fabrieksterrein en anderzijds het Geleenbeekdal en de kern Nieuwstadt.

**Oplossend vermogen bereikbaarheid in varianten 2A en 2B**

In deel A van het MER zijn de vijf alternatieven doorgerekend in een verkeersmodel. Geconcludeerd is dat alle alternatieven voldoende in staat zijn om de verwachte verkeersknelpunten op te lossen. Voor de randwegalternatieven geldt dus dat zowel alternatief 2A als alternatief 2B doelmatig is voor het oplossen van de verkeersknelpunten. Er zijn ten aanzien van de verkeersafwikkeling beperkte verschillen tussen alternatief 2A en 2B:

- **Verkeersveiligheid:** In alternatief 2A is een rijbaanscheiding in de middenberm toegepast, wat een positieve bijdrage geeft aan de verkeersveiligheid. In alternatief 2A wordt daarnaast het landbouwverkeer afgewikkeld over een parallelweg, wat uit oogpunt van verkeersveiligheid wenselijker is. Alternatief 2B scoort daarnaast iets slechter dan alternatief 2A voor de fietsersveiligheid omdat fietsers tussen de Aan de Linde en de N297 aan beide zijden van de rijbaan van de N276 blijven rijden. Ter hoogte van de nieuwe randweg is wel sprake van een tweerichtingenfietspad aan de oostzijde van de weg, maar oversteekbewegingen komen vaker voor dan in alternatief 2A. Daar staat tegenover dat in alternatief 2B het tweerichtingenfietspad langs de randweg alleen door fietsers wordt benut, terwijl in alternatief 2A sprake is van een parallelweg waarvan ook het landbouwverkeer gebruikmaakt.
- **Verkeerscirculatie wegverkeer:** In alternatief 2B vinden minder aanpassingen plaats aan de bestaande ongelijkvloerse kruising van de N297 en N276. Daarnaast blijft de verkeersregelinstallatie nabij het Amrath hotel behouden. Er is daarom tijdens dienstwissels van VDL Nedcar kans op een minder optimale doorstroming dan bij alternatief 2A. Er is echter ook in het sobere alternatief wel sprake van een positief effect ten opzichte van de referentiesituatie. Tijdens een reguliere spits is geen sprake

van een onderscheiden effect tussen de alternatieven 2A en 2B.

- **Verkeerscirculatie fietsverkeer:** voor de verkeerscirculatie van het fietsverkeer scoort het sobere alternatief neutraal, terwijl alternatief 2A een positief effect heeft. Dit komt omdat in het sobere alternatief sprake blijft van meer fietsoversteken, en dus van meer reistijd en minder comfort.
- **Bereikbaarheid:** Voor wat betreft de bereikbaarheid van de fabriek zijn de alternatieven 2A en 2B niet onderscheidend. Doordat de kruising N297/N276 in het sobere alternatief in mindere mate wordt aangepast en de verkeersregelinstallatie nabij het Amrath hotel behouden blijft, heeft het sobere alternatief een minder groot positief effect (maar nog altijd een positief effect) op de bereikbaarheid van Nieuwstadt.
- **Toekomstbestendigheid:** Alternatief 2A bevat een duurzaam ontwerp, gericht op toekomstige ontwikkelingen (scheiden verkeersstromen en optimaliseren fietsstructuur). Gezien de brede profielen is er tevens ruimte om toekomstige ontwikkelingen mogelijk te maken. Alternatief 2B heeft een beperkt duurzaam ontwerp gericht op toekomstige ontwikkelingen (wel positief ten opzichte van de referentiesituatie). In het ontwerp is sprake van behoud van de huidige gecombineerde verkeersstromen. Wel is er (beperkt) ruimte beschikbaar voor aanpassingen naar de toekomst.

Geconcludeerd is dat zowel alternatief 2A als alternatief 2B (het sobere alternatief) overwegend positief scoort ten opzichte van de referentiesituatie. Alternatief 2A scoort daarbij beperkt beter dan alternatief 2B op de onderdelen verkeersveiligheid, verkeerscirculatie wegverkeer, verkeerscirculatie fietsverkeer en bereikbaarheid.

**Besluitvorming over het voorkeursalternatief**

Op 18 februari 2020 heeft besluitvorming plaatsgevonden over het voorkeursalternatief Gedeputeerde Staten hebben inhoudelijk-bestuurlijk de voorkeur uitgesproken voor het sobere en doelmatige alternatief van de randweg (alternatief 2B). Dit alternatief biedt de beste kansen voor VDL Nedcar om de automotive industrie in Limburg verder duurzaam te verankeren.

De afweging ten aanzien van de infrastructurele aanpassingen heeft plaatsgevonden op basis van milieuonderzoeken, financiën, de verkeerskundige verschillen van de infravarianten, bedrijfsmatige aspecten van VDL Nedcar en het draagvlak in de omgeving.

1. De milieueffecten voor alle vijf de varianten blijken voor de keuze van een voorkeursalternatief zeer beperkt onderscheidend te zijn. De onderzoeken naar milieugevolgen leiden derhalve niet tot één eenduidig voorkeursalternatief. Alle alternatieven hebben sterke negatieve effecten op de aspecten natuur, landschap en cultuurhistorie. Dit wordt veroorzaakt door het gegeven dat alle alternatieven uitgaan van een fabrieksuitbreiding aan de noordkant van de bestaande fabriek, binnen het Sterrebos en binnen het rijksmonument Kasteel Wolfrath. Daarnaast hebben alle alternatieven grote negatieve geluidseffecten.
2. Volgens het provinciale beleid zijn alle varianten een adequate oplossing voor de bereikbaarheidsproblematiek rondom het fabrieksterrein van VDL Nedcar (zie ook de vorige paragraaf). Gezien het kostenniveau en de hoogte van het beschikbare budget zijn de drie optimale varianten financieel niet haalbaar. De twee sobere en doelmatige varianten voldoen inhoudelijk als oplossing. Deze twee varianten zijn op verzoek van de Commissie m.e.r. uitgewerkt vanuit de insteek om een oplossing te zoeken door een combinatie van mobiliteitsmaatregelen en minder asfalt en beton.
3. Mede gelet op bovenstaande conclusie (alle alternatieven zijn een adequate oplossing voor de bereikbaarheidsproblematiek) in combinatie met het gegeven dat de optimale varianten tot een substantiële overschrijding van het budget leiden, gaat de voorkeur vanuit provinciale financiën uit naar een sober en doelmatig alternatief.
4. Op basis van bedrijfsmatige voordelen kiest VDL Nedcar voor de randweg. De randweg biedt voor het bedrijf gunstigere voorwaarden in de aanbiedingen voor nieuwe opdrachtgevers.

5. De bijeenkomsten met de omgeving laten een divers beeld zien. De gemeenteraden nemen geen standpunt in voor een variant. De aan VDL Nedcar aanliggende dorpskernen Holtum en Nieuwstadt hebben de voorkeur uitgesproken voor een sobere randwegvariant.

Alternatief 2B is op basis van het GS-besluit van 18 februari 2020 de basis voor dit PIP (en voor de nadere beoordeling in deel B van het MER).

## 4.2 Huidige situatie

### 4.2.1 Landschap

Het plangebied ligt in Zuid-Limburg, in het Limburgse zandgebied. Onder invloed van tektonische bewegingen ontstond hier een horsten- en slenkengebied. Het plangebied ligt in de Roerdalslenk, een dalingsgebied tussen de Feldbissbreuk en de Peelrandbreuk. VDL Nedcar ligt op het punt waar de Maas uit een hoog achterland in een relatief laag en vlak voorland terechtkomt. De beekdalen lopen over een gebied dat door voorgaande geologische en sedimentaire processen gevormd is. De ligging van het huidige VDL Nedcar-terrein is interessant, omdat het precies op de overgang ligt van (weliswaar natte) heidegronden naar de lagere (en nog nattere) beekdalgronden. Direct ten noorden van Kasteel Wolfrath vloeien verschillende beken samen, waarvan de Geleenbeek de belangrijkste is.

**Noordzijde**

De noordzijde van het huidige fabrieksterrein grenst niet aan een openbare weg en heeft daardoor een relatief zachte overgang naar het landschap. Het huidige bedrijfsterrein grenst hier aan het historisch kasteellandschap rond Kasteel Wolfrath, waarbinnen het landgoed enigszins verborgen in het landschap gelegen is. De bossen, lanen en bosschages aan de westzijde van het kasteel dragen door de hoogte van de opgaande begroeiing bij aan de verborgen ligging van het kasteel. Het landschap aan de noordzijde wordt gedomineerd door de compositorische waarde van het kasteellandgoed, waarbij de huidige fabrieksgebouwen reeds zichtbaar zijn.

**Oostzijde**

Ten oosten van de huidige fabriek is in de huidige situatie Yard E onbenut. Deze ruimte is al bestemd als bedrijventerrein. De ruimte tussen Nieuwstadt en de huidige fabriek wordt gekenmerkt door agrarische gronden met een relatief grote openheid. Tussen Nieuwstadt en VDL Nedcar ligt het Geleenbeekpark. De hermeandering van de Geleenbeek en de natuurlijke herinrichting van de gronden rond de beek hebben eerder plaatsgevonden als compensatie voor de bedrijfsbestemming van Yard E.

**Zuidzijde**

Aan de zuidzijde wordt de VDL Nedcar-fabriek begrensd door de provinciale weg N297, die een harde overgang vormt tussen de fabriek en de bosgebieden en agrarische gronden ten zuiden daarvan. Delen van de N297 worden aangepast, onder andere door een ongelijkvloerse kruising te realiseren voor de toegang van het bedrijfsterrein van VDL Nedcar en het naastgelegen Industriepark Swentibold. De ligging van de weg wijzigt daarbij slechts beperkt, zodat de landschappelijke context van de fabriek aan de zuidzijde niet wezenlijk wijzigt.

**Westzijde**

Het landschap aan de westzijde wordt gedomineerd door de stedenbouwkundige opzet van de VDL Nedcar-fabriek, de daarbij horende architectuur in combinatie met het infrastructurele landschap van de A2. Richting het noorden zijn ook vanuit het westen de historische lanen van kasteel Wolfrath zichtbaar. Het kasteel zelf wordt vanuit het westen volledig aan het oog onttrokken door bossen.

### 4.2.2 Fabrieksterrein

DAF opende in 1967 een personenwagenfabriek in Born, aangezien er in de hoofdvestiging in Eindhoven te weinig productiecapaciteit was. De oprichting van de autofabriek maakte deel uit van de inspanningen om het verlies aan werkgelegenheid ten gevolge van de mijnsluitingen in Limburg te compenseren. De fabriek is onlosmakelijk verbonden met de Limburgse economische afhankelijkheid van grootschalige werkgelegenheid. De fabriek is meermaals op onderdelen en in zijn totaliteit van eigenaar gewisseld. Iedere eigenaar had in het verleden zijn eigen productie- en logistieke behoeftes. Deze puur functionele behoeftes zijn telkens vertaald in nieuwe gebouwen, uitbreidingen en gebouwtransformaties op het fabrieksterrein. De groei van de fabriek is daarmee telkens ingegeven door de functionele behoeftes van de eigenaar op dat moment en het huidige complex is een direct resultaat van deze organische groei.

Hoewel er in het verleden een groot aantal verschillende bouwvolumes op het complex zijn gebouwd, zijn er met de totale bebouwingen twee stedenbouwkundige hoofdrichtingen gevolgd. Het merendeel van de gebouwen staat min of meer parallel aan de ten zuiden van het terrein gelegen N297, in een rechthoekige bouwsystematiek die is ontwikkeld voor een doelmatige bouwuitvoering. Het fabriekscomplex is vanuit de zuidwesthoek van het terrein binnen deze systematiek gegroeid tot de huidige omvang. De N276, die de huidige oostgrens van het fabrieksterrein vormt, sluit schuin aan op de N297. Deze richting uit zich voornamelijk in het EDC2-gebouw en de inrichting van het terrein daaromheen.

Het huidige fabrieksterrein van VDL Nedcar heeft een oppervlakte van circa 93 hectare en is bebouwd met een grote variatie aan gebouwen. Op het terrein staat in totaal circa 370.000 $m^2$ aan bebouwing, waarvan de productielijn het overgrote deel in beslag neemt. De pershal (circa 28.000 $m^2$), carrosseriebouw (circa 97.000 $m^2$), lakstraat (circa 40.000 $m^2$) en eindmontage (FAS, circa 162.000 $m^2$) nemen in totaal bijna 330.000 $m^2$ in beslag. Overige gebouwen zijn onder meer in gebruik voor logistiek, als kantoor, expeditieruimte of als personeelsgebouw. De hoogte van de gebouwen varieert. De lakstraat is met een hoogte tot 25 meter het hoogste gebouw op het terrein, andere gebouwen hebben een bouwhoogte die over het algemeen tussen de 10 en 18 meter ligt. De gronden rond de bebouwing zijn in gebruik voor logistieke activiteiten, autotestbanen, opstelplaats van geproduceerde auto's (GOK-yard en NGOK-yard), parkeerplaatsen voor medewerkers en voor overige voorzieningen als waterberging.

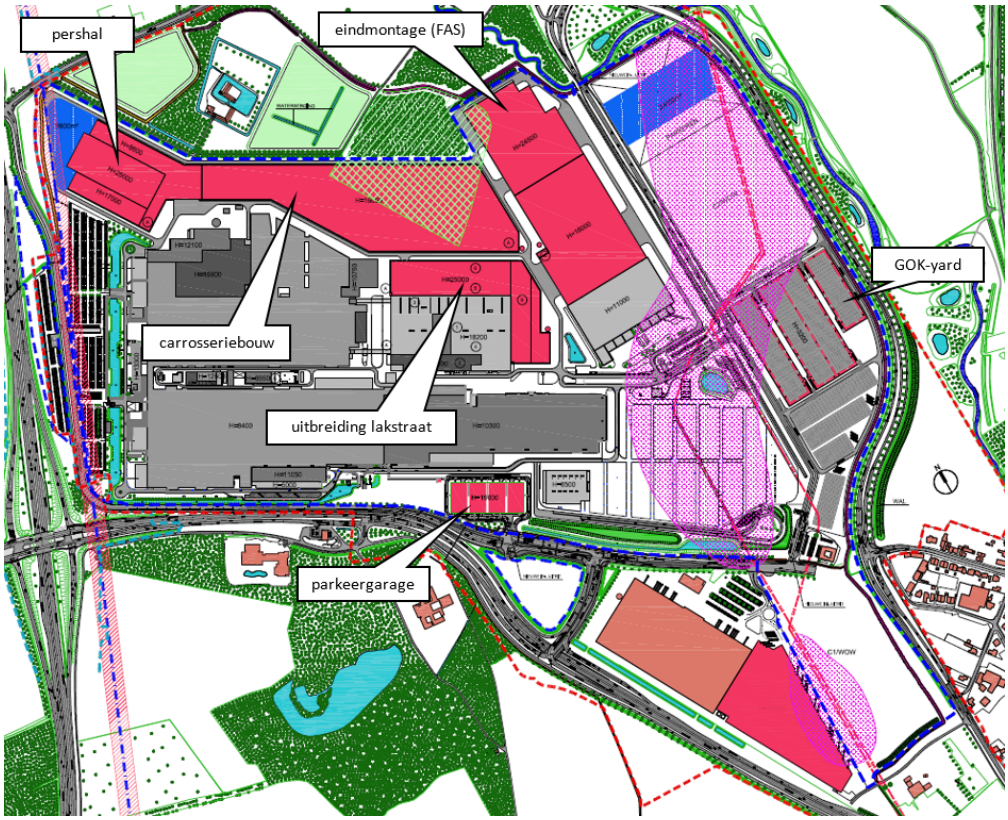
## 4.3 Uitbreiding van VDL Nedcar

### 4.3.1 Uitbreiding fabrieksterrein en nieuwe bebouwing

Door de uitbreiding van VDL Nedcar wordt het fabrieksterrein vergroot van circa 93 hectare tot circa 150 hectare. Grote delen van deze uitbreiding - namelijk Yard E en de uitbreiding op het zuidoostelijk deel van Industriepark Swentibold - zijn in het geldende bestemmingsplan al bestemd voor bedrijvigheid. De uitbreiding aan de noordzijde is nieuw ten opzichte van de geldende plannen. De nieuwe bebouwing is hoofdzakelijk geconcentreerd in deze noordelijke uitbreiding, omdat daar de nieuwe productielijn wordt gerealiseerd. In combinatie met de uitbreidingen die binnen de grenzen van het huidige fabrieksterrein liggen (bijvoorbeeld de uitbreiding van de lakstraat en een deel van de eindmontage) wordt de bebouwing met circa 340.000 $m^2$ uitgebreid. Net als in de huidige situatie wordt ook in de uitbreiding de grootste oppervlakte ingenomen door de productielijn. De hoogtes van de nieuwe bebouwing zijn afgestemd op het productieproces en zijn daardoor vergelijkbaar met de hoogtes van de bestaande bebouwing op het fabrieksterrein. Hieronder is een overzicht opgenomen van de belangrijkste nieuwe gebouwen.

- pershal: circa 41.000 $m^2$, hoogte varieert tussen 9 en 25 meter;
- carrosseriebouw: circa 84.000 $m^2$, hoogte 16 meter;

- uitbreiding lakstraat: circa 31.000 m$^2$, hoogte 25 meter;
- eindmontage (FAS): circa 78.000 m$^2$, hoogte tussen 11 en 25 meter.




*Afbeelding 4.1: Uitbreiding VDL Nedcar met nieuwe bebouwing*

Naast deze bebouwing is op andere locaties op het terrein de toevoeging van extra gebouwen voorzien. Nabij de zuidelijke entree wordt, binnen het huidige bouwvlak, een parkeergarage gerealiseerd met een bouwhoogte van 20 meter. Op Yard E wordt ten behoeve van de GOK-yard een parkeerdek gebouwd, waardoor tweelaags parkeren van geproduceerde auto's mogelijk wordt.

In totaal is na de uitbreiding sprake van ruwweg een verdubbeling van de bebouwingsoppervlakte. Dit is logisch, aangezien bij de uitbreiding een volledig nieuwe tweede productielijn wordt gerealiseerd. De nieuwe gebouwen sluiten qua oppervlakte en bouwhoogte aan bij de bestaande bebouwing op het terrein. De bebouwing is aan de noordzijde zo dicht mogelijk tegen de bestaande bedrijfsbebouwing geprojecteerd, zodat de aantasting van Landgoed Wolfrath en het Sterrebos zo beperkt mogelijk blijft. Een (aanzienlijke) aantasting van beide gebieden is echter onontkoombaar. Vanwege de interne logistiek op het bedrijfsterrein is het echter niet mogelijk om de gebouwen dichter tegen de bestaande gebouwen of daar tegenaan te bouwen. Een uitzondering is de lakstraat, die wordt gerealiseerd als uitbreiding van de bestaande lakstraat.

**Tweede productielijn**

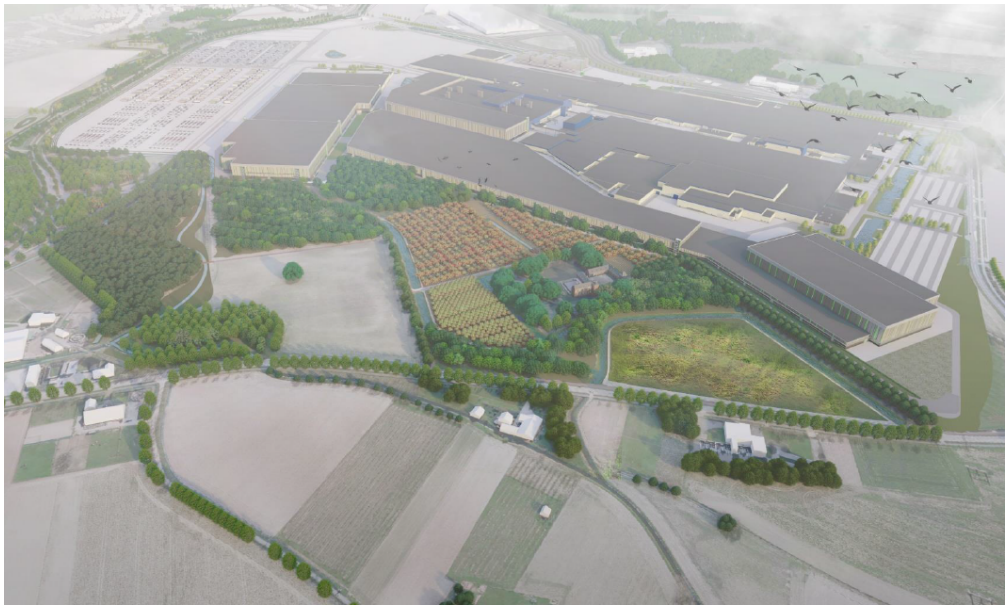
De nieuwe tweede productielijn loopt van west naar oost. Het dichtste bij de snelweg staat de nieuwe pershal, met een hoogte tot 25 meter. Deze hal geeft de fabriek een nieuw aanzicht richting de snelweg en krijgt aan de snelwegzijde daarom een representatieve uitstraling. De pershal staat gedraaid ten opzichte van de bestaande fabrieksgebouwen, omdat voor de situering van de hal is aangesloten bij de richting van de Grote Allee van Kasteel Wolfrath. De Grote Allee blijft behouden en loopt direct langs de grens van het nieuwe fabrieksterrein. De noordzijde van de pershal is met een bouwhoogte tot maximaal 10 meter lager dan het overige deel van de pershal. Hiermee wordt een geleidelijkere overgang richting Landgoed

Wolfrath bewerkstelligd. De laanbeplanting langs de Grote Allee is hoger dan 10 meter, zodat het lage deel van de hal door de bestaande bomen grotendeels aan het zicht wordt onttrokken. Het hogere deel van de pershal bevindt zich op ruime afstand van de Grote Allee.

De pershal is verbonden met de carrosseriebouw. Het gebouw waarin de carrosseriebouw is gesitueerd heeft een hoogte van circa 16 meter en volgt de richting van de bestaande gebouwen op het fabrieksterrein. Hierdoor ontstaat een heldere, rechte afscheiding tussen het fabrieksterrein en Landgoed Wolfrath en het Sterrebos.

De bestaande lakstraat wordt uitgebreid, zodat die voldoende capaciteit krijgt voor twee productielijnen. De uitbreiding van de lakstraat sluit met een hoogte van 25 meter aan op het bestaande gebouw.

De eindmontage (FAS) is aan de oostzijde van het huidige fabrieksterrein geprojecteerd. De nieuwe hal wordt hier vastgebouwd aan het bestaande EDC2-gebouw. Het gebouw volgt daarom de richting van de huidige N276, en daarmee ook de richting van de nieuwe oostelijke terreingrens langs de randweg. De bouwhoogte van het gebouw loopt op in noordelijke richting. Hier is een bouwhoogte van 25 meter benodigd, terwijl het zuidelijk deel van het gebouw lager is met circa 16 meter. In combinatie met de hogere bebouwing van de pershal ontstaat vanaf de noordzijde een beeld met twee duidelijke 'koppen' (pershal en eindmontage) en daartussen een langgerekt, lager bouwdeel (carrosseriebouw).



*Afbeelding 4.2: Vogelvlucht Uitbreiding VDL Nedcar vanuit het noorden; rechts de nieuwe pershal, links de eindmontage (FAS), met daartussen de carrosseriebouw*

**Yard E**

Yard E blijft in het huidige bouwplan grotendeels onbebouwd en zal worden gebruikt voor Warehouse on Wheels en het parkeren van geproduceerde auto's (GOK-yard). De bebouwing blijft beperkt tot een parkeerdek voor de GOK-yard ,met een bouwhoogte van maximaal 6 meter. Het gebouw is in het zuidelijk deel van Yard E geprojecteerd vanwege de ligging van de twee hogedruk aardgasleidingen. Omdat in een strook van vijf meter aan weerszijden van deze leidingen geen gebouwen mogen worden gebouwd, is dit de enige locatie op Yard E waar een parkeerdek met de benodigde omvang kan worden gerealiseerd.

**Terreininrichting**

Rond de gebouwen is ruimte voor de aanleg van een interne ontsluitingsroute, zodat de gebouwen aan alle zijden bereikbaar zijn. De interne weg ligt aan de noordzijde zo dicht mogelijk tegen de nieuwe bebouwing aan en heeft een smal profiel, om zodoende de impact op Landgoed Wolfrath en het Sterrebos te minimaliseren. Op andere locaties ligt de interne

ontsluiting verder van de gebouwen af, zodat ruimte ontstaat voor laad- en losmogelijkheden en het gebruik van trailers vanuit het Warehouse on Wheels.

### 4.3.2 Ruimtelijke impact van de uitbreiding

**Uitbreiding aan de noordzijde**

De uitbreiding van VDL Nedcar heeft impact op de omgeving. Dit is met name aan de orde aan de noordzijde, waar de fabriek wordt uitgebreid op gronden die nu nog geen bedrijfsbestemming hebben. In een beeldregieplan *(Uitbreiding VDL Nedcar, Beeldregieplan, Antea Group, 2020)*, dat als Bijlage 13 bij deze toelichting is opgenomen, is de impact van de totale uitbreiding in beeld gebracht - met extra aandacht voor de noordzijde - en is aangegeven hoe de uitbreiding van VDL Nedcar wordt ingepast, zowel landschappelijk als qua bebouwing. De negatieve impact aan de noordzijde is vierledig:

- aantasting van cultuurhistorische waarden;
- aantasting van visueel ruimtelijke waarden;
- aantasting van natuurwaarden;
- verstoring van recreatieve routes en beleving van het (historisch) landschap.

***Aantasting van cultuurhistorische waarden***

De te bouwen fabrieksonderdelen leiden tot de volgende aantastingen:

- Directe fysieke aantasting: Een groot gedeelte van het Sterrebos (en een gedeelte van de eiken middenlaan) verdwijnt. Hiernaast wordt de Koestraat en een gedeelte van de Kleine Laan afgesneden (die met monumentale bomen zijn beplant) en wordt een gedeelte van de historische akker fysiek aangetast door ruimtebeslag.
- De ontwikkeling heeft tevens effecten op de belevingswaarde van de gebouwde rijksmonumentale structuren. Het zicht vanuit het kasteel op het landgoed wordt door de bouw van bedrijfshallen aangetast.
- Aantasting van ensemblewaarden is aan de orde omdat de samenhang van de verschillende onderdelen van het kasteellandgoed verstoord wordt.

***Aantasting van visueel-ruimtelijke waarden***

Het (historisch) landschap ten noorden van het VDL Nedcar-terrein kan als kleinschalig historisch landschap geduid worden. Visueel-ruimtelijk zijn voornamelijk de verhouding van de nieuw te bouwen volumes ten opzichte van de relatief kleinschalige landschapselementen (en het kasteel) en de zichtbaarheid van de gevels ontwerpopgaves.

***Aantasting van natuurwaarden***

Bijzondere natuurwaarden die aangetast worden komen voornamelijk voort uit de aantasting van het Sterrebos. De natuurwaarden van het bos zijn onder meer gekoppeld aan de ouden eiken en de ondergroei. In het Sterrebos zijn veel verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig. Hiernaast verstoort de ontwikkeling enkele vliegroutes en tast de ontwikkeling de foerageergebieden van de das, vleermuizen, de kleine ijsvogelvlinder en de steenmarter aan. Bijzondere aandacht gaat uit naar het foerageergebied van de bosvleermuis, die specifiek oude houtopstanden als foerageergebied benut. De compensatie van oude houtopstanden is vanzelfsprekend lastig.

***Verstoring van recreatieve routes***

In de huidige situatie heeft het gebied beperkt potentie voor recreatie, mede omdat er nauwelijks recreatieve routes in het plangebied aanwezig zijn (met name de recreatieve verbinding tussen Holtum en Nieuwstadt wordt als gemis ervaren). Door verslechtering van het zicht verminderen de potenties voor recreatie.

***Beeldregieplan***

De hierboven beschreven aantasting en verstoring vragen om een integrale visie op de (noordelijke) uitbreiding van VDL Nedcar. Hiertoe is het beeldregieplan opgesteld, waarin een stedenbouwkundige, architectonische, landschappelijke en cultuurhistorische visie op

het gebied is gegeven. Het beeldregieplan, en het daarin opgenomen landschapsplan, wordt nader beschreven in de paragrafen 4.3.3 en 4.3.4.

**Uitbreiding aan de oostzijde (Yard E)**

Aan de oostzijde wordt het fabrieksterrein van VDL Nedcar uitgebreid op de gronden tussen de huidige N276 en het Geleenbeekdal, die in het huidige bestemmingsplan al zijn bestemd als 'Yard'. De gronden worden nu gebruikt als akker en weidegrond en kennen - in tegenstelling tot de gronden aan de noordzijde van VDL Nedcar - weinig landschappelijke of natuurlijke waarden. Het gebied wordt door de uitbreiding getransformeerd van een open agrarisch gebied naar een fabrieksterrein, dat hoofdzakelijk zal worden gebruikt voor het stallen van vrachtwagens (Warehouse on Wheels) en auto's (parkeerterrein voor personeel en GOK-yard).

Door de keuze voor het randwegalternatief kan de uitbreiding van het fabrieksterrein hier niet los worden gezien van de infrastructurele maatregelen. De verschoven N276 vormt straks een heldere begrenzing van het fabrieksterrein en een extra (onbebouwde) strook grond tussen enerzijds het fabrieksterrein en anderzijds het Geleenbeekdal en Nieuwstadt. Het Geleenbeekdal is eerder al getransformeerd tot een brede natuurlijk zone, als compensatie voor de bedrijfsbestemming op Yard E.

Aan de westzijde van de nieuwe weg wordt de nieuwe Lindbeek ingepast en is een brede, natuurlijk ingerichte zone voorzien tussen de rijbaan en de beek. Het fabrieksterrein blijft hierdoor op ruime afstand (minimaal 50 meter) van het Geleenbeekdal en Nieuwstadt liggen. Om het zicht op het nieuwe bedrijfsterrein vanuit Nieuwstadt te beperken, is in de bocht van de randweg de aanleg van een grondwal met beplanting voorzien.

**Uitbreiding aan de zuidzijde (IPS)**

Aan de zuidzijde wordt het fabrieksterrein uitgebreid op de gronden die grenzen aan de N276 en de Op de Baan. Deze gronden zijn in het geldende bestemmingsplan al bestemd als bedrijventerrein en voorzien van een bouwvlak. De gronden zullen in de huidige plannen worden gebruikt als Warehouse on Wheels. Om de (akoestische en visuele) impact op de percelen langs de Op de Baan te beperken, is langs de zuidrand van het terrein de aanleg van een grondwal voorzien. De Lindbeek blijft hier zijn huidige loop houden. Daardoor is tussen de grens van het bedrijfsterrein en de N276 sprake van een brede groene zone die wordt gehandhaafd.

Met de aanpassing van de infrastructuur en de aansluitingen van VDL Nedcar op de provinciale wegen komt het oostelijk deel van Mitsubishi Avenue te vervallen. Er is daarom geen sprake meer van een openbare weg tussen de uitbreiding aan de zuidzijde en het overige fabrieksterrein. De Bosgraaf, die over het huidige fabrieksterrein loopt, krijgt een nieuwe ligging langs huidige Mitsubishi Avenue en sluit ter hoogte van de huidige kruising met de N276 en de Aan de Linde aan op de Lindbeek.

### 4.3.3 Beeldregieplan

In het beeldregieplan zijn de stedenbouwkundige opzet, de architectonische kwaliteit en de huidige landschappelijke inpassing van de bestaande bebouwing van VDL Nedcar uitgebreid geanalyseerd. Daarnaast is een uitgebreide beschrijving en waardering opgenomen van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van het gebied, waarbij gedetailleerd is ingegaan op Landgoed Wolfrath en het Sterrebos. Deze analyse is voor een belangrijk deel gebaseerd op de *Cultuurhistorische waardenstelling Park & landschap Kasteel Wolfrath (SB4, 2020),* waarin het rijksmonument (bebouwing, landschap, parkaanleg) is geanalyseerd en gewaardeerd. Deze waardering is weergegeven op kaarten met een cultuurhistorische waardenstelling (hoog, positief of indifferent) van gebieden en van elementen in het gebied. De cultuurhistorische waardenstelling is als Bijlage 14 bij deze toelichting opgenomen.

In het beeldregieplan is vervolgens een integrale visie op het gebied gegeven, waarin de stedenbouwkundige opzet van de uitbreiding is beschreven, randvoorwaarden zijn gegeven

voor de architectuur én een landschapsplan is opgenomen. Het doel hiervan is om - ondanks de (fysieke) aantasting van het rijksmonument, het Sterrebos en het omliggende landschap - te komen tot een totaalpakket aan inpassingsmaatregelen die:

- enerzijds tot doel hebben om de fysieke en visuele impact van de nieuwbouw te verzachten; en
- anderzijds tot doel hebben om het totale gebied ten noorden van VDL Nedcar te transformeren tot een aantrekkelijk, kleinschalig landschap met een afwisseling van agrarische gronden, bospercelen, watergangen en cultuurhistorische elementen rond Kasteel Wolfrath, waarbij de toegankelijkheid van het gebied verbetert en ruimte ontstaat voor extensieve recreatie.

Het totaalpakket aan mitigerende (verzachtende) en compenserende maatregelen is uitgebreid beschreven in hoofdstuk 3, 4 en 5 van het beeldregieplan. Hoofdstuk 3 beschrijft een visie op de ontwikkeling van het gebied, waarbij ambities voor architectuur en landschap (mede vanuit cultuurhistorie en natuur) zijn beschreven. In hoofdstuk 4 en 5 wordt vervolgens beschreven hoe deze ambities zijn vertaald in het architectonisch ontwerp en in het landschapsplan.

**Architectonisch ontwerp**

De architectonische maatregelen zijn, zowel voor wat betreft de volumeopbouw als voor wat betreft de beeldkwaliteit, beschreven in hoofdstuk 4 van het beeldregieplan. De realisering van grote volumes vraagt om onderbreking. Die onderbreking wordt deels vormgegeven door de uiteenlopende bouwhoogtes van de verschillende bouwdelen, maar wordt voortgezet in de gevelopbouw, door toepassing van gevelsparingen, luifels en een gevelopbouw met nuances in de verticaal aangebrachte gevelbeplating. Hiermee wordt het monotone uiterlijk van met name de lange noordgevel gebroken en lijkt de gevel minder lang en massief. Deze uitgangspunten, en de overige uitgangspunten die in hoofdstuk 4 van het beeldregieplan zijn opgenomen, worden gebruikt voor toetsing van het bouwplan.

**Landschapsplan**

De landschappelijke inpassing van het fabrieksterrein (en van de nieuwe randweg) is uitgewerkt in een landschapsplan in hoofdstuk 5 van het beeldregieplan. In de volgende paragraaf is de toelichting op het landschapsplan opgenomen.

### 4.3.4 Landschapsplan

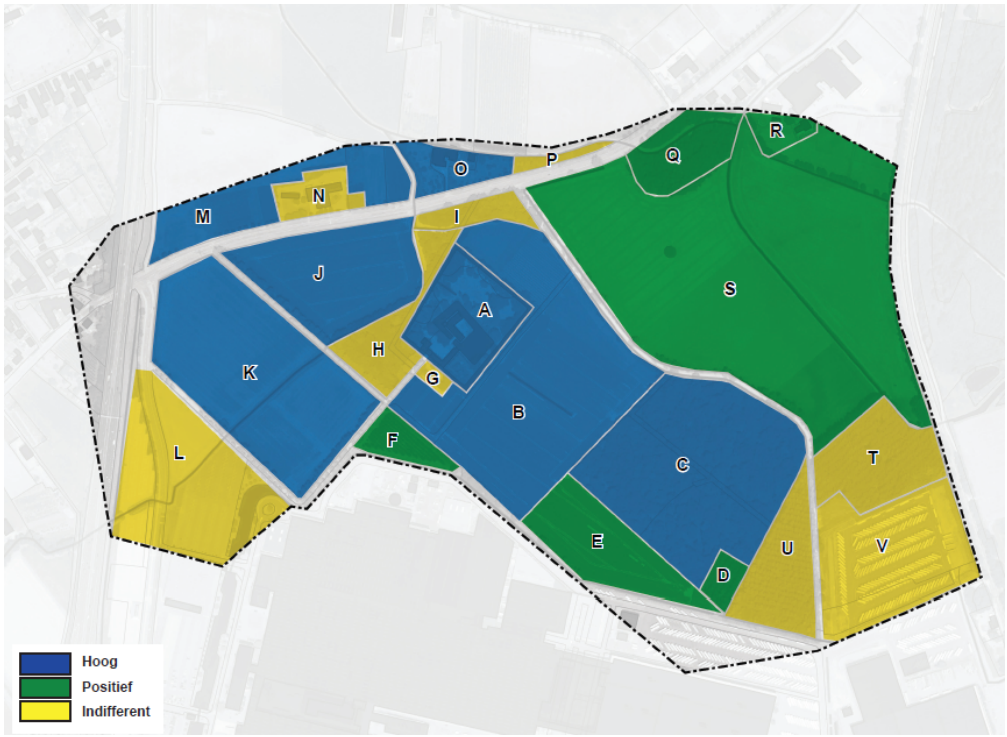
In het landschapsplan zijn de randvoorwaarden, wensbeelden en uitgangspunten vanuit cultuurhistorie, visueel-ruimtelijke impact, natuur, recreatie en water samengebracht tot een integraal voorstel voor de landschappelijke inpassing. Voor een uitgebreide analyse en het de randvoorwaarden wordt verwezen naar hoofdstuk 2 en 3 van het beeldregieplan. Hierna wordt ingegaan op het landschapsplan voor de noord-, oost- en zuidzijde van het plangebied.

**Noordzijde**

Hierna wordt kort ingegaan op het landschapsplan voor de noordzijde van VDL Nedcar, waarbij is aangegeven hoe de verschillende gebieden in en rond Landgoed Wolfrath landschappelijk worden ingericht. Voor een uitgebreidere toelichting op de keuzes en afwegingen die daarbij zijn gemaakt, wordt verwezen naar het Landschapsplan.




*Afbeelding 4.3: Uitsnede van het Landschapsplan aan de noordzijde van VDL Nedcar*




*Afbeelding 4.4: Lettering van onderdelen in het landschapsplan*

Voor de duideing van de landschappelijke maatregelen is per vlak zoals aangeduid in afbeelding 4.4 gemotiveerd welke keuze is gemaakt. De kaart is overgenomen uit de cultuurhistorische waardenstelling (SB4, 2020) en geeft een beeld van de verschillende gebieden in de omgeving van kasteel Wolfrath en van de cultuurhistorische waardenstelling (hoog, positief, indifferent) die daaraan is gegeven.

Niet alle vlakken komen terug in het landschapsplan. De vlakken D, E, F en K komen volledig te vervallen door de fabrieksuitbreiding, zodat hier geen mogelijkheid is voor landschappelijke compensatie of inpassing. Datzelfde geldt voor de vlakken L, T, U en V, die reeds onderdeel zijn van het fabrieksterrein. De vlakken M, N, O, P, Q en R liggen buiten de begrenzing van het PIP en worden niet gebruikt voor (nieuwe) landschappelijke inpassing van VDL Nedcar. Het bosgebied dat aanwezig is in vlak Q blijft overigens behouden en is in het geldende bestemmingsplan ook al als 'Natuur' bestemd**.** Voor de overige gronden is

hierna een beschrijving opgenomen.

***A – Kasteelcomplex***

Voor de gebouwen en kasteeltuin is voor een strategie van behoud van het karakter als 'binnenwereld' gekozen. Echter, landschappelijke maatregelen die bijdragen aan dit gevoel van een binnenwereld, vinden voornamelijk in vlakken B, H en I plaats. Uitgangspunt is dat binnen de omgrachting géén aanpassingen plaats vinden. De realisatie van een bat condo (een 'vleermuishotel') vanuit ecologisch belang is hier mogelijk een uitzondering op.

***B – Veld, maïsakker (tussen kasteelcomplex en Sterrebos)***

Het veld tussen het kasteelcomplex en het Sterrebos wordt getransformeerd tot een hoogstamboomgaard. Het in het veld aanwezige Grand Canal wordt in de oude vorm hersteld zodat deze weer watervoerend wordt. Met de aanleg van de boomgaard en herstel van het Grand Canal zijn cultuurhistorische, visueel-ruimtelijke en ecologische belangen gediend. Op de grens met het bedrijfsterrein wordt - tussen de Grote Allee en het Sterrebos - een 10 meter brede struweelrand met gevarieerde boomaanplant aangebracht om de fabrieksbebouwing visueel af te schermen. De struweelrand wordt op enkele locaties onderbroken zodat een relatie kan worden gelegd tussen de zichtlijnen vanuit het kasteel, de nieuwe recreatieve routes en de gevel van de nieuwe fabriek. De bestaande boombeplanting van de Jhr. Ruijs de Beerenbroucklaan wordt versterkt.

***C- Sterrebos***

De natuurwaarden en cultuurhistorische waarden van het Sterrebos worden door het planvoornemen sterk aangetast. De kansen voor mitigatie door middel van inpassing zijn zeer beperkt. In het landschapsplan is zoveel mogelijk ingezet op behoud van de natuurwaarde van het bos. De bosranden van het Sterrebos aan de zijde van VDL Nedcar worden aangeplant met inheems struweelbeplanting om lichtinschijn van vrachtwagens te verminderen. Daarnaast wordt langs het Sterrebos een scherm geplaatst om lichtinschijn op het resterende bos te beperken. De bosrand dient met extra bosaanplant (zomer/ wintereik) te worden versterkt op plekken waar nodig ter afronding van de bosrand. Ter hoogte van het FAS gebouw wordt tussen de verlegde Lindbeek en het bedrijventerrein een 2.00 meter hoge grondwal (10.00 meter breed) met inheemse struweelbeplanting aangebracht om lichtinschijn van de vrachtwagens weg te nemen. Aan de Lindbeek-zijde worden in het talud snel groeiende bomen aangeplant voor begeleiding van de vleermuizenroute naar 't Hout/IJzerenbos.

***G – Parkeerplaats***

De voormalige moestuin die thans in gebruik als parkeerplaats behoudt deze functie. De waarde van deze parkeerplaats is indifferent beoordeeld, maar kan een functie vervullen in de recreatieve potentie van het kasteel. Behoud is daardoor niet noodzakelijk, maar de functionele indeling als parkeerplaats doet geen afbreuk aan het kasteellandgoed.

***H/I – gemengd loofbos***

Deze bossen zijn periodiek in gebruik geweest als boomgaard en na de Tweede Wereldoorlog gefaseerd begroeid geraakt. De waarde van deze bossen is indifferent beoordeeld. Behoud is daardoor niet noodzakelijk, maar herontwikkeling ook niet. Vanwege de ecologische waarde van de houtopstanden en de betekenis van de bossen voor vleermuizen zullen de bossen in de huidige opzet behouden blijven. De bossen dragen bij aan de compositorische waarde van het landgoed, waarbij ze een afschermende werking hebben.

***J – veld (ten westen van kasteel Wolfrath)***

Dit veld betreft een voormalig bouwland behorend bij het kasteel. De relatie tot de Grote Allee is de voornaamste reden om het gebied als open veld te behouden. De Grote Allee is een toegangslaan, die idealiter aan weerszijden door openheid omgeven wordt. Aan de Pasveldzijde vervalt deze openheid door de fabrieksuitbreiding. De buffer van 7,5 meter en

het behoud van de laaghangende takzetting is beperkt in staat dit beeld te behouden. Om aan de openheid zoveel mogelijk recht te doen wordt de parkeerplaats aan de A2-zijde van de pershal halfverhard uitgevoegd. Er is voor gekozen om geen aanvullend struweel toe te passen om het zicht op de bedrijfsbebouwing te ontnemen, maar de laan zoveel mogelijk als herkenbaar onderdeel te bewaren. Het open houden van het veld aan de noordzijde van de Grote Allee draagt hier aan bij.

Ook de ligging van de Venkebeek dient te worden aangepast. Vanaf de kruising van de beek met de Dr. Hub van Doorneweg komt de verlegde beek langs eerder genoemde weg, ten zuiden van de Holtummerweg om aan de oostzijde van de Grote Allee weer aan te sluiten op de huidige loop.

***S – veld (ten noorden van kasteellandgoed)***

Ten noorden van het Sterrebos wordt een nieuw haagbeukenessenbos aangeplant ter compensatie van het te kappen bos en ter versterking van het resterende bos. Daarnaast wordt dit bos aangelegd voor de inpassing van de noordelijke kop van het FAS gebouw. De bosranden van de nieuwe bosblokken worden aangeplant met inheemse struweelbeplanting om een natuurlijke overgang te creëren. Aan de noordzijde van het bos of langs één van de radiale bomenrijen komt een recreatieve verbinding voor fietsers en wandelaars naar de fiets-/wandeloversteek kruising N276. Delen van de gronden ten noorden van het nieuwe bos worden ingericht als kruiden- en faunarijk grasland.

Het veld wordt doorkruist door de Geleenbeek. Waterschap Limburg heeft de ambitie om voor dit deel van de Geleenbeek een herinrichtingsplan op te stellen, uitgaande van hermeandering en versterking van de waterbergende functie van de beek. Hermeandering van de beek maakt geen onderdeel uit van het landschapsplan voor de inpassing van VDL Nedcar, maar kan op een later moment worden ingepast in het landschapsplan. Bij de aanplant van de nieuwe bossen op deze gronden wordt, in overleg met het waterschap, rekening gehouden met een mogelijke toekomstige meandering van de beek.

***Overige gronden***

Voor de invulling van de gronden in het gebied die (nog) niet in eigendom zijn van de initiatiefnemer, zijn in het landschapsplan landschappelijke inrichtingsvoorstellen gedaan. Deze voorstellen zijn niet noodzakelijk voor de landschapsverbetering of voor de landschappelijke inpassing van VDL Nedcar en maken dus geen deel uit van de (landschappelijke) compensatieopgave die samenhangt met de uitbreiding van het fabrieksterrein. De voorstellen kunnen als handvat dienen om de landschapsstructuur in de toekomst eventueel verder te versterken. Er is onder andere een voorstel gedaan voor herstel van een voormalige ringakker (locatie S).

***Recreatieve routing***

De recreatieve routing (wandelen-fietsen) tussen Holtum en Nieuwstadt wordt versterkt. Vanaf de Holtummerweg komt een fietsverbinding via het halfverharde grindpad van de Grote Allee naar Kasteel Wolfrath. Aan de westzijde van Kasteel Wolfrath sluit dit pad aan op de Kleine Allee, de toegangsweg naar het kasteel. Tussen de Kleine Allee en de Jhr. Ruijs de Beerenbroucklaan wordt aan de zuidzijde van kasteel Wolfrath, tussen de kasteelgracht en de hoogstamboomgaard, een nieuw fietspad gerealiseerd. Dit fietspad zal aan de noordzijde van het nieuwe haagbeukenessenbos de Geleenbeek met een fietsbrug kruisen. Het fietspad wordt aangesloten op de fietspad van de kruising N276 - toegangsweg VDL Nedcar. Vanaf de oostzijde van de nieuwe randweg kan men naar Susteren over het bestaande fietspad of naar Nieuwstadt over het nieuwe fietspad. Wandelaars kunnen doorsteken naar de Overslagweg/Kampweg of naar het wandelgebied in het Geleenbeekdal. De bermen langs de fietspaden kunnen ook worden ingezet als ruiterpaden vanaf Manege Katsbek.

**Oostzijde**

In de visie op de landschappelijke inpassing van de oostzijde van het VDL Nedcar-terrein

wordt gestreefd naar een natuurlijke afscherming van het bedrijventerrein, aansluitend op het heringerichte Geleenbeekdal en aanliggende bospercelen.




*Afbeelding 4.5: Uitsnede van het Landschapsplan aan de oostzijde van VDL Nedcar*

Ingezet wordt op:

- verlegging N276 als randweg om het VDL Nedcarterrein;
- verlegging Lindbeek naar oostelijke grens VDL Nedcar-terrein, aansluitend op randwegtracé;
- westelijke wegbermsloot randwegtracé natuurlijk inrichten;
- geen laanboombegeleiding maar een boombeplanting die reageert op de bestaande boom- en struweelbeplanting van het Geleenbeekdal;
- afscherming Nieuwstadt door middel van een grondwal met beplanting;
- recreatieve aansluiting paden Geleenbeekdal op recreatieve ontwikkeling landgoed Wolfrath;

***Randweg***

De circa 15 meter brede westelijke berm van de randweg wordt vanaf de Geleenbeek tot aan de kruising met de Aan de Linde natuurlijk ingericht. De gevarieerde boombeplanting in deze zone zal op termijn de vliegroute voor vleermuizen langs de huidige bomen langs N276 kunnen vervangen. Naast de natuurlijke greppel in deze berm komt aan de zijde van VDL Nedcar een nieuw te graven watergang voor de Lindbeek. Tussen de Lindbeek en de terreingrens van VDL Nedcar ligt een schouwpad van 4,50 meter breedte.

Aan de oostzijde van de randweg komt in de bocht van de Geleenbeek een nieuw struweel bestaande uit inheems plantmateriaal. Ter hoogte van de bestaande struweelbeplanting in het Geleenbeekdal komt geen boombeplanting. In de open stukken tussen de struwelen wordt met bomen in de tussenberm rijweg-fietspad aangesloten op de boombeplanting van het Geleenbeekdal. Ter hoogte van Nieuwstadt wordt een grondwal met struweel en verspreid staande bomen gerealiseerd.

***Kruisingsvlak aansluiting VDL-Nedcar terrein – N276***

Ten noorden van het kruisingsvlak entree VDL terrein – N276 worden in de middenberm enkele bomen als hopovers voor de vleermuisroute tussen Sterrebos en IJzerenbos geplaatst. Langs de weg worden geen bomen geplaatst maar zullen de huidige bospercelen het groene wegbeeld bepalen. Ter hoogte van Manege Katsbek wordt aangesloten op de bestaande wegbeplanting langs het huidige tracé van de N276. De bospercelen tussen de huidige weg en de uitbuiging van de randweg worden behouden en waar nodig versterkt.

***Kruising Geleenbeekdal***

Ter hoogte van het Geleenbeekdal zullen twee viaducten worden gerealiseerd waarvan de meest oostelijke met fietspad. Onder de viaducten wordt een ecologische passage voor klein wild gerealiseerd.

***Grondwal Nieuwstadt***

Ter hoogte van Nieuwstadt komt op de grens van de randweg aan de zuidzijde een 3 meter hoge grondwal. De grondwal wordt ingeplant met inheemse struweelbeplanting.

***(Tijdelijk) Behoud van laanbeplanting N276***

De laanbeplanting langs de N276 kan (tijdelijk) zorgen voor inpassing van de nieuwe gebouwen aan de oostzijde. Door een of meerdere bomenrijen te behouden kan de oude laan het zicht vanuit het Geleenbeekdal filteren. De laan kan ook nog dienen als vliegroute voor vleermuizen voor zolang de beplanting langs de randweg nog moet groeien.

***Kruising N76 – Aan de Linde***

Ter hoogte van de kruising N276 Aan de Linde komt aan de zijde van VDL Nedcar een groene zone met en waterbergingsfunctie. Hier is een calamiteitendoorgang naar de huidige Mitsubishi Avenue voorzien. De verlegde Bosgraaf sluit in deze groene zone aan op de eveneens verlegde Lindbeek.

**Zuidzijde**

In de visie op de landschappelijke inpassing van de zuidzijde van het VDL Nedcar terrein wordt uitgegaan van presentatie van het bedrijventerrein aan de provinciale weg N297.




*Afbeelding 4.6: Uitsnede van het Landschapsplan aan de zuidzijde van VDL Nedcar*

Ingezet wordt op:

- inpassing onderdoorgang en herstel boombeplanting parallelweg N297
- inpassing traileryard aan N276/Op de Baan.

***Kruising provinciale weg N297***

Aan de zuidzijde van het VDL Nedcar terrein wordt door middel van een onderdoorgang de provinciale weg onder het nieuwe kruisingsvlak met de Mitsubishi Avenue doorgeleid. De bestaande boombeplanting aan de zuidzijde van de parallelweg dient na aanleg van de onderdoorgang te worden hersteld.

***Traileryard***

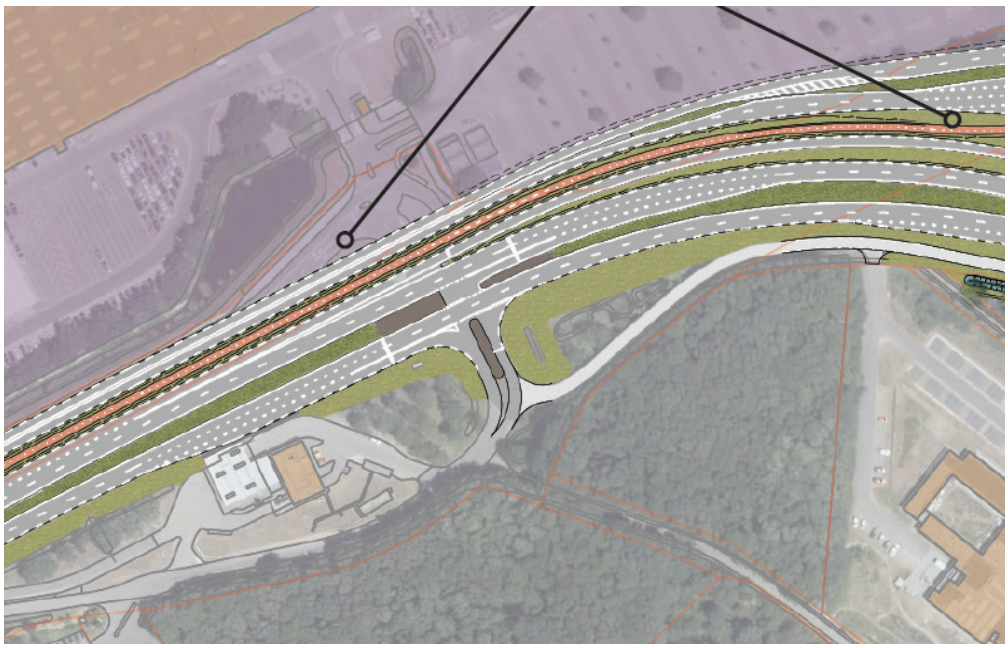
Ten zuiden van de huidige Mitsubishi Avenue komt de traileryard. De laanboombeplanting van de N276/Op de Baan blijft behouden, evenals de ligging van de Lindbeek. Tussen de Lindbeek en de traileryard komt een vijf meter brede struweelrand met boomvormers om het terrein visueel af te schermen. Ten zuiden van de traileryard komt parallel aan de Op de Baan een 2 meter hoge grondwal met struweelbeplanting om het zicht vanaf de weg en woningen op de traileryard weg te nemen. De ligging van de Lindbeek en de bestaande grasstrook parallel aan deze weg blijven behouden.

## 4.4 Aanpassing van de infrastructuur

De provinciale wegen N297 en N276 worden aangepast en deels verlegd om de uitbreiding van VDL Nedcar te faciliteren en de autonome groei van het verkeer te kunnen blijven afwikkelen. Voor de aanpassing van de infrastructuur is een wegontwerp gemaakt, dat hierna op hoofdlijnen wordt toegelicht. In hoofdstuk 4 van het rapport *Uitbreiding VDL Nedcar, mobiliteit, bereikbaarheid en verkeer (Antea Group, 2020)*, dat als Bijlage 5 is opgenomen, is nader ingegaan op de nieuwe infrastructuur.

**Ongelijkvloerse kruising in de N297**

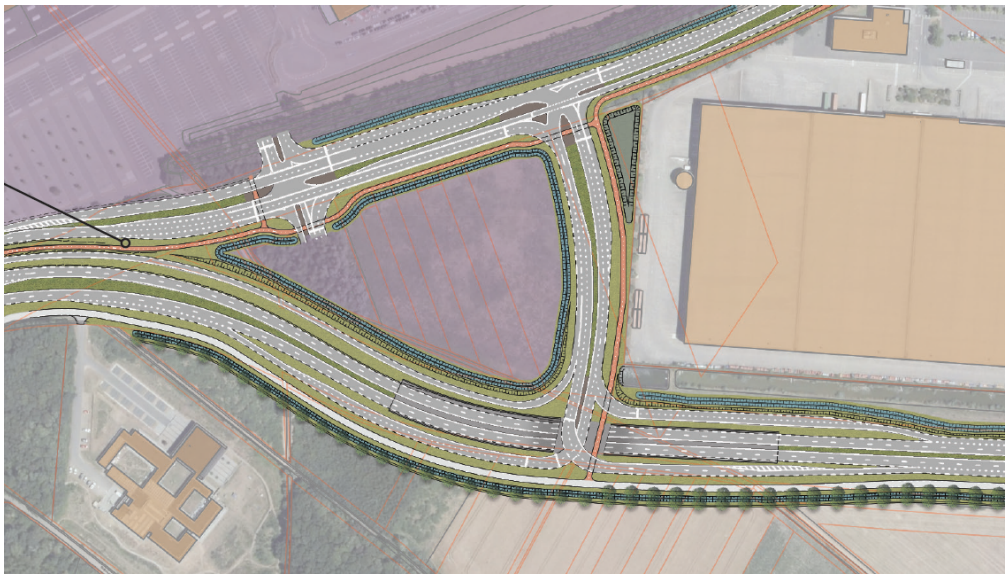
De huidige aansluiting van de Dr. Hub van Doorneweg op de N297 vervalt. De zuidelijke tak van deze kruising, richting het Amrath hotel, blijft behouden waardoor de kruising van een vier-puntsaansluiting wijzigt in een drie-puntsaansluiting.



*Afbeelding 4.7: Aanpassing kruising ter hoogte van de huidige aansluiting van de Dr. Hub van Doorneweg*

Verder oostelijk, ter hoogte van de bedrijfshal van Mitsubishi, wordt een nieuwe

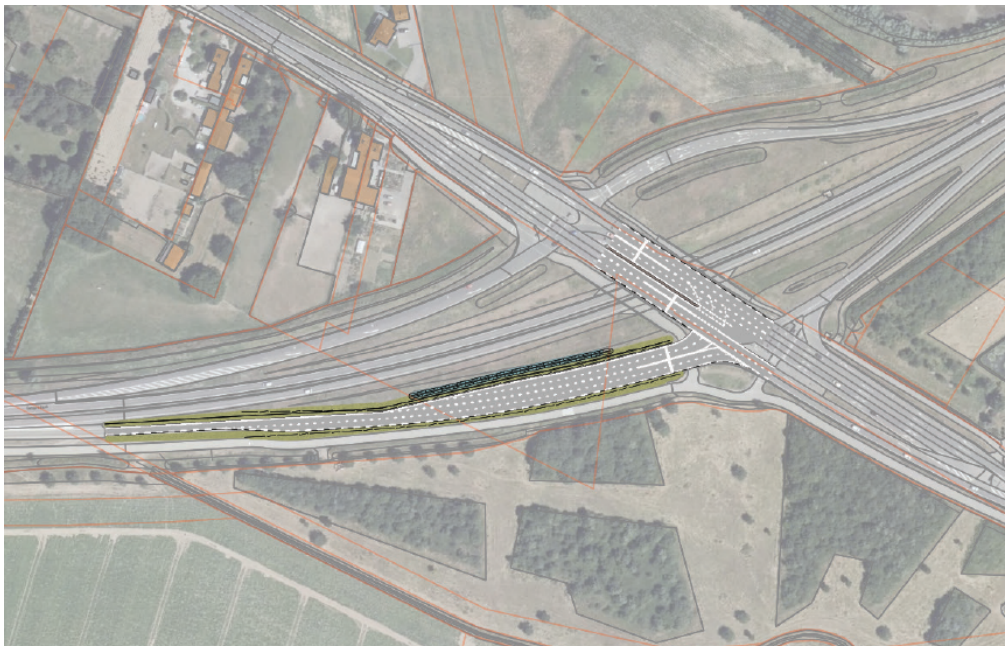
ongelijkvloerse kruising aangelegd. De N297 komt ter plaatse van de nieuwe kruising in een verdiepte tunnelbak te liggen en wordt bovenlangs gekruist door een nieuwe toegangsweg richting de huidige Mitsubishi Avenue. Het tracé van de Dr. Hub van Doorneweg en Mitsubishi Avenue wordt aangepast zodat deze wegen op elkaar gaan aansluiten. Vanwege de aanleg van de tunnelbak moet de Bosgraaf - die nu met een duiker de weg kruist - worden verlegd. De nieuwe loop van de Bosgraaf volgt de N297 in westelijke richting en kruist de weg via een nieuwe duiker.



*Afbeelding 4.8: Ongelijkvloerse kruising N297 en aansluiting op Mitsubishi Avenue/Dr. Hub van Doorneweg*

**Aanpassing van de kruising N297/N276**

De bestaande ongelijkvloerse kruising van de N297 en de N276 wordt in beperkte mate aangepast, door aanpassing van de rijstroken op de afrit van de N297 en aanpassing van het kruisingsvlak.

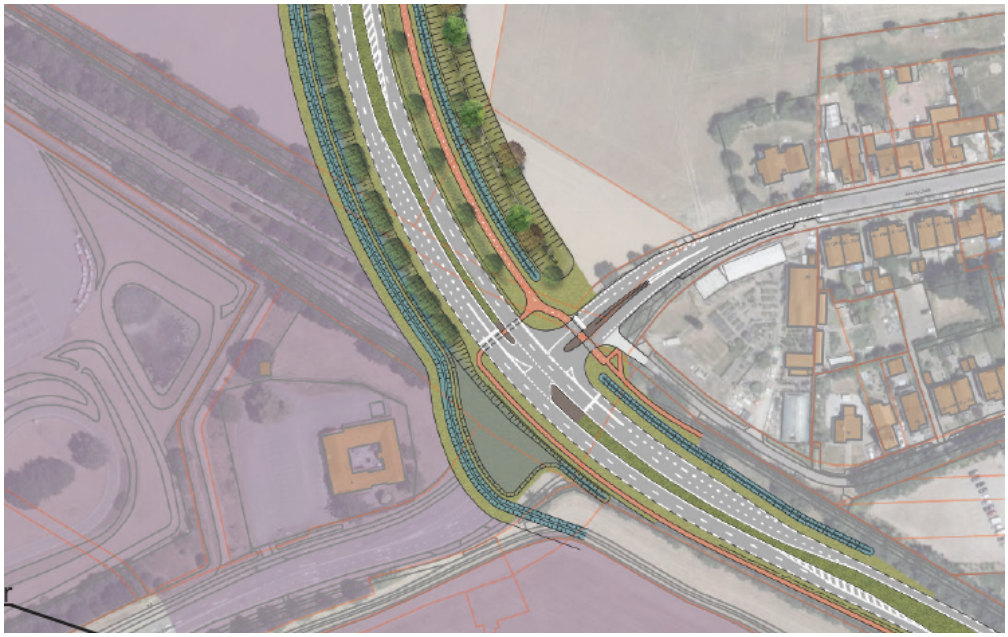


*Afbeelding 4.9: Aanpassing kruising N297/N276*

**Verleggen van de N276 (randweg)**

De N276 wordt vanaf de aansluiting met de Op de Baan opnieuw geprofileerd en wordt

vanaf de kruising met de Aan de Linde in zijn geheel naar het oosten verlegd, waar de weg een oostelijke randweg rond het terrein van VDL Nedcar wordt. De aansluiting met Mitsubishi Avenue vervalt, zodat hier een T-kruising (met verkeersregelinstallatie) tussen de N276 en de Aan de Linde overblijft.



*Afbeelding 4.10: Aanpassing kruising N276/Aan de Linde*

Vanaf deze kruising krijgt de randweg een wegprofiel met 2 rijstroken, met aan de oostzijde daarvan een vrijliggend tweerichtingenfietspad. Het beeld van de randweg bestaat uit wegen met middenbermen ter hoogte van de kruisingsvlakken en een aaneengesloten wegbeeld parallel aan het Geleenbeekdal. Aan de westzijde van de weg ligt de verlegde Lindbeek. De randweg loopt langs het Geleenbeekdal, kruist de Geleenbeek ten noorden van Yard E met twee viaducten en sluit ter hoogte van Manege Katsbek weer aan op het bestaande wegtracé. Onder de viaducten wordt een ecologische passage voor klein wild gerealiseerd.

Ten noorden van de kruising met de Geleenbeek wordt een noordelijke ontsluiting voor het VDL Nedcar-terrein aangelegd, die aansluit op het huidige tracé van de N276. Deze ontsluiting wordt niet gebruikt door vrachtverkeer, maar is uitsluitend bedoeld voor personenauto's van personeel van VDL Nedcar. Ten behoeve van de bereikbaarheid van de percelen aan de oude Rijksweg Zuid wordt een deel van het bestaande tracé van de N276 aangepast in een erftoegangsweg, die aansluit op de nieuwe weg richting VDL Nedcar. De huidige directe aansluiting van de Oude Rijksweg Zuid op de N276 kan daarmee vervallen.



*Afbeelding 4.11: Kruising van de N276 met de Geleenbeek, toegangsweg naar VDL Nedcar en aansluiting nieuwe erftoegangsweg naar de Oude Rijksweg Zuid*

## 4.5 Aanpassing van de geluidzone

### 4.5.1 Bepaling van een actuele geluidzone

VDL Nedcar ligt op het geluidgezoneerde bedrijventerrein Industriepark Swentibold: een 'industrieterrein' in de zin van de Wet geluidhinder. Op 26 juni 2000 hebben de voormalige gemeenten Born en Susteren de wettelijke geluidzone rond het industrieterrein vastgesteld. Deze geluidzone is opgenomen in de bestemmingsplannen rond het industrieterrein en markeert de plaats waar het equivalente geluidsniveau vanwege het industrieterrein, veroorzaakt door de gezamenlijke inrichtingen (waarvan VDL Nedcar verreweg de grootste is), ten hoogste 50 dB(A) etmaalwaarde mag bedragen.

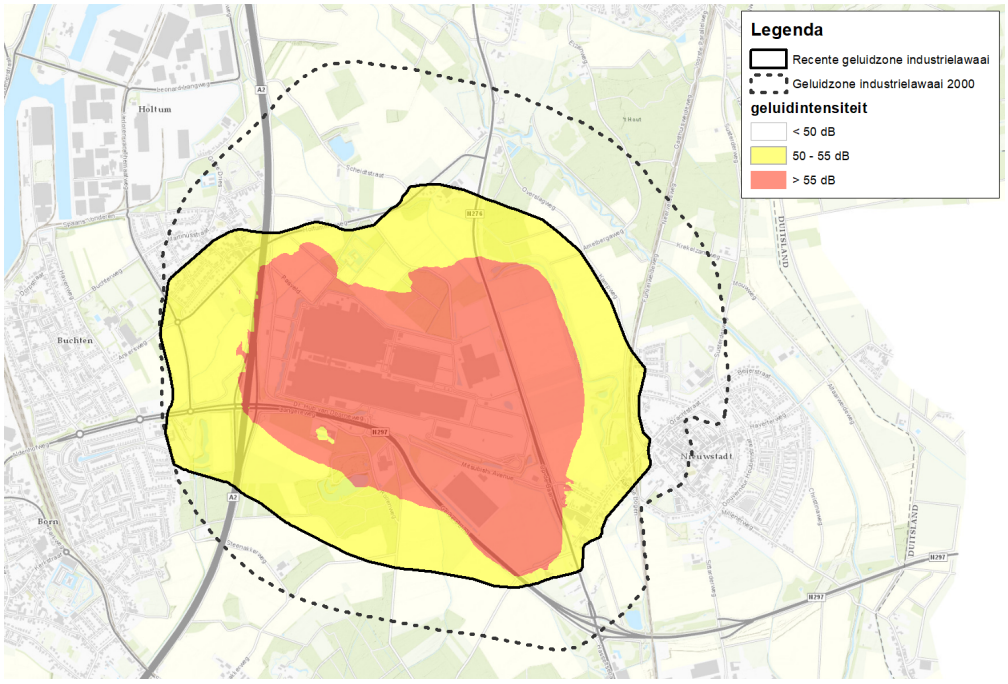
Door de uitbreiding van VDL Nedcar en de daarmee gepaard gaande wijziging van de bedrijfsactiviteiten is actualisatie van de geluidzone nodig. In de rapportage *Uitbreiding VDL Nedcar, Akoestisch onderzoek (Antea Group, 2020)*, die als Bijlage 3 bij de toelichting is opgenomen, is de ligging van de nieuwe geluidzone bepaald.

Voor de uitbreiding van VDL Nedcar geldt dat de geluidemissie van de bestaande fabrieksgebouwen ongewijzigd blijft. De uitbreiding van het productieproces (qua aard en omvang gelijk aan de bestaande fabrieksgebouwen) en de nieuwe indeling van het logistieke terrein rondom de fabriek leiden logischerwijs tot een toename van de geluidbelasting in de omgeving. Naast de uitbreiding van VDL Nedcar is Katoennatie voornemens om uit te breiden op het zuidelijk deel van Industriepark Swentibold. De toename van de geluidbelasting geeft aanleiding tot het wijzigen van de geluidzone en het vaststellen van hogere waarden. De nieuwe geluidzone zal daarmee passend zijn bij de uitbreidingen op het industrieterrein, de uitbreiding van VDL Nedcar en biedt tevens ruimte aan de andere bedrijven die gelegen zijn op Industriepark Swentibold.

Uit de geprognosticeerde geluidbelastingen blijkt dat de vast te stellen geluidzone voor Industriepark Swentibold aanmerkelijk kleiner is dan de vigerende geluidzone uit het jaar 2000. Dit wordt veroorzaakt door het gegeven dat de huidige geluidzone niet volledig kan worden benut, aangezien voor het merendeel van de woningen in de geluidzone nooit een

hogere waarde is vastgesteld. Dit betekent dat zowel bij deze woningen als ter plaatse van de geluidzone een wettelijke grenswaarde van 50 dB(A) van toepassing is. Aangezien de woningen dichter bij het industrieterrein zijn gelegen, zijn die woningen maatgevend. Anders geformuleerd: wanneer de geluidzone geheel opgevuld wordt tot 50 dB(A), zal de geluidbelasting bij sommige woningen 51 dB(A) of meer bedragen, en dat is niet toegestaan.

In tegenstelling tot de huidige geluidzone sluit de nieuwe geluidzone wel aan bij de vast te stellen hogere waarden. Hierdoor kan de nieuwe geluidzone wel volledig worden benut. In de volgende afbeelding is een visualisatie getoond van de vigerende en de nieuwe geluidzone.




*Afbeelding 4.11: Ligging van de nieuwe geluidzone (geel) in relatie tot de huidige geluidzone (zwarte stippellijn)*

### 4.5.2 Regeling in het PIP

In het akoestisch onderzoek is een nieuwe geluidzone rond Industriepark Swentibold bepaald. Gelet op de koppeling tussen de Wet geluidhinder en de Wet ruimtelijke ordening moet de nieuwe zone in een bestemmingsplan (of een provinciaal inpassingsplan) worden vastgelegd. De nieuwe geluidzone is kleiner dan de bestaande geluidzone. Om de nieuwe - kleinere - zone vast te leggen, moeten daarom delen van de bestaande geluidzone in diverse bestemmingsplannen worden verwijderd. Daarnaast is het wenselijk om binnen alle bestemmingsplannen rond Industriepark Swentibold/VDL Nedcar een gelijkluidende regeling op te nemen voor de geluidzone en om te verduidelijken welke gronden deel uitmaken van het geluidgezoneerde bedrijventerrein (het 'industrieterrein' in de zin van de Wet geluidhinder).

De huidige geluidzone rond Industriepark Swentibold is voor het eerst planologisch geregeld in het bestemmingsplan 'Geluidszone Industriepark Swentibold', dat op 26 juni 2000 is vastgesteld door de gemeenteraden van de voormalige gemeenten Born en Susteren. De geluidzone die in dat bestemmingsplan is vastgelegd, is vervolgens overgenomen in nieuwe bestemmingsplannen en ligt op dit moment binnen het plangebied van circa tien verschillende bestemmingsplannen (zie ook de tabel in paragraaf 1.3.2). Deze bestemmingsplannen worden door middel van het PIP partieel herzien om de nieuwe geluidzone planologisch te verankeren.

Om de nieuwe geluidzone goed te regelen, zijn drie aanduidingen opgenomen op de

verbeelding van dit PIP:

- De gronden die deel uitmaken van het industrieterrein zijn aangeduid als 'overige zone - industrieterrein'. Deze aanduiding kent geen specifieke bouw- of gebruiksregels, maar is slechts opgenomen om te verduidelijken welke gronden onderdeel zijn van het geluidgezoneerde bedrijventerrein.
- De nieuwe (kleinere) geluidzone die rond het industrieterrein ligt, is aangeduid als 'geluidzone - industrie'. Aan deze aanduiding is een planregeling gekoppeld, die is opgenomen in artikel 28.1 van de planregels. In artikel 30.1 van de planregels is bepaald dat deze planregeling in alle onderliggende bestemmingsplannen wordt opgenomen voor de gronden waar de aanduiding 'geluidzone - industrie' in het PIP is opgenomen.
- De gronden die tussen de nieuwe (kleinere) geluidzone en de bestaande (grotere) geluidzone liggen, zijn op de verbeelding van het PIP aangeduid als 'overige zone - geluidzone vervallen'. In artikel 30.1 van de planregels is bepaald dat de verbeeldingen van de onderliggende bestemmingsplannen worden aangepast, doordat ter plaatse van deze aanduiding de geluidzone komt te vervallen. Op die manier wordt de geluidzone in alle onderliggende bestemmingsplannen in overeenstemming gebracht met de actuele geluidzone en wordt de geluidzone in omvang verkleind zodat die overeenkomt met de actuele zone.

# Hoofdstuk 5 Beleidskader

## 5.1 Nationaal beleid

### 5.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

**Algemeen**

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), die op 13 maart 2012 door de minister is vastgesteld, is de overkoepelende rijksstructuurvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028, met een doorkijk naar 2040. Het rijksbeleid richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en op het behartigen van de nationale belangen, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer, energie, natuur, waterveiligheid, milieukwaliteit en bescherming van het werelderfgoed. Het beleid met betrekking tot verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk, onder het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet', over aan provincies en gemeenten. Sturing op verstedelijking, zoals afspraken over binnenstedelijk bouwen, rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering, heeft het Rijk grotendeels losgelaten. Er is enkel nog sprake van een ladder voor duurzame verstedelijking, die is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening. In hoofdstuk 2 van deze toelichting is uitgebreid ingegaan op de relatie van het PIP met de ladder voor duurzame verstedelijking.

**Hoofddoelen**

Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland, door middel van een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Om dit doel te bereiken, werkt het Rijk samen met andere overheden. In de SVIR zijn ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028 geformuleerd. Het Rijk heeft drie hoofddoelen geformuleerd:

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur;
- het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid, waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

**Onderwerpen van nationaal belang**

Er zijn 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd, die bijdragen aan het realiseren van de drie hoofddoelen. Het betreft onder meer het borgen van ruimte voor de hoofdnetwerken (weg, spoor, vaarwegen, energievoorziening, buisleidingen), het verbeteren van de milieukwaliteit, ruimte voor waterveiligheid, ruimte voor klimaatbestendige stedelijke ontwikkeling, ruimte voor behoud van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten en ruimte voor een nationaal netwerk voor natuur. In de realisatieparagraaf van de SVIR zijn per nationaal belang de instrumenten uitgewerkt die hiervoor worden ingezet. Eén van de belangrijkste instrumenten is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), waarin regels zijn opgenomen ter bescherming van de nationale belangen.

**Relevantie voor het PIP**

Om de concurrentiekracht van Nederland te vergroten, kiest het Rijk voor het versterken van de ruimtelijk-economische structuur door het integraal benutten en uitbouwen van de kracht van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren, internationale verbindingen en mainports. De regio Brainport Zuidoost-Nederland is één van deze stedelijke regio's. Op de kaartbeelden behorende bij de SVIR zijn in Zuidoost-Nederland de

regio's rond Eindhoven, Venlo en Maastricht/Sittard-Geleen aangeduid als stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren.

De uitbreiding van VDL Nedcar is een belangrijke impuls voor de economie in de regio en past binnen het nationaal belang van versterking van de ruimtelijk-economische structuur. Aanpassing van de infrastructuur rond VDL Nedcar heeft positieve gevolgen voor de bereikbaarheid van de regio. Ten gevolge van de beoogde ontwikkeling gaan natuurwaarden en cultuurhistorische waarden verloren. Hierover heeft een integrale afweging plaatsgevonden, op basis waarvan het verlies van waarden aanvaardbaar is. Waar nodig worden mitigerende en compenserende maatregelen getroffen.

### 5.1.2 Besluit en Regeling algemene regels ruimtelijke ordening

**Algemeen**

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de bijbehorende regeling (Rarro) vormen de juridische vertaling van de kaderstellende uitspraken die in de SVIR zijn geformuleerd en bevatten regels ter bescherming van de nationale belangen. De regels van het Barro moeten in acht worden genomen bij het opstellen van provinciale ruimtelijke verordeningen, inpassingsplannen en bestemmingsplannen, zodat ze doorwerken tot het niveau van de lokale besluitvorming.

**Relevantie voor het PIP**

De A2 is op de kaart van het Rarro aangeduid als 'reserveringsgebied uitbreiding hoofdweg - 1 rijstrook'. De breedte van het reserveringsgebied bedraagt 34 meter, gemeten vanaf de buitenste kantstreep van de weg. Op grond van artikel 2.7.4 van het Barro mag een bestemmingsplan of PIP dat betrekking heeft op het reserveringsgebied ten opzichte van het geldende bestemmingsplan geen wijzigingen bevatten met betrekking tot het bouwen van bouwwerken, het inrichten van stortplaatsen voor afvalstoffen en het realiseren van bergingsgebieden als bedoeld in artikel 1.1 van de Waterwet. In het PIP is rekening gehouden met het reserveringsgebied doordat de gronden die onderdeel zijn van het tracébesluit voor de A2 niet zijn meegenomen. In de resterende zone langs de A2 zijn geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Via de aanduidingen 'vrijwaringszone - weg 1' en 'vrijwaringszone - weg 2' is bovendien een bouwverbod (met een afwijkingsmogelijkheid in zone 2) geregeld op de gronden binnen 100 meter van de snelweg. Het PIP voldoet daarmee aan het bepaalde in het Barro en de Rarro. Voor het plangebied gelden voor het overige geen bijzondere regelingen waar rekening mee moet worden gehouden.

## 5.2 Provinciaal beleid

### 5.2.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014

**Algemeen**

Op 12 december 2014 hebben Provinciale Staten het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014 (POL2014) en de Omgevingsverordening Limburg 2014 vastgesteld. Het POL2014 heeft de status van provinciale structuurvisie, regionaal waterplan, verkeers- en vervoersplan en milieubeleidsplan. Het POL2014 geeft een visie op de ontwikkeling van de Limburgse omgeving en de regio's Noord-, Midden- en Zuid-Limburg in de komende 10 tot 15 jaar. In het POL zijn ambities, opgaven en een aanpak voor belangrijke thema's geformuleerd. De ambitie van het POL2014 is het realiseren van een voortreffelijk, grensoverschrijdend leef- en vestigingsklimaat, dat eraan bijdraagt dat burgers en bedrijven kiezen voor Limburg. Het POL is een omgevingsplan, dat focust op de fysieke aspecten van het leef- en vestigingsklimaat.

Belangrijke uitdagingen zijn:

- het faciliteren van innovatie;
- het aantrekkelijk houden van de regio's voor jongeren en arbeidskrachten;

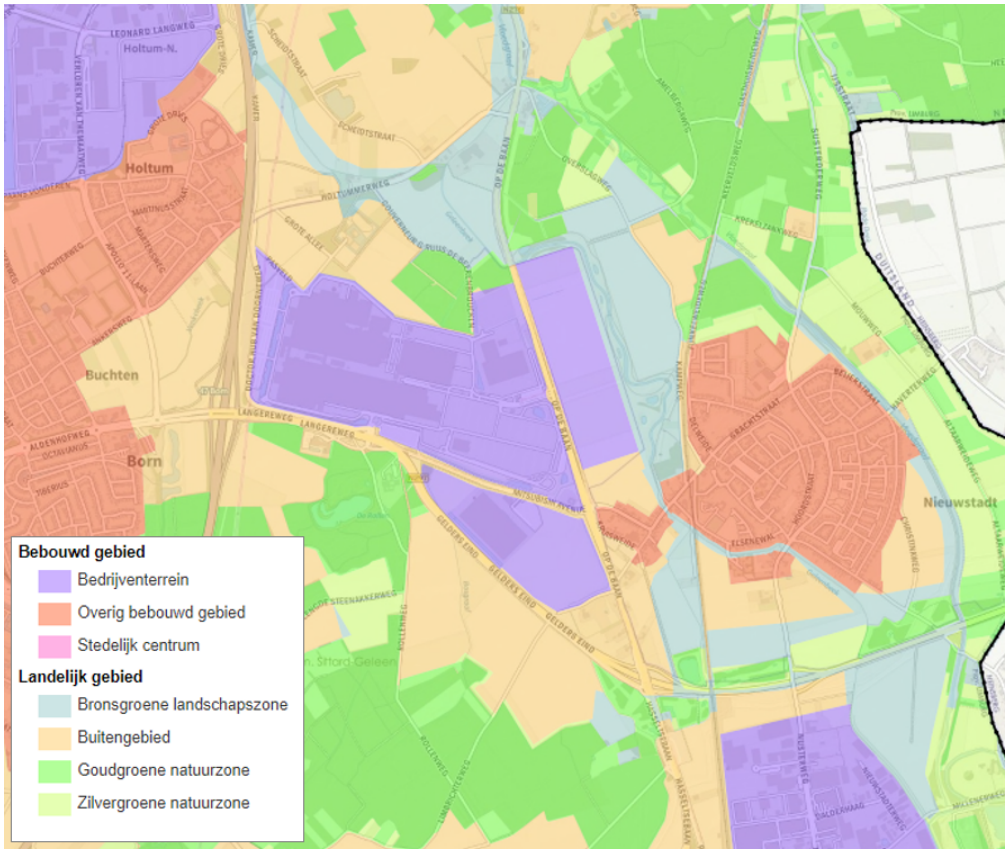
- de fundamenteel veranderde opgaven op het gebied van wonen en voorzieningen;
- de kwaliteit van de leefomgeving in steden en dorpen;
- het inspelen op klimaatverandering.

Kwaliteit staat centraal in het POL2014. Het uitgangspunt is om de grote diversiteit in de aard en kenmerken van de omgeving te koesteren, onder het motto 'meer stad, meer land': een nadrukkelijke keuze voor hoogwaardige steden in een waardevol landschap. Het beleid is gericht op het bieden van ruimte voor de verweving van functies, op het bieden van inspiratie door kwaliteitsbewustzijn en op het gebruikmaken van de grensoverschrijdende context van de provincie. Kwaliteit betekent dat zorgvuldig moet worden omgegaan met de voorraden: de ruimte (steden en dorpen, natuur, landschap), de voorzieningen (gebouwde omgeving, infrastructuur, vervoersystemen), de natuurlijke hulpbronnen, de milieuruimte en de ondergrond. In het POL2014 is een aantal principes geformuleerd, die uitgangspunt zijn voor de keuzes die worden gemaakt:

- Grotere stedelijke ontwikkelingen en grootschalige stedelijke voorzieningen worden geconcentreerd in de steden. Dit leidt er niet toe dat er in de dorpen helemaal geen ontwikkelingen plaats kunnen vinden, maar ontwikkelingen met stedelijke allure horen niet in de dorpen thuis.
- Nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten een plek krijgen binnen het bebouwd gebied. Als dat niet kan, dient de ontwikkeling zoveel mogelijk aansluitend aan stedelijk gebied plaats te vinden en moet een tegenprestatie worden geleverd voor het verlies aan omgevingskwaliteit.
- Bedrijfsmatige ontwikkelingen van stedelijke proporties horen niet thuis in het landelijk gebied, maar krijgen een plek op bedrijventerreinen.
- Er wordt gebruikgemaakt van bestaande voorzieningen (bestaande voorraad, optimale benutting van wegen, meervoudig ruimtegebruik en dergelijke).
- Nieuwe stedelijke functies die veel woon-werkverkeer of bezoekersstromen oproepen dienen goed te zijn aangesloten op het openbaar-vervoerssysteem.
- Bij nieuwe ontwikkelingen worden cultuurhistorische en beeldbepalende panden zoveel mogelijk benut.
- Er gelden principes voor zorgvuldig gebruik van de ondergrond.
- Er wordt ingezet op energiebesparing en op een zo groot mogelijk aandeel vernieuwbare energiebronnen.

Op het gebied van woningbouw, bedrijventerreinen, kantoren en winkels liggen grote kwalitatieve opgaven. De uitdaging is om een omslag te maken van kwantiteit naar kwaliteit. De sleutel daarvoor ligt in dynamisch voorraadbeheer. Per regio zijn visies gemaakt waarin gezamenlijke ambities, principes en werkwijzen worden uitgewerkt. Voor sommige thema's gaat het ook om gezamenlijke programmering. Als basis hiervoor bevat het POL uitgewerkte regiovisies voor Noord-, Midden- en Zuid-Limburg.

Om recht te doen aan de grote variatie in omgevingskwaliteiten, zijn in het POL2014 zeven globaal afgebakende gebiedstypen onderscheiden: drie gebiedstypen in het bebouwd gebied en vier gebiedstypen in het landelijk gebied. De zones hebben een eigen karakter, herkenbare eigen kernkwaliteiten en hebben heel verschillende opgaven en ontwikkelingsmogelijkheden.




*Afbeelding 5.1: Zonering Limburg (POL2014)*

Het huidige fabrieksterrein van VDL Nedcar ligt, inclusief Yard E aan de oostzijde en Industriepark Swentibold aan de zuidzijde, in het gebiedstype bedrijventerrein. De bedrijventerreinen zijn gebieden die specifiek zijn of worden ingericht voor grotere bedrijvigheid. Het accent ligt op ruimte voor bedrijvigheid, optimale bereikbaarheid en duurzame inrichting en gebruik. De gronden waar uitbreiding van VDL Nedcar aan de noordzijde is voorzien liggen deels in het gebiedstype buitengebied en deels in de goudgroene natuurzone. Het Geleenbeekdal is onderdeel van de bronsgroene landschapszone.

**Visie Zuid-Limburg**

De aantrekkelijkheid van Zuid-Limburg wordt in sterke mate bepaald door de aanwezigheid van op relatief korte afstand van elkaar gelegen, dichtbevolkte stedelijke gebieden en het daartussen gelegen Nationaal Landschap Zuid-Limburg. De bijzondere ligging in Europa biedt grote kansen. De potenties op het gebied van economie, arbeidsmarkt en toerisme zijn vanwege de internationale ligging groot. In de integrale gebiedsopgave van Zuid-Limburg staat de komende jaren de economische structuurversterking centraal.

Als onderdeel van de Brainport Zuidoost-Nederland is de ambitie om het gebied verder te ontwikkelen als een sterke kennisregio, die in verbinding staat met de kennisregio's Eindhoven, Aken en Leuven/Hasselt. De ambitie is om te komen tot één sterk samenhangend gebied, een stedelijk en landschappelijk netwerk met:

- krachtige economische campussen en clusters die een substantiële bijdrage leveren aan het Bruto Nationaal Product;
- aantrekkelijke stedelijke centra als motoren van en magneten voor de (kennis)economie;
- een hoogwaardig en divers aanbod van woonmilieus voor inwoners en (kennis)werkers;
- uitstekende verbindingen tussen voorzieningen, kennisclusters en woongebieden;
- een kwalitatief hoogwaardig en onderscheidend landschap, waar het goed wonen,

werken en recreëren is.

Voor de langere termijn is de opgave om te bouwen aan een robuust raamwerk, bestaande uit levendige centra en interactiemilieus, die multimodaal bereikbaar zijn, in een aantrekkelijk landschap.

**Visie op bedrijventerreinen**

In hoofdstuk 5 van het POL2014 is de provinciale visie op de duurzame economische structuur en de ontwikkeling van bedrijventerreinen opgenomen. De ambitie is om te zorgen voor voldoende ruimte om de dynamiek van het gevestigde bedrijfsleven te faciliteren en om de komst van nieuwe bedrijven naar Limburg mogelijk te maken. De kwaliteit van de Limburgse bedrijventerreinen moet daarom aansluiten bij de wensen van het bedrijfsleven.

Op het kaartbeeld 'Economie' zijn de bestaande en te ontwikkelen bedrijventerreinen aangegeven. VDL Nedcar (inclusief Yard E) en Industriepark Swentibold zijn daarbij aangeduid als grootschalig logistiek bedrijventerrein en/of productielocatie van (boven-)regionaal belang. De grootschalige logistieke terreinen en productielocaties zijn van bovenregionale betekenis voor de Limburgse economie en geven plek aan bedrijvigheid in de topsectoren als chemie, agrofood en logistiek. Op dergelijke terreinen is het wenselijk om gezamenlijk met de gevestigde bedrijven te bezien of duurzaamheidsslagen gemaakt kunnen worden (bijvoorbeeld t.a.v. energie- en grondstoffengebruik). Kansen voor functiemenging op deze terreinen moeten waar mogelijk benut worden, maar terughoudendheid is geboden met vestiging van functies die bij uitstek in de stad thuis horen. De relatie tussen multimodale knooppunten in Venlo en Sittard-Geleen en de omliggende terreinen van bovenregionale betekenis biedt kansen. Niet alleen voor duurzamer vervoer, maar ook voor verankering van bedrijven. Eventueel zou dit bij succes kunnen leiden tot additionele ruimtevraag, met name voor infrastructuur en over-/op- en omslag.

Voor de inrichting en het beheer van bedrijventerreinen hanteert de provincie de volgende basisprincipes:

- zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik;
- functiemenging kan bijdragen aan de kwaliteiten van de terreinen, met name op campussen (Chemelot Campus, Maastricht Health Campus en Greenpark Campus Venlo); op grote logistieke en productielocaties ligt functiemenging niet voor de hand;
- geen vestiging van zelfstandige kantoren en detailhandel;
- de milieugebruiksruimte (geluidzones, risicocontouren, geurcirkels) van bedrijven en bedrijfsterreinen wordt beheerd met het oog op en duurzame inpassing van bedrijven in hun omgeving.

Nieuwe terreinen of uitbreidingen van bestaande terreinen zijn mogelijk als:

- er binnen de bestaande voorraad geen geschikte ruimte meer is;
- deze toevoeging additionele kwaliteit toevoegt aan het regionale aanbod;
- beperkte uitbreiding van bestaande terreinen (kavelniveau) voor reeds op het terrein gevestigde bedrijven of lokale, solitair gevestigde bedrijven is onder voorwaarden mogelijk, via maatwerk en met een goede onderbouwing;
- de ontwikkeling past binnen de geformuleerde algemene verstedelijkingsprincipes, waaronder de ladder van duurzame verstedelijking en de voorkeur voor gebruik van leegstaande (beeldbepalende en monumentale) panden;
- er tegelijkertijd elders in de regio bestaande voorraad of harde plannen (in vergelijkbare omvang) uit de markt worden genomen;
- hierover overeenstemming is bereikt in het regionaal programmeringsoverleg werklocaties.

**Visie op infrastructuur en bereikbaarheid**

Limburg is uitstekend bereikbaar, mede door een goede aansluiting op (inter)nationale en (eu)regionale netwerken (weg, spoor, water, lucht, buis). Het vervoer van mensen en

goederen is betrouwbaar, vlot, veilig en duurzaam. Het mag geen al te grote inbreuken maken op de leefomgeving en de milieukwaliteit. Een goede bereikbaarheid is een randvoorwaarde voor de ontwikkeling van de Limburgse economie en een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Bovendien maakt het een brede deelname mogelijk aan het maatschappelijke leven, werk, sociale contacten, culturele bijeenkomsten en recreatie.

De bereikbaarheid van Limburg is in het algemeen redelijk op orde. Deze gunstige bereikbaarheid moet in ieder geval behouden blijven. Op een aantal punten zijn nog verbeteringen gewenst. Die hebben vooral te maken met het verbeteren van de bereikbaarheid van de economische topsectoren via het hoofdwegennet en de internationale bereikbaarheid via het openbaar vervoer De logistieke sector vraagt in het bijzonder om een goede bereikbaarheid. De versterking en doorontwikkeling van de logistieke knooppunten Noord-Limburg (Venlo, Wanssum) en Zuid-Limburg (Sittard-Geleen, Born, Stein) is in dat verband van groot belang.

De provincie wil de beschikbare infrastructuurnetwerken en mobiliteitsvoorzieningen zo optimaal mogelijk benutten door een betere organisatie van het verkeer (bijvoorbeeld door het zorgen voor goede doorstroming van het verkeer en het verbeteren van de mogelijkheden van ketenmobiliteit). Met het oog op benutting en beïnvloeding wordt ook de aanpak van verkeers- en vervoersmanagement doorgezet. Bij de locatiekeuze van nieuwe, verkeersgenererende voorzieningen moet de aansluiting op en benutting van bestaande infrastructuur nadrukkelijk meewegen. Locatieafwegingen voor publiekstrekkende functies of bedrijven met omvangrijke vervoersbewegingen hebben in de afgelopen jaren te vaak geleid tot ongunstige keuzes: er is gekozen voor minder centraal gelegen locaties, die niet of nauwelijks zijn aangehaakt bij bestaande netwerken, waardoor dure maatregelen achteraf nodig zijn.

**Relevantie voor het PIP**

VDL Nedcar past uitstekend in het ruimtelijk-economisch beleid van de provincie Limburg. In het POL 2014 geeft de provincie aan dat voor de economische ontwikkeling van Limburg ondernemersklimaat, innovatiekracht, kennisinfrastructuur, arbeidsmarkt, onderwijs en fysiek-ruimtelijke vestigingscondities belangrijk zijn. Het topsectorenbeleid is de basis voor het economisch beleid in Limburg. Dit beleid is toegespitst op de campussen en de daaraan gerelateerde topsectoren. Daarnaast steekt Limburg veel aandacht en middelen in enerzijds de vanouds sterke topsector Hightech Systems (ofwel: de maakindustrie), die verspreid in de provincie goed presterende bedrijven kent en anderzijds de topsector logistiek. VDL Nedcar is een kernbedrijf in de Limburgse Hightech Systems-sector.

In het POL is bepaald dat uitbreiding van bestaande terreinen mogelijk is als er binnen de bestaande voorraad geen geschikte ruimte is. Bij de uitbreiding van VDL Nedcar is dat het geval. Zoals uitgebreid toegelicht in hoofdstuk 2, is voor de beoogde uitbreiding van het bedrijfsterrein van VDL Nedcar geen andere locatie denkbaar dan direct aansluitend aan de huidige fabriek. Een verplaatsing van (delen van) de fabriek naar een bedrijventerrein elders in de regio is daarmee niet aan de orde, nog los van het gegeven dat op geen van de bedrijventerreinen ruimte is voor de uitbreidingsvraag van VDL Nedcar van circa 25 hectare. Gelet op het zeer specifieke karakter van de fabriek (VDL Nedcar is in Nederland uniek in zijn soort) is vestiging in bestaande (leegstaande) bedrijfspanden geen optie. Uitbreiding ter plaatse is daarmee de enige realistische mogelijkheid om VDL Nedcar duurzaam in de economische structuur van de regio te (blijven) verankeren. Zoals aangegeven in hoofdstuk 4 gaat de uitbreiding van VDL Nedcar gepaard met een landschappelijke inpassing en compensatie van het verlies aan goudgroene natuurzone.

Voor wat betreft de aanpassing van de provinciale wegen rond het terrein van VDL Nedcar geldt dat daarmee wordt bijgedragen aan de verbetering van de bereikbaarheid van de economische topsectoren en van het logistieke knooppunt Zuid-Limburg (Sittard-Geleen, Born, Stein).

### 5.2.2 Omgevingsverordening Limburg 2014

In de Omgevingsverordening Limburg 2014 zijn regels opgenomen die een juridische doorvertaling zijn van het omgevingsbeleid zoals opgenomen in het POL2014. De Omgevingsverordening is een samenvoeging van de Provinciale milieuverordening, de Wegenverordening, de Waterverordening en de Ontgrondingenverordening en is uitgebreid met een hoofdstuk Ruimte. Het hoofdstuk Ruimte bevat regels die zijn gericht op de doorwerking van het ruimtelijke beleid van het POL2014 in ruimtelijke plannen. Een PIP wordt op grond van het begrip dat is opgenomen in artikel 2.1.1 van de Omgevingsverordening niet aangemerkt als een 'ruimtelijk plan' in de zin van de Omgevingsverordening. Desondanks wordt hierna getoetst aan de regels die op grond van de Omgevingsverordening gelden voor ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen.

**Relevantie voor het PIP - Regels voor bedrijventerreinen**

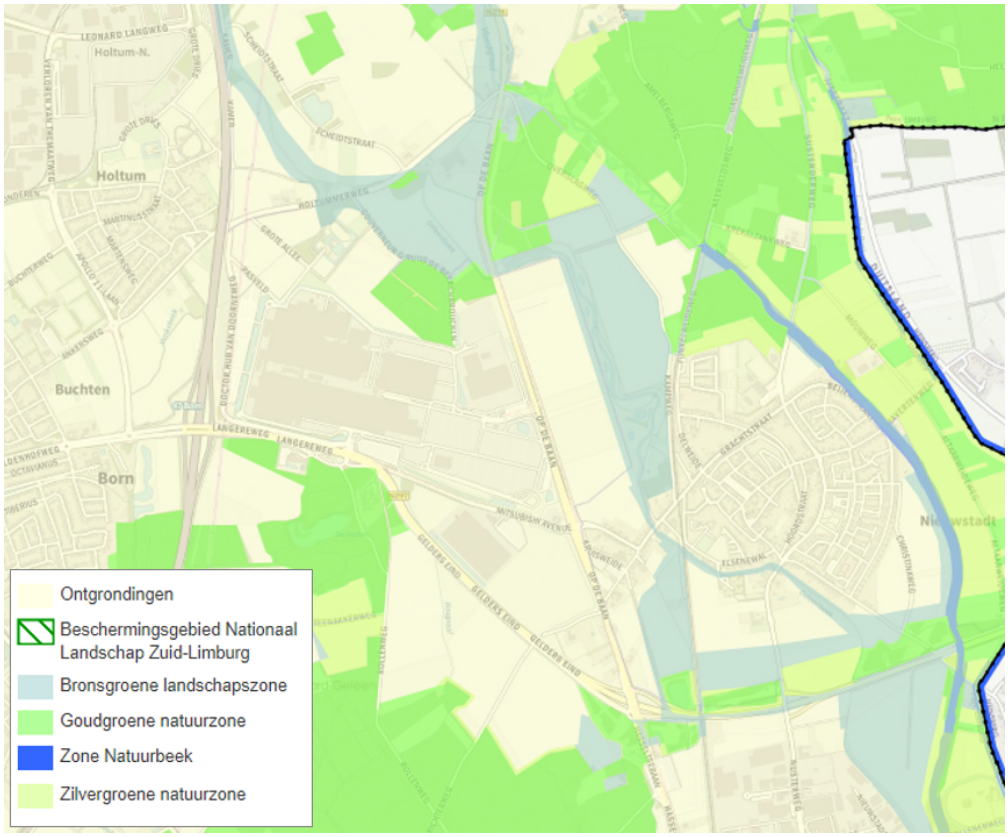
In artikel 2.4.5 van de Omgevingsverordening is bepaald dat een ruimtelijk plan voor een gebied gelegen in de regio Zuid-Limburg uitsluitend mag voorzien in de toevoeging van vestigingsmogelijkheden voor bedrijventerreinen aan de bestaande voorraad bedrijventerreinen alsmede aan de bestaande planvoorraad bedrijventerreinen als die toevoeging in overeenstemming is met de thematische principes zoals beschreven in paragraaf 5.2 van het POL2014, de Structuurvisie Ruimtelijke Economie Zuid-Limburg en de bestuursafspraken regionale uitwerking POL2014 voor de regio Zuid-Limburg.

In paragraaf 5.2.1 is gemotiveerd dat de uitbreiding van VDL Nedcar - en daarmee de toevoeging van extra bedrijventerrein - past binnen de thematische principes van het POL2014. De Structuurvisie Ruimtelijke Economie Zuid-Limburg is een gezamenlijk ruimtelijk-economische visie en handelingskader voor de winkel-, kantoren- en bedrijventerreinenmarkt in Zuid-Limburg en bevat concreet beleid over hoe om te gaan met de kwantitatieve en kwalitatieve opgaven, waarbij terugdringen van het (dreigende) overschot aan winkels, kantoren en bedrijventerreinen een belangrijk uitgangspunt is. De structuurvisie blijft echter ook handvatten bieden om economische initiatieven te faciliteren, ondanks dat er overall te veel meters zijn. Het doel van de visie is ruimte te creëren voor initiatieven die echt iets toevoegen. De structuurvisie heeft geen betrekking op drie gebieden in Zuid-Limburg: Chemelot, VDL Nedcar en Maastricht Aachen Airport. Voor de verdere ontwikkeling van deze gebieden is het uitgangspunt dat deze ontwikkelingen leiden tot een kwalitatieve versterking van de hoofdstructuur en niet tot een verstoring daarvan. Uitbreiden van VDL Nedcar is daarom niet strijdig met de Structuurvisie Ruimtelijke Economie Zuid-Limburg of met de bestuursafspraken voor de regio Zuid-Limburg.

VDL Nedcar/Industriepark Swentibold is - inclusief Yard E - in de Omgevingsverordening aangewezen als bedrijventerrein met een provinciale geluidcontour. Op grond hiervan is het terrein aangewezen als industrieterrein als bedoeld in artikel 163, tweede lid, van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat Gedeputeerde Staten verantwoordelijk zijn voor het zonebeheer van het industrieterrein en voor het verlenen van hogere waarden binnen de zone.

**Relevantie voor het PIP - Beschermingszones natuur en landschap**

Een deel van de gronden waar de uitbreiding van VDL Nedcar en de aanleg van de randweg is voorzien, is in de Omgevingsverordening aangewezen als goudgroene natuurzone: de Limburgse vertaling van het Natuur Netwerk Nederland. Andere delen zijn onderdeel van de zilvergroene natuurzone of de bronsgroene landschapszone.




*Afbeelding 5.2: Beschermingszones natuur en landschap (Omgevingsverordening Limburg 2014)*

Artikel 2.6.2 van de Omgevingsverordening bepaalt dat een ruimtelijk plan dat betrekking heeft op een gebied dat deel uitmaakt van de goudgroene natuurzone geen nieuwe activiteiten dan wel wijziging van bestaande activiteiten mogelijk maakt die de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied aantasten. Op grond van artikel 2.6.3 kan van dit verbod worden afgeweken, indien:

a. er sprake is van een groot openbaar belang;
b. er geen reële alternatieven zijn en
c. uit het ruimtelijk plan blijkt dat en hoe negatieve effecten waar mogelijk worden beperkt en voor het overige worden gecompenseerd, waarbij:
    1. de compensatie niet mag leiden tot verlies van areaal, samenhang en kwaliteit van de wezenlijke kenmerken en waarden; en
    2. de compensatie plaatsvindt:
        - op financiële wijze of
        - in natura in nog niet gerealiseerde delen van de Goudgroene natuurzone

Zoals gemotiveerd in hoofdstuk 2 is met de uitbreiding van VDL Nedcar een groot openbaar belang gemoeid, namelijk het behoud en de ontwikkeling van een toekomstbestendig VDL Nedcar als belangrijk onderdeel van de regionale en Limburgse economie. Er zijn geen reële alternatieven voor de uitbreiding van VDL Nedcar in delen van de goudgroene natuurzone: een uitbreiding aan de noordzijde is het enige alternatief waarbij de uitbreiding van de fabriek met een tweede productielijn tot een haalbare business case leidt. De negatieve effecten op de overblijvende goudgroene natuurzone worden zoveel mogelijk beperkt, onder andere door voorzieningen te treffen die licht- en geluidsuitstraling beperken, en worden voor het overige financieel gecompenseerd. In paragraaf 6.4.4 en paragraaf 7.4.4 van de *Natuurtoets Uitbreiding VDL Nedcar te Born, Toetsing Wet natuurbescherming en POL2014 (Antea Group, 2020)*, die als Bijlage 9 is opgenomen, wordt uitgebreid ingegaan op deze nee, tenzij-afweging. In het mitigatie- en compensatieplan, dat is opgenomen als Bijlage 11, is de compensatie nader uitgewerkt. Zie voor een toelichting op beide rapportages ook paragraaf

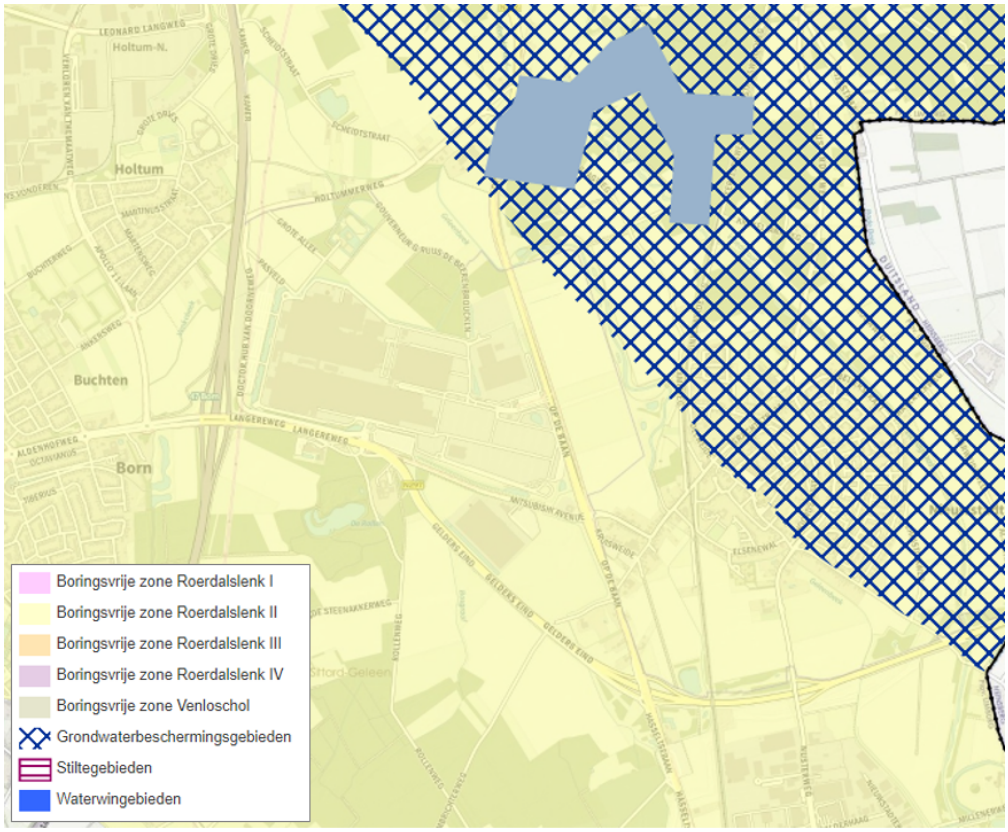
6.10.

Naast ingrepen in de goudgroene natuurzone vinden ook beperkte ingrepen plaats in de bronsgroene landschapszone en de zilvergroene natuurzone, namelijk op de locatie waar de nieuwe randweg de Geleenbeek kruist. In het beeldregieplan, waarin de landschappelijke inpassing aan de noordzijde van VDL Nedcar een belangrijke rol speelt, is aangegeven hoe het landschap aan deze zijde van VDL Nedcar wordt getransformeerd zodat het - meer dan nu het geval is - een aantrekkelijk en toegankelijk landschap wordt. Ook in het compensatie- en mitigatieplan voor natuur wordt uitgebreid ingegaan op de compensatie voor het verlies van goudgroene natuurzone, zilvergroene natuurzone en bronsgroene landschapszone. In paragraaf 6.10 wordt hier uitgebreid op ingegaan.

**Relevantie voor het PIP - Milieubeschermingsgebieden**

In het plangebied komen drie milieubeschermingsgebieden voor:

- in het uiterste noordoosten van het plangebied ligt een klein deel van een waterwingebied Susteren;
- het noordoostelijk deel van het plangebied ligt binnen een grondwaterbeschermingsgebied;
- het hele plangebied ligt binnen de boringsvrije zone Roerdalslenk.




*Afbeelding 5.3: Milieubeschermingszones (Omgevingsverordening Limburg 2014)*

Bescherming van de waterwingebieden, de grondwaterbeschermingsgebieden en de boringsvrije zone Roerdalslenk is geregeld in hoofdstuk 4 van de Omgevingsverordening. De regels van hoofdstuk 4 van de Omgevingsverordening zijn rechtstreeks van toepassing op handelingen in de milieubeschermingsgebieden en behoeven daarom in principe geen vertaling in ruimtelijke plannen. Het aanvullend beschermen van de gebieden in een bestemmingsplan (of een inpassingsplan) is niet noodzakelijk en zou slechts leiden tot dubbele regelgeving. Omdat de Omgevingsverordening in het waterwingebied ook beperkingen stelt aan het oprichten van nieuwe bebouwing, is hiervoor wel een regeling

opgenomen in het PIP. Hiermee wordt voorkomen dat op grond van het PIP een omgevingsvergunning voor bouwen zou moeten worden verleend, die op basis van de regels van de Omgevingsverordening niet mag worden uitgevoerd.

Omdat het PIP voor de milieubeschermingsgebieden een signalerende functie kan hebben, zijn de gebieden wel aangeduid op de verbeelding met de aanduidingen 'milieuzone - waterwingebied', 'milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied' en 'milieuzone - Roerdalslenk'.

## 5.3 Gemeentelijk beleid

### 5.3.1 Omgevingsvisie 2016 Sittard-Geleen

De gemeenteraad van Sittard-Geleen heeft op 15 december 2016 de Omgevingsvisie 2016 vastgesteld. De omgevingsvisie is de opvolger van de Structuurvisie Sittard-Geleen 2010. In de omgevingsvisie is aangegeven welke (integrale) koers de gemeente nastreeft en wat dit betekent voor de visie op de ruimtelijke ontwikkeling. In de omgevingsvisie is aangegeven welke ontwikkelingen de gemeente wil faciliteren en wat hierbij het ruimtelijk afwegingskader is. In de omgevingsvisie is nadrukkelijk gekozen voor de lijn ‘ruimte waar mogelijk, sturing waar nodig’: een uitnodiging aan alle partners om samen met de gemeente doorlopend te ontwikkelen naar een gemeente waar het goed wonen, leven en werken is.

**Werkgelegenheid voor de regio**

In de omgevingsvisie is de rol van Sittard-Geleen in de regionale economie geschetst. Sittard-Geleen levert met circa 49.500 arbeidsplaatsen (2014) een belangrijk aandeel aan de werkgelegenheid in de regio Zuid-Limburg (circa 210.000 arbeidsplaatsen in 2014). De arbeidsmarkt functioneert regionaal, waarbij een flinke arbeidspendel plaatsvindt. Ook de banen in Sittard-Geleen worden vervuld door mensen uit de hele regio.

In Sittard-Geleen is een aantal grote werkgevers gevestigd, die gezamenlijk circa 40% van het banenaanbod leveren. Dit zijn de chemie in combinatie met de Chemelot campus (bij elkaar circa 10.000 directe banen), de automotive (groeit naar circa 5.000 banen) en Zuyderland (4.000-5.000 banen). Het mkb en onderwijs dragen ook veel bij aan de werkgelegenheid.

**Ambities Sittard-Geleen**

De ambitie van Sittard-Geleen is om zich te ontwikkelen tot een herkenbare, samenhangende stad, waarin inwoners, bedrijven en instellingen actief vorm en inhoud geven aan de stad. Bij de herindeling in 2001 werd de opgave meegegeven om te groeien in bestuurskracht, in het belang van de inwoners en bedrijfsleven. De afgelopen jaren is hiertoe de koers uitgezet, gericht op drie topprioriteiten: economische structuur en werkgelegenheid, stedelijke functies en sociale vitaliteit. Naast deze prioriteiten van beleid zijn drie stevige accenten gezet: versterking van de stadscentra en cultuur, wijkgericht werken en verbetering van de profilering van de stad.

De duurzame economische structuur van Sittard-Geleen heeft een sterke basis in de technologische hoogwaardige en innovatieve maakindustrie en de logistiek. De speerpuntsectoren chemie & materialen, automotive en logistiek zijn duurzaam verankerd in Sittard-Geleen. Het uitstekende vestigingsklimaat zorgt ervoor dat ondernemend initiatief de ruimte krijgt en zich in Sittard-Geleen thuis, gewaardeerd en gestimuleerd voelt. 'Bedrijven in de driver’s seat’ is en blijft het motto voor de gemeente.

**Samen werken aan de economie van morgen**

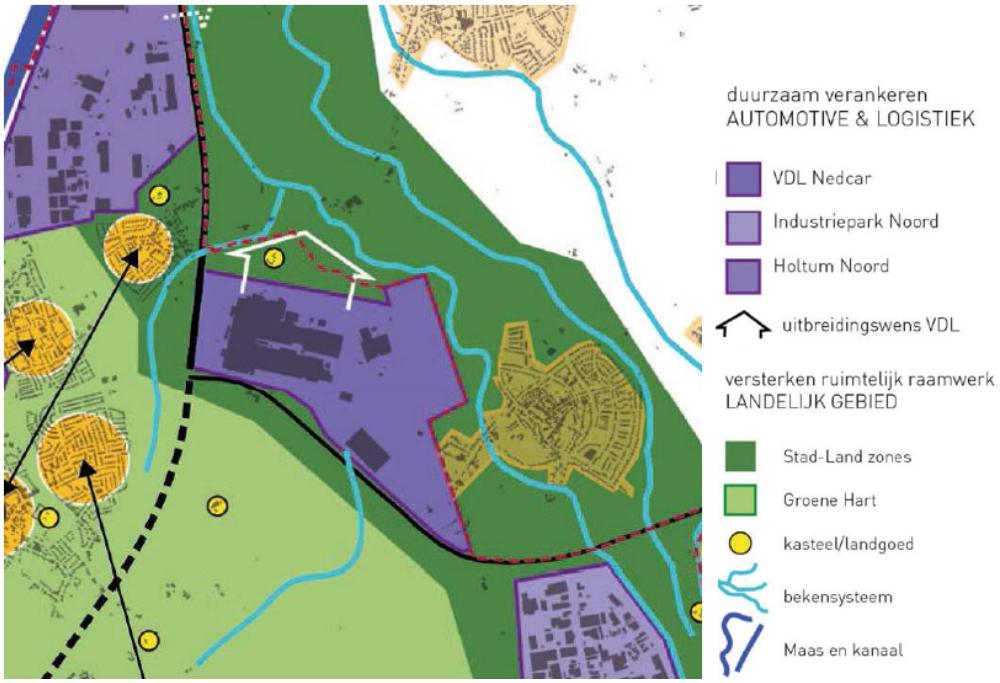
Een sterke economische structuur en werkgelegenheid gaat over inzet op de drie speerpunten automotive, logistiek en chemie & materialen. Op de Brightlands Chemelot Campus gaat het over inzet op versterking van de innovatiekracht van het mkb, maar ook inzet op een gezonde en goed opgeleide beroepsbevolking. De positieve ontwikkelingen bij

VDL Nedcar vragen additionele inzet op het gebied van ruimte, infrastructuur en de beschikbaarheid van goed personeel. Ook gaat de aandacht naar verankering van VDL Nedcar binnen de gemeente: samen met de Provincie en LIOF wordt ingezet op het verleiden van toeleveranciers om zich te vestigen op het Industrial Park Swentibold, worden mogelijkheden onderzocht voor (aansluiten op) een automotive campus en worden mensen begeleid die nu nog langs de kant staan, maar gemotiveerd zijn om bij VDL Nedcar te mogen werken. De ambitie van Chemelot is helder. Chemelot wil uitgroeien tot de meest competitieve en duurzame materialen- en chemiesite van West-Europa. Dit is verwoord in de visie Chemelot 2025.

**Visie op de omgeving**

Een toekomstbestendige economische structuur voor Sittard-Geleen heeft een sterke basis in de technologisch hoogwaardige, innovatieve maakindustrie en de logistiek. De speerpuntsectoren chemie & materialen, automotive en logistiek zijn duurzaam verankerd in Sittard-Geleen. De prioriteiten, accenten en ruimtelijke opgaven zijn vertaald in een kaartbeeld. Hierin zijn de ruimtelijk relevante en meest dynamische gebieden opgenomen. Het zijn de gebieden waar de gemeente om een visie wordt gevraagd op de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling. Het kaartbeeld biedt ‘ruimte voor ontwikkeling en waarborgen voor kwaliteit’.

Op de visiekaart is het bestaande bedrijfsterrein van VDL Nedcar - net als Industriepark Noord en Holtum Noord - aangeduid als 'duurzaam verankeren automotive en logistiek'. De uitbreidingswens van VDL Nedcar naar de noordzijde is daarbij expliciet aangegeven.




*Afbeelding 5.4: Uitsnede kaart Omgevingsvisie 2016 Sittard-Geleen*

Binnen de contouren (huidige bestemmingen) van de economische clusters wordt maximale ruimte geboden voor ontwikkeling. Dit geldt voor de zeer succesvolle ontwikkeling van de Brightlands Chemelot Campus, VDL Nedcar en logistiek in Holtum-Noord. In bestaande gebieden wordt gestreeft naar een zo efficiënt mogelijk ruimtegebruik. Dit kan bereikt worden door de transformatie van inefficiënte of leegstaande terreinen en gebouwen (oudere terreinen bijvoorbeeld kunnen zodoende weer voldoen aan de vraag vanuit de logistiek naar een grotere maat en schaal). Pas als bestaande gebieden of de transformatie hiervan geen oplossing bieden, is uitbreiding aan de orde (ladder van duurzame verstedelijking). Vanuit de chemie en automotive is ten behoeve van een succesvolle doorontwikkeling een nadrukkelijke uitbreidingswens geuit. Als ruimte wordt geboden aan

deze uitbreidingswens dan wordt dat gedaan met waarborg voor kwaliteit. Dit houdt in dat bestaande waarden, zoals de leefbaarheid, het landschap of cultuurhistorie een raamwerk vormen waarbinnen ruimte is voor ontwikkeling. Dit raamwerk garandeert het duurzaam in stand houden van bijvoorbeeld het bekensysteem, ecologische netwerken of samenhang tussen landgoederen en daarmee de omgevingskwaliteit en leefbaarheid van de inwoners van Sittard-Geleen. Dit raamwerk hoeft overigens niet altijd op de exacte plek van het bestaande te worden vormgegeven, maar kan ook (middels bijvoorbeeld compensatie) elders ontstaan. Er zijn twee zones waar het bovenstaande aan de orde is, deze zones zijn aangemerkt als de stad-land zones van Sittard-Geleen.

**Uitbreidingsvraag economische clusters**

In het POL 2014 wordt benadrukt dat in Limburg meer ruimte dan programma is. Deze situatie resulteert onder andere in leegstand. Dat geldt bij de meeste programma's ook voor Sittard-Geleen, behalve voor chemie & materialen, automotive en logistiek. Deze economische clusters zijn zo succesvol dat op korte termijn (0 tot 5 jaar) een nadrukkelijke en grootschalige uitbreidingsvraag aan de orde is. De vraag die hieruit voortvloeit is; 'waar deze uitbreidingen te laten plaatsvinden?' Het lijkt voor de hand liggend om hiervoor juist bestaande en beschikbare bouwgrond of gebouwen te in te zetten. Zo eenvoudig is dat echter niet. Vaak is de vraag naar uitbreidingsruimte locatiegebonden. Als dat zo is, is de vraag onder welke voorwaarden de gemeente dat dan mogelijk wil maken en welke bestaande waarden onder druk komen te staan.

**VDL Nedcar**

Na de productiestart van de Mini in 2014 wil VDL Nedcar zich verder ontwikkelen als eenonafhankelijke Vehicle Contract Manufacturer. Daarnaast heeft VDL Nedcar scenario's uitgewerkt waarin zij opnieuw mikt op een forse groei van productie en werkgelegenheid en het vinden van een nieuwe, tweede opdrachtgever. In een maximumscenario houdt VDL Nedcar rekening met een productie van 400.000 auto's voor meerdere klanten. In een verkenningennota van Buck Consultants International (BCI) is onderzocht welke ruimtevraag hieruit ontstaat. BCI concludeert dat op de huidige eigen locatie van VDL Nedcar onvoldoende ruimte is om de gewenste groei te faciliteren. Nieuwe ruimte dient gezocht te worden aan de noordzijde.

Uitbreiding kan, op basis van legitieme functionele en bedrijfseconomische argumenten, alleen in de nabijheid van de bestaande fabriek plaatsvinden. De gewenste uitbreidingsrichting van VDL Nedcar is naar het noorden, in de richting van een gebied met hoge landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische waarden, de 'landgoederenzone Swentibold'. De uitbreidingsvraag dient rekening te houden met deze waarden door allereerst het bestaande terrein op de meest optimale en ruimte efficiëntewijze te gebruiken. Bij uitbreiding buiten het bestaande terrein wordt het cultuurhistorisch landschap ingezet als ruimtelijke raamwerk voor het nieuw te ontwikkelen 'werklandschap' ten behoeve van automotive.

**Landgoederenzone Swentibold**

De stad-landzones liggen op de op de grens van stad en landschap en worden getypeerd door economische en ruimtelijke dynamiek, doorsnijding van infrastructuur, aanwezigheid van diverse functionaliteiten. Door aanpassingen en ingrepen zijn de structuur en herkenbaarheid verloren gegaan. De stad-landzones hebben een bovenlokale betekenis en zijn belangrijke schakels in het groen, blauw en infrastructureel netwerk van Zuid-Limburg. De stad-landzones liggen grotendeels langs de entreewegen van de gemeente. Zodoende bepaalt de inrichting ervan voor een belangrijk deel de ruimtelijke ervaring en uitstraling van de gemeente. Door groen, water en erfgoed als ruimtelijke dragers te versterken kan de structuur en herkenbaarheid van de stad-landzones worden hersteld. De oriëntatie en ruimtelijke ervaring wordt verbeterd, wat helpt bij het structureren van bestaande en toekomstige ingrepen en uitbreidingen. In de stad-landzones ontstaat een nieuw type landschap waarbij rode en groene elementen elkaar versterken.

Deze stad-landzone Landgoederenzone Swentibold wordt gekenmerkt door het beekdalenlandschap waarin diverse kastelen, huizen of versterkte hoeves met een omringend landgoed te vinden zijn. Verder wordt het gebied doorsneden door de rijksweg A2, de oude rijksweg en een spoorlijn. Daarbij zijn VDL Nedcar, Holtum-Noord en Industriepark Noord van grote invloed op de landgoederenzone. Door de beken en landgoederen te versterken, vormen ze een ruimtelijk raamwerk waarbinnen automotive en logistiek in samenhang zich verder kan ontwikkelen.

**Relevantie voor het PIP**

De uitbreiding van VDL Nedcar past binnen het beleid van de gemeente Sittard-Geleen zoals neergelegd in de Omgevingsvisie 2016. De gemeente zet sterk in op verdere ontwikkeling van de automotive industrie als één van de speerpuntsectoren binnen de gemeente. Invulling van de huidige onbenutte bestemmingsplanruimte (Yard E en uitbreiding IPS) én uitbreiding van VDL Nedcar aan de noordzijde zijn beide voorzien in de omgevingsvisie. Daarbij dient conform de visie aandacht te zijn voor versterking van de stad-landzone Landgoederenzone Swentibold. Met uitvoering van het beeldregieplan en het landschapsplan wordt daar uitvoering aan gegeven.

### 5.3.2 Structuurvisie Echt-Susteren 2012-2025

De gemeenteraad van Echt-Susteren heeft op 12 december 2012 de Structuurvisie Echt-Susteren 2012-2025 'Ontwikkelen met kwaliteit' vastsgesteld. Voor zowel het buitengebied als het stedelijk gebied formuleert de structuurvisie een aantal ambities. Het realiseren van deze ambities draagt bij aan het halen van de algemene gemeentelijke doelstelling om ook in 2025 - en lang daarna - een aantrekkelijke gemeente te zijn waar het prettig wonen, werken en recreëren is. De ambities luiden als volgt.

**Buitengebied**

1. Rust en ruimte in het buitengebied behouden en waar mogelijk versterken;
2. Verdere verstening tegengaan;
3. Vergroting van de contrasten tussen de aanwezige landschappen;
4. Komen tot een groen-blauwe ecologische ladder;
5. Behoud van een economisch gezonde, duurzame agrarische sector met het juiste bedrijf op de juiste plek;
6. Ruimte bieden aan een breed georiënteerde plattelandseconomie;
7. Het zijn van een toeristisch-recreatieve schakel in de Euregio.

**Stedelijk gebied**

1. Realisatie van een woningvoorraad die kwantitatief en kwalitatief aansluit op de vraag;
2. Gericht ruimtegebruik voor en door alle typen bedrijven;
3. Concentratie van verstedelijking gericht op behoud van een onderscheidend detailhandelsaanbod;
4. Concentratie en combinatie van maatschappelijke voorzieningen;
5. Behoud van (be)leefbare kernen;
6. Optimale bereikbaarheid van stedelijke functies;
7. Het zijn van een veilige en duurzame gemeente.

**Leidende principes bij elke ruimtelijke afweging**

Om de visie en ambities te realiseren, worden bij ruimtelijke (locatie)keuzes zes leidende principes gehanteerd. Deze dragen ertoe bij dat - meer dan tot nu toe het geval is geweest - ruimtelijke kwaliteit leidend is in het dagelijks handelen, zowel in het buitengebied als in het stedelijk gebied. Vaak zal een combinatie van thema's bruikbaar zijn, waardoor een optimale belangenafweging wordt verkregen.

1. Meer aandacht voor de onderste lagen (bodem, water, landschap, natuur,

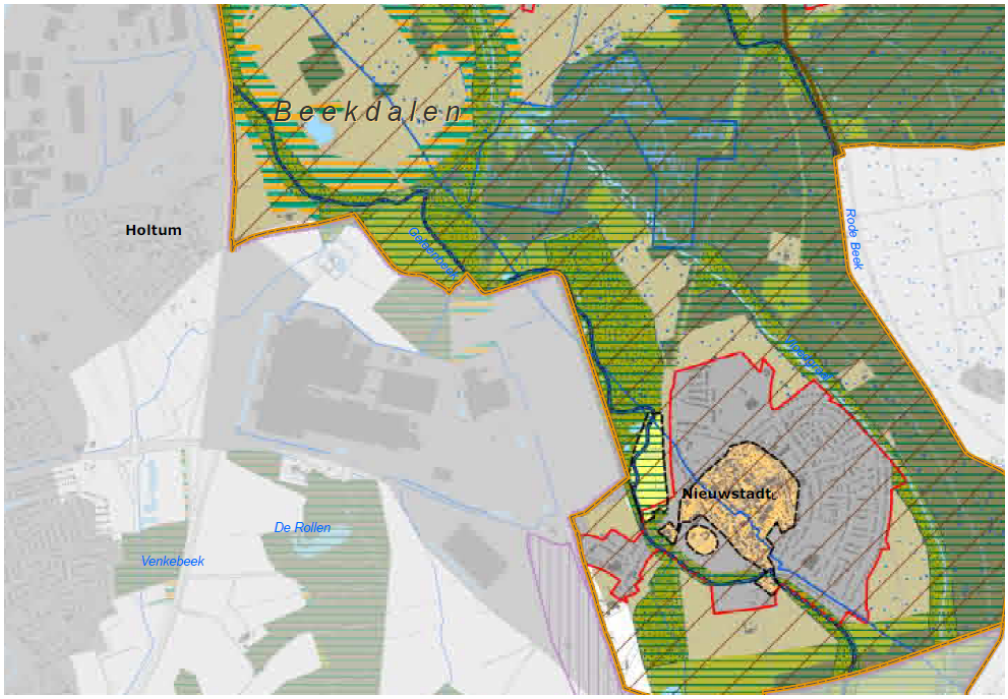
cultuurhistorie en infrastructuur);
2. Zorgvuldig ruimtegebruik (met oog voor beeldkwaliteit én economie);
3. Grensoverschrijdend denken en handelen;
4. Tegengaan van verdere verstening van het buitengebied;
5. Kwaliteit belangrijker dan kwantiteit;
6. Bereikbaarheid belangrijker dan aanwezigheid of nabijheid.

Naast de ruimtelijke hoofdprincipes is er concreet beleid voor elk beleidsveld in de structuurvisie opgenomen.

**Landschap en cultuurhistorie**

Echt-Sustern wil dat het landschap maximaal bijdraagt aan het woon, werk- en leefklimaat. Belangrijkste daarbij is dat een omslag in het denken over de inrichting van de ruimte ingezet wordt: vanaf nu gaan schaal en kenmerk van elk landschapstype bepalen wat er aan andere functies mogelijk is.

In Echt-Susteren worden zes landschapstypen onderscheiden: het Maasdal, de Beekdalen, de Oude Ontginningen, de Landduinen, de Jonge Ontginningen en het Hoogterras (inclusief steilrand). Het streven is om de identiteit van elk landschapstype en daarmee de contrastrijkheid van het buitengebied te vergroten. Insteek van het beleid is dat een nieuwe ontwikkeling te allen tijde bijdraagt aan de versterking van de 'kwaliteit' ofwel de kenmerken van het landschap waarin de locatie is gelegen. Naast landschap zal ook cultuurhistorie benut worden als inspiratiebron bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. 'Behoud door ontwikkeling' is daarbij het adagium.




*Afbeelding 5.5: Uitsnede kaart Functionele zonering Buitengebied; de gronden rond VDL Nedcar zijn aangemerkt als landschapstype 'Beekdalen'*

**Natuur en water**

Echt-Susteren wil een 'ecologische ladder' realiseren die bestaat uit met elkaar verbonden natuurgebieden, en deze aan laten sluiten op gemeentegrensoverschrijdende delen van deze ladder. De hoofddelen van de ladder lopen in noord-zuid-richting en de sporten (onder andere in de vorm van beeklopen) in oost-west-richting. Tussen de stijlen en sporten van de groenblauwe ladderstructuur wordt gestreefd naar een aantrekkelijk agrarisch cultuurlandschap. In de ecologische ladder worden onomkeerbare kapitaalintensieve ontwikkelingen die de realisering van de ladder (op termijn) in gevaar brengen geweerd. Ten

aanzien van het thema 'water' geldt dat het streven is om binnen de ladder 'blauwe natuur' te ontwikkelen. Andere waterdoelen zijn vernatting van natuurgebieden, vergroten van de sponswerking van het landschap, voorkomen van wateroverlast en behouden van goed en voldoende drinkwater.

**Bedrijventerreinen, bijzondere detailhandel en kantoren**

Echt-Susteren wil een gemeente zijn waar het goed werken is. De goed ontsloten ligging aan A2/A73 en bij een spoorlijn en kanaal biedt hiertoe volop kansen. Momenteel (2012) is er een sterk vertraagde vraag naar nieuwe bedrijfskavels en kantoorpanden. We stellen onze ambities daarom bij en zetten met name in op het verbeteren van kwaliteit en uitstraling van bestaande bedrijfskavels en -panden.

**Relevantie voor het PIP**

De Structuurvisie Echt-Susteren 2012-2025 bevat geen concrete ambities of beleidsvoornemens voor (de uitbreiding van) VDL Nedcar. Dat hangt ermee samen dat het huidige fabrieksterrein volledig op het grondgebied van Sittard-Geleen ligt, en dat Echt-Susteren dus geen directe bemoeienis heeft met het functioneren van de huidige fabriek.

Na uitbreiding van het fabrieksterrein komt VDL Nedcar voor een zeer klein gedeelte (enkele tientallen $m^2$'s) in Echt-Susteren te liggen. De landschappelijke inpassing en de compenserende maatregelen voor natuur vinden voor een deel wel plaats in Echt-Susteren. De herinrichting van dit gebied past binnen het beleid van Echt-Susteren ten aanzien van dit deel van het buitengebied. De gronden zijn onderdeel van het landschapstype Beekdalen. De herinrichting van het gebied, zoals opgenomen in het beeldregieplan en het landschapsplan, past bij de karakteristieken van dit landschapstype.

# Hoofdstuk 6 Milieuaspecten

## 6.1 Milieueffectrapport deel B

### 6.1.1 Algemeen

Het MER 'Uitbreiding VDL Nedcar' bestaat uit twee delen. In deel A van het MER, dat is beschreven in hoofdstuk 3 van deze toelichting, zijn vijf alternatieven voor de uitbreiding van VDL Nedcar en de aanpassing van de infrastructuur integraal onderzocht en beoordeeld. Op basis van (onder meer) de resultaten van deel A van het MER is een voorkeursalternatief vastgesteld (besluit Gedeputeerde Staten 18 februari 2020) dat is beschreven in hoofdstuk 4 van deze toelichting.

In deel B van het MER zijn de milieugevolgen van het voorkeursalternatief meer in detail onderzocht. In deze paragraaf wordt kort ingegaan op de resultaten van MER deel B. Voor een uitgebreidere effectbeschrijving wordt verwezen naar hoofdstuk 8 van het MER. De afzonderlijke milieuaspecten - en de relevantie ervan voor dit PIP - komen aan bod in de paragrafen 6.2 tot en met 6.16.

### 6.1.2 Nadere uitwerking voorkeursalternatief en maatregelen voor inpassing, mitigatie en compensatie

In deel A van het MER zijn de alternatieven beoordeeld zonder compenserende en mitigerende maatregelen op milieueffecten. Voor deel B van het MER is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt en zijn compenserende en mitigerende maatregelen wél bij de effectbeschrijvingen betrokken. Het voorkeursalternatief - dat is gebaseerd op alternatief 2B uit deel A van het MER - is verder uitgewerkt vanwege de opgaven voor landschap en cultuurhistorie, natuur, geluid en water. Het voorkeursalternatief is ten aanzien van deze aspecten aangevuld met de volgende mitigerende en compenserende maatregelen:

- **Landschap en cultuurhistorie:** landschappelijke compensatie en inpassing vanwege het provinciale beschermingsregime van de bronsgroene landschapszone en vanwege de aantasting van het rijksmonument Kasteel Wolfrath. Daarnaast architectonische maatregelen met visueel mitigerende werking.
- **Natuur:** compensatieopgave vanwege soortenbescherming, gebiedsbescherming Natuur Netwerk Nederland (goudgroene natuurzone, optie voor financiële compensatie) en herplantplicht van te kappen houtopstanden.
- **Geluid:** mogelijk geluidwerende voorzieningen op basis van het provinciale beleid voor geluidhinder.
- **Water:** waterbergingsopgave vanwege dempen van grachten, verleggen van beken en toename van de verharding en bebouwing.

De mitigerende en compenserende maatregelen voor landschap, cultuurhistorie en natuur zijn beschreven in het *Beeldregieplan Uibreiding VDL Nedcar* (zie paragraaf 4.3.3 en 4.3.4) en in het *Mitigatie- en compensatieplan Uitbreiding VDL Nedcar te Born* (zie paragraaf 6.10).

De volgende afbeelding geeft een beeld van het voorkeursalternatief inclusief de landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische mitigerende en compenserende maatregelen.



*Afbeelding 6.1: Voorkeursalternatief inclusief mitigerende en compenserende maatregelen*

Uitgangspunt voor de effectbeschrijving in deel B van het MER is een maximale productie van 400.000 auto's per jaar, verdeeld over de twee productielijnen van de fabriek (bestaand en nieuw). Voor de verkeersaantrekkende werking is uitgegaan van de maatregelen die VDL Nedcar neemt om het aantal autoverplaatsingen te beperken.

### 6.1.3 Effectbeschrijving voorkeursalternatief

In hoofdstuk 8 van het MER zijn de effecten van het voorkeursalternatief onderzocht. Daarbij is achtereenvolgens ingegaan op:

- ruimtelijke kwaliteit;
- bereikbaarheid;
- leefbaarheid.

De effecten van het voorkeursalternatief zijn per aspect beschreven en beoordeeld. Daarbij is telkens ingegaan op het effect van de ontwikkeling en op het effect van eventuele mitigerende en compenserende maatregelen. Er is - net als in deel A van het MER - een beoordelingstabel gehanteerd die loopt van ++ (groot positief effect ten opzichte van de referentiesituatie) tot -- (groot negatief effect en opzichte van de referentiesituatie). De invulling van deze beoordelingstabel is in hoofdstuk 8 van het MER per aspect verder uitgewerkt.

**Beoordeling ten opzichte van de referentiesituatie**

In de volgende tabel is de beoordeling van de verschillende milieuaspecten opgenomen ten opzichte van de referentiesituatie. In vergelijking met de beoordeling in MER deel A (samengevat in paragraaf 3.3.3 van deze toelichting) is de beoordeling uitsluitend voor het

aspect duurzaamheid licht veranderd, waarbij geldt dat geen nieuwe inzichten zijn opgedaan die de besluitvorming behorend bij MER deel A op enige wijze zou veranderen. Alle andere beoordelingen komen overeen met de bevindingen uit MER deel A. Dit leidt tot de volgende beoordeling van het voorkeursalternatief ten opzichte van de referentiesituatie.

*Tabel 6.1: Beoordeling van het voorkeursalternatief ten opzichte van de referentiesituatie*

| Milieuaspect | Criterium | Beoordeling voorkeursalternatief |
|---|---|---|
| Ruimtelijke kwaliteit | Landschap | - |
| | Cultuurhistorie | - - |
| | Archeologie | - |
| | Water | 0 |
| | Natuur | - - |
| Bereikbaarheid | Verkeer en vervoer | 0/+ |
| Leefbaarheid | Wegverkeerslawaai | - |
| | Industrielawaai | - - |
| | Luchtkwaliteit | 0 |
| | Gezondheid | 0/- |
| | Bodem | + |
| | Externe veiligheid | 0 |
| | Lichthinder | 0/- |
| | Trillingen | 0 |
| Duurzaamheid | Energie en circulariteit | 0/+ |

Het overzicht van de beoordelingen laat zien dat er voor drie aspecten belangrijke negatieve effecten zijn geconstateerd: cultuurhistorie, natuur en industrielawaai. De negatieve effecten op cultuurhistorie en natuur worden veroorzaakt door de effecten op het Sterrebos (onderdeel van het rijksmonument Kasteel Wolfrath) en door ruimtebeslag in het natuurnetwerk en op soorten.

**Beoordeling ten opzichte van de huidige situatie**

In het MER is ook gekeken naar de effecten in vergelijking met de huidige situatie (2018). In de referentiesituatie is door de autonome ontwikkeling in vergelijking met de huidige situatie uitbreiding van het fabrieksterrein mogelijk in oostelijke richting en is het mogelijk maximaal 350.000 auto's per jaar te produceren.

In vergelijking met de huidige situatie (2018) zijn de landschappelijke effecten van de voorgenomen ontwikkeling groter dan ten opzichte van de referentiesituatie. Dit wordt veroorzaakt door het verschil in gebruik van het gebied tussen de Geleenbeek en de N276 (huidig agrarisch; in de referentiesituatie: onderdeel van het fabrieksterrein). In de referentiesituatie is bovendien sprake van meer fabrieksgerelateerd verkeer dan in de huidige situatie. Daardoor is het effect door verkeerslawaai in vergelijking met de referentiesituatie wat groter dan in vergelijking met de huidige situatie. Voor industrielawaai is er geen relevant verschil tussen de referentiesituatie en de huidige situatie. Dit is het gevolg van restricties die voortkomen uit de geldende geluidzone.

Voor de andere beschouwde effecten leidt de vergelijking met de huidige situatie niet tot een ander onderscheid tussen de alternatieven dan de beoordeling en vergelijking ten opzichte van de referentiesituatie.

**Conclusie**

De voorgenomen ontwikkeling heeft voor een aantal omgevingseffecten duidelijke negatieve gevolgen. Zoals beschreven gaat het hierbij om de natuurwaarden (beschermde gebieden en beschermde soorten), cultuurhistorie en geluid. In mindere mate zijn er negatieve effecten op landschapswaarden en is er een kans dat archeologische waarden worden aangetast. Tegenover deze negatieve effecten staan de doelen die met de ontwikkeling worden

nagestreefd, namelijk het structureel behouden van VDL Nedcar in de regio. Dat is van groot belang voor de werkgelegenheid en de lokale, regionale en provinciale economie, zie ook hoofdstuk 2 van deze toelichting. De positieve effecten die hieraan zijn verbonden zijn echter geen onderdeel van de beoordeling van de milieuaspecten in het MER en zijn daarom niet opgenomen in de beoordelingstabel van het voorkeursalternatief.

### 6.1.4 Relevantie voor het PIP

In deel B van het MER 'Uitbreiding VDL Nedcar' zijn de relevante milieueffecten van het voorkeursalternatief beschreven en beoordeeld. De conclusie van het MER is dat ten aanzien van een aantal milieuaspecten sprake is van een (sterk) negatief effect. De mitigerende en compenserende maatregelen die onderdeel zijn van het voorkeursalternatief en die voortvloeien uit het beeldregieplan en uit het mitigatie- en compensatieplan kunnen deze effecten niet wegnemen. Gelet op het grote belang dat is gemoeid met een duurzame verankering van VDL Nedcar in de regio en in de provincie Limburg, en het ontbreken van alternatieven waarbij deze effecten zich niet voordoen, wordt de uitbreiding van VDL Nedcar en de aanpassing van de infrastructuur in dit PIP mogelijk gemaakt conform het voorkeursalternatief.

Uitvoering van de mitigerende en compenserende maatregelen op het gebied van landschap, cultuurhistorie, natuur en water zijn geborgd in de planregels van het PIP. Uitvoering van het landschapsplan (onderdeel van het beeldregieplan) en van het mitigatie- en compensatieplan voor natuur is via een voorwaardelijke verplichting gekoppeld aan het bebouwen en gebruiken van de gronden binnen de bedrijfsbestemming en binnen de verkeersbestemming. Zowel bij uitbreiding van VDL Nedcar als bij aanleg van de nieuwe randweg dient aan deze verplichtingen te worden voldaan. Daarbij is - overeenkomstig het provinciaal beleid - bepaald dat de voorwaarden die samenhangen met natuur(compensatie) moeten zijn getroffen voorafgaand aan het realiseren van bebouwing, het verharden van gronden of het rooien van houtgewas. Voor de uitvoering van maatregelen in het kader van het landschapsplan geldt een termijn van één jaar na verlening van de omgevingsvergunning voor bouwen. Ook voor water is een voorwaardelijke verplichting opgenomen, die garandeert dat op het eigen terrein voldoende bergingsvoorzieningen worden gerealiseerd om het hemelwater te bergen.

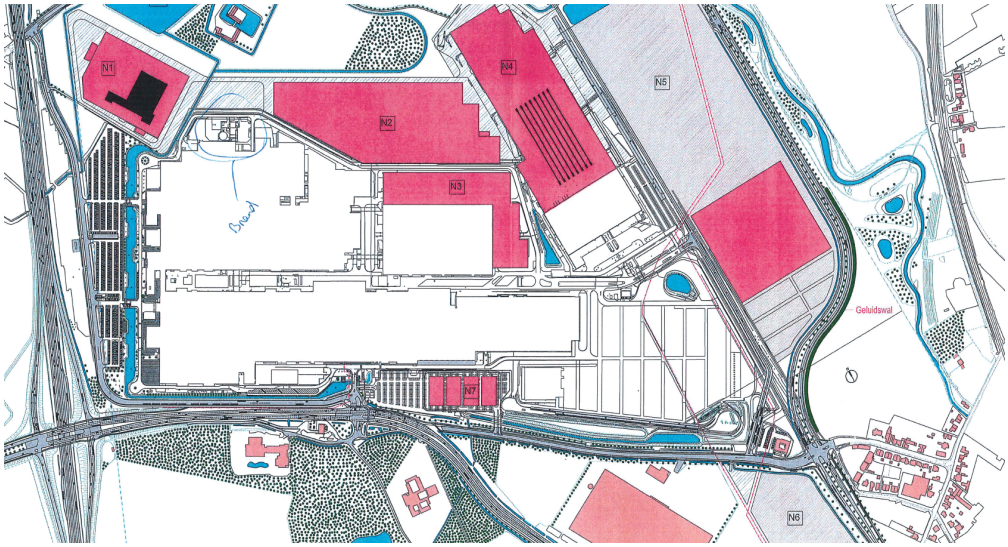
## 6.2 Bodem

### 6.2.1 Algemeen

In verband met de uitvoerbaarheid van dit PIP is inzicht nodig in de bodem- en grondwaterkwaliteit van de gronden waarop (bouw)werkzaamheden zijn voorzien. De bodem moet geschikt zijn, of geschikt te maken zijn, voor het voorgenomen gebruik van de gronden. Een bodemonderzoek is niet alleen gekoppeld aan een bestemmingsplan of inpassingsplan, maar is ook onderdeel van omgevingsvergunningaanvragen voor bouwen.

### 6.2.2 Bodemonderzoek

Ten behoeve van dit PIP is een vooronderzoek verricht naar de bodem- en grondwaterkwaliteit. (*Vooronderzoek bodem Uitbreiding VDL Nedcar te Born, Antea Group, 2020*). De rapportage is als Bijlage 2 bij deze toelichting opgenomen. Het vooronderzoek heeft tot doel eventuele bekende en te verwachten bodemverontreinigingen binnen het plangebied, en daarmee potentiele risico's voor de uitbreiding van VDL Nedcar, inzichtelijk te maken. Het vooronderzoek is verricht op basis van de NEN 5725 (Strategie voor het uitvoeren van milieuhygiënisch vooronderzoek). Het vooronderzoek asbest (NEN 5707) is gecombineerd uitgevoerd met het vooronderzoek volgens de NEN 5725. In het bodemonderzoek zijn de nieuwbouwlocaties aangeduid als N1 tot en met N7.




*Afbeelding 6.2: nieuwbouwlocaties conform vooronderzoek bodem*

**Samenvatting onderzoeksresultaten**

***Huidige bedrijfsbebouwing VDL Nedcar***

Vanaf 1987 tot heden zijn op het fabrieksterrein van VDL Nedcar diverse milieukundige en geotechnische bodemonderzoeken en saneringen uitgevoerd. Uit de beoordeelde informatie blijkt het volgende:

- het gehele Nedcar-terrein is bij aanleg opgehoogd met aanvulgrond waarvan de kwaliteit varieert van schoon (AW2000) tot sterk verontreinigd (niet toepasbaar). Het gehele Nedcar-terrein is derhalve verdacht op het voorkomen van bodemverontreiniging.
- als gevolg van bedrijfsactiviteiten/calamiteiten is lokaal bodemverontreiniging ontstaan en deze zijn gesaneerd. Bij enkele saneringen zijn restverontreinigingen achtergebleven. Dit ter plaatse van:
    - de voormalige 3 ondergrondse tanks op het middenterrein;
    - de voormalige ondergrondse antivriestank;
    - het middenterrein;
    - tank 103A tankenpark;
    - uitbreiding FAS.
- aan de zuidwestzijde is sprake van instroom van gechloreerde koolwaterstoffen uit de reeks tetra-tri-cis-vinylchloride, met name in het diep grondwater.

Bovengenoemde locaties liggen binnen het plangebied, echter buiten de uitbreidingslocaties N3, N4 en N7.

Op basis van bovenstaande bevindingen dient voor het verkennend bodemonderzoek binnen het deelgebied 'huidige bedrijfsbebouwing' de strategie voor een verdachte locatie (VED-HE-NL) gehanteerd te worden (NEN 5740). Aangezien een groot gedeelte van het te onderzoeken gebied verhard is met asfalt, waaronder zich mogelijk een niet-gecertificeerde puinverharding bevindt, is het gebied eveneens verdacht met betrekking tot asbest. Het is niet bekend of in de fabrieksgebouwen asbest is toegepast. Op basis van het vooronderzoek wordt het onderzoeksgebied binnen deelgebied 'huidige bebouwing' (waar veranderingen gaan plaatsvinden) opgedeeld in drie separate onderzoekslocaties:

- olie- en verfmagazijn;
- uitbreiding lakstraat;
- uitbreiding montagehal.

***Wolfrath***

Uit de geraadpleegde bronnen en de terreininspectie zijn, met uitzondering van een plaatselijke boomgaard, geen aanleidingen naar voren gekomen die het vermoeden op een bodem- en asbestverontreiniging rechtvaardigen. Voor het verkennend bodemonderzoek kan derhalve de strategie voor een onverdachte locatie gehanteerd worden (ONV-GR-NL) waarbij in het analysepakket plaatselijk rekening gehouden wordt met bestrijdingsmiddelen en koper. Dit in verband met het huidig en voormalig gebruik (boomgaard).

Voor een gedeelte van deelgebied Wolfrath is een hogere onderzoeksinspanning noodzakelijk in relatie tot de voorgenomen toekomstige bebouwing. Derhalve dient deelgebied Wolfrath opgedeeld te worden in twee separate onderzoekslocaties:

- Wolfrath 'toekomstige bebouwing' (circa 15 ha);
- Wolfrath 'natuur' (circa 29 ha).

***Pasveld***

Uit een historische verkenning is gebleken dat er binnen dit deelgebied geen bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden. Wel is het agrarisch gebied in het verleden als boomgaard in gebruik geweest. Dit kan een verontreiniging met bestrijdingsmiddelen hebben veroorzaakt. Er wordt geadviseerd om het terrein verkennend te onderzoeken, waarbij rekening gehouden wordt met de verdenkingen op bestrijdingsmiddelen en koper vanwege het historisch gebruik. Het agrarisch gebied is onverdacht voor de aanwezigheid van asbest in de bodem.

Uit de terreinverkenning is gebleken dat binnen het gebied onverharde en met asfalt verharde wegen voorkomen die als gevolg van de toekomstige ontwikkeling verwijderd dienen te worden. De wegen zijn verdacht op het voorkomen van bodem- en of asbestverontreiniging. Binnen deelgebied 'Pasveld' zijn de volgende separate deellocaties aan te wijzen:

- agrarisch gebied (circa 8 ha);
- wegen (halfverhard) (circa 1.890 $m^2$);
- wegen (asfalt) (circa 1.000 $m^2$).

***Yard E***

Uit het vooronderzoek is gebleken dat een gedeelte van het onderzoeksgebied van deelgebied 'Yard E' recentelijk is onderzocht in het kader van de voorgenomen transactie. De locatie is onverdacht op het voorkomen van (sterke) verontreinigingen in grond en grondwater. In het recent uitgevoerde onderzoek zijn plaatselijk maximaal licht verhoogde gehalten aangetoond in grond en grondwater. Omdat een gedeelte eerder is onderzocht en een gedeelte niet, wordt het onderzoeksgebied opgedeeld in drie deelgebieden:

- Yard-E voldoende onderzocht (geen aanvullend onderzoek noodzakelijk) (circa 8 ha);
- Yard-E onderzocht (aanvullend onderzoek, pragmatisch) (circa 12 ha);
- Yard-E niet onderzocht (onderzoek conform NEN 5740, strategie ONV-GR-NL) (circa 6 ha).

Omdat de onderzoeksinspanning ten behoeve van de voorgenomen transactie niet geheel overeenkomt met de onderzoeksinspanning in het kader van de voorgenomen ontwikkeling ter plaatse, wordt geadviseerd ter plaatse van de onderzochte gebieden aanvullend onderzoek te worden uitgevoerd.

***IPS***

Voor dit deelgebied geldt hetzelfde als voor de onderzochte gebieden van deelgebied 'Yard E', dat ze onderzocht zijn in het kader van de voorgenomen transactie van percelen. De onderzoeksinspanning van de voorgenomen transacties voldoet niet geheel aan de onderzoeksinspanning in het kader van de voorgenomen ontwikkelingen. Aanvullend onderzoek (pragmatisch) is noodzakelijk (circa 12 ha).

***Overig***

Voor de gebieden toebehorende aan deelgebied 'Overig' geldt eveneens dat er geen verdachtheid is met betrekking tot de aanwezigheid van bodemverontreinigingen en asbest

in de bodem. De gebieden dienen verkennend onderzocht worden volgens de strategie voor een onverdachte locatie (ONV-GR-NL). Omdat de toekomstige bestemming van de gebieden verschilt (natuur, toekomstige ontwikkeling) worden de gebieden onderverdeeld in:

- Overig Noord (circa 6 ha);
- Overig Zuid (circa 5 ha).

**Conclusie en prioritering bodemonderzoek**

***Potentiele risico's***

Potentiele risico's vanuit bodem zijn er indien sprake is van saneringsverplichtingen en/of indien de aangetoonde verontreiniging(en) van invloed is/zijn op het bouwproces (onder andere bemaling van verontreinigd grondwater, afvoer van verontreinigde grond), bouw in de algemene zin (bijvoorbeeld aantasting van constructies, funderingen, beperking van de levensduur) en er humane risico's zijn (gezondheidsrisico's voor de mensen die in gebouwen verblijven). De risico's worden verdeeld in:

- kosten;
- beperkingen (ruimtelijk, gebruik);
- procedures;
- planning.

***Plangebied***

Op basis van het vooronderzoek is informatie gegenereerd van het plangebied inclusief het huidige bedrijfsterrein van VDL Nedcar. Op basis van de informatie is een beeld verkregen van het bodemaspect in de volle breedte inclusief de potentiele risico's voor de geplande ontwikkelingen (onder andere nieuwbouw, parkeervoorzieningen, wijzigingen infrastructuur, aanleg en dempen van waterlopen, waterberging).

***Huidige inrichting VDL Nedcar***

Voor de huidige inrichting van VDL Nedcar (inpandig deel en het buitenterrein) is de bodemkwaliteit (grond en grondwater) door een eerder uitgevoerd nulsituatie-bodemonderzoek (1995) en nadien uitgevoerde bodemonderzoeken inclusief grondwateronderzoeken en monitoringen in beeld gebracht. Er zijn beschikkingen (ernst en urgentie, evaluatie uitgevoerde saneringen, monitoring inclusief aanpassing voorstel en nazorg) door de provincie Limburg afgegeven. Binnen de inrichting van VDL Nedcar zijn er, vanuit de vigerende omgevingsvergunning voor milieu, beschermende voorzieningen aanwezig en is een inspectieprogramma voorhanden. Door de aanwezigheid van structurele bodembeschermende voorzieningen, inspecties en monitoringen worden nieuwe gevallen van bodemverontreiniging voorkomen.

Door de voorhanden zijnde informatie zijn potentiële risico's vanuit bodem voor de uitbreiding van VDL Nedcar inzichtelijk waarbij als kanttekening geldt dat de eerder uitgevoerde bodemonderzoeken, -saneringen, grondwatermonitoring en nazorg vanuit de Wet bodembescherming/Wet milieubeheer hebben plaatsgevonden.

*Potentiele risico's*

Ondanks dat er ruime bodeminformatie voorhanden is, zijn er in het kader van de ontwikkeling vanuit bodem potentiele risico's. Deze risico's zijn het gevolg van de aanwezigheid van een ophooglaag waarin diffuse verontreinigingen met metalen, PAK en minerale olie in voorkomen. In de eerder uitgevoerde bodemonderzoeken zijn in deze laag plaatselijk voornoemde sterke verontreinigingen aangetoond en hiervoor gelden de verplichtingen zoals beschreven in het evaluatierapport (2009).

Asbest is in de eerder uitgevoerde bodemonderzoeken slechts incidenteel meegenomen en vormt als zodanig een potentieel risico. Daarnaast zijn in het grondwater verontreinigingen met VOCL's aangetoond.

De nieuwbouwlocaties N3, N4 en N7 liggen binnen de huidige inrichting van VDL Nedcar en hier is de ophooglaag (deels) aanwezig. Daarnaast zal mogelijk ter plaatse van locatie N3 en N4 een paalfundatie worden aangebracht en is het grondwater een aspect dat eveneens aandacht behoeft en een potentieel risico vormt.

***Gebieden buiten huidige inrichting VDL Nedcar***

De nieuwbouwlocaties N1, N2, N5 en N6 liggen buiten de huidige inrichting van VDL Nedcar en deze gebieden zijn overwegend als agrarisch gebied/bos met semi-verharde wegen in gebruik. Een deel binnen dit gebied wordt als fruitboomgaard gebruikt. De locatie N5 is grotendeels onderzocht.

*Potentiele risico's*

Met uitzondering van de fruitboomgaard en de veldwegen zijn er buiten de huidige inrichting geen bodembedreigende activiteiten met potentiele risico's. Bij nieuwbouwlocatie N1 vindt een grootschalige ontgraving plaats en hiervoor is mogelijk een bemaling vereist. Daarnaast zal mogelijk ter plaatse van locatie N2 een paalfundatie worden aangebracht.

Het grondwater vormt een potentieel risico. Er is sprake van een grootschalige VOCL-verontreiniging die niet volledig in beeld is gebracht. Met deze grondwaterverontreiniging dient mogelijk rekening te worden gehouden bij ontgravingen beneden de heersende grondwaterspiegel en eventuele verspreiding. Voor de diepere ontgravingen is (mogelijk) een bemaling van het grondwater vereist. Het opgepompt grondwater dient, afhankelijk van de concentraties van het opgepompt water te worden gereinigd een en ander afhankelijk van lozingseisen (riool/oppervlaktewater).

***Infrastructuur, waterlopen en waterbuffers***

*Infrastructuur*

De bestaande infrastructuur (N276 en N297) wordt plaatselijk aangepast. Bij de aanpassing van de infrastructuur komen diverse materialen, waaronder asfalt, funderingen en grond vrij. Nu een voorkeursvariant is gekozen (randweg) kan een maatwerkopzet voor bodemonderzoek worden opgesteld.

*Waterlopen en -buffers*

Voor deze onderdelen geldt dat er in dit stadium nog een aantal keuzes gemaakt moeten worden die nader uitgewerkt worden. Een maatwerkopzet voor bodemonderzoek kan nadien worden opgesteld.

**Toetsing van het PIP**

Het vooronderzoek bevat de basisinformatie voor deze besluitvorming over het PIP. Zoals genoemd zijn er binnen het plangebied een aantal verdachte gebieden c.q. locaties waarbij sprake is van een potentiele risico's. Het daadwerkelijk risico kan vooralsnog (op basis van vooronderzoek) niet worden gekwalificeerd. Gelet hierop wordt geadviseerd om een fysiek bodemonderzoek uit te voeren. In paragraaf 8.4 van het vooronderzoek zijn de gebieden genoemd en is een prioritering van de onderzoeken weergegeven. In hoofdstuk 9 van het vooronderzoek is een voorlopig onderzoeksvoorstel voor het verkennend bodemonderzoek weergegeven, waarbij tevens een prioritering is aangegeven.

### 6.2.3 Relevantie voor het PIP

In het vooronderzoek bodem zijn de bekende en te verwachten bodemverontreinigingen binnen het plangebied - en daarmee de potentiele risico's voor de uitbreiding van VDL Nedcar - in beeld gebracht en is een onderzoeksvoorstel gedaan voor het verrichten van verkennend bodemonderzoek.

Er worden met name verontreinigingen verwacht binnen het bestaande fabrieksterrein van VDL Nedcar. Deze gronden hebben al een bedrijfsbestemming en zijn ook als zodanig in gebruik. In het PIP word de bestemming hier niet gewijzigd. Op de gronden buiten het

huidige fabrieksterrein, waar de bestemming wordt gewijzigd naar een bedrijfsbestemming of een verkeersbestemming, zijn in beperkte mate risico's aanwezig, gelet op het huidige en voormalige grondgebruik. Hoewel nog verkennend bodemonderzoek moet worden verricht, mag ervan worden uitgegaan dat de bodem- en grondwaterkwaliteit de uitvoerbaarheid van het PIP niet in de weg staan.

## 6.3 Geluid

### 6.3.1 Algemeen

De Wet geluidhinder bevat geluidnormen en richtlijnen over de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van railverkeerslawaai, wegverkeerslawaai en industrielawaai (voor geluidgezoneerde bedrijventerreinen). De Wet geluidhinder bepaalt dat een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd bij de voorbereiding van een bestemmingsplan (of inpassingsplan) als het plan een nieuw geluidgevoelig object mogelijk maakt binnen de geluidzone van een bestaande geluidsbron of als het plan een nieuwe geluidsbron of - in bepaalde gevallen - de wijziging van een bestaande geluidsbron mogelijk maakt. Akoestisch onderzoek moet in dat geval uitwijzen of de wettelijke voorkeursgrenswaarde bij geluidgevoelige objecten wordt overschreden, en zo ja, welke maatregelen mogelijk zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen. Als maatregelen niet doelmatig zijn of op andere bezwaren stuiten, kan het bevoegd gezag een hogere waarde verlenen. Bij wijzigingen aan een geluidgezoneerd bedrijventerrein - zoals in dit PIP het geval is - is akoestisch onderzoek nodig om de gevolgen voor de geluidzone rond het geluidgezoneerde terrein te bepalen.

### 6.3.2 Akoestisch onderzoek

Ten behoeve van dit PIP is een akoestisch onderzoek verricht (*Uitbreiding VDL Nedcar, Akoestisch onderzoek, Antea Group, 2020*). De rapportage is als Bijlage 3 bij deze toelichting opgenomen. Het onderzoek is gericht op de aspecten industrielawaai en wegverkeerslawaai en gaat daarnaast in op de cumulatie van geluid.

**Aanpak van het onderzoek**

***Industrie***

Uit akoestisch onderzoek dat ten grondslag heeft gelegen aan MER deel A is gebleken dat - zonder aanvullende geluidmaatregelen - de geluidemissie van VDL Nedcar zodanig toeneemt, dat niet kan worden voldaan aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelastingen uit de Wet geluidhinder. In een iteratief proces is daarom gezocht naar technische en organisatorische maatregelen, gericht op het terugdringen van de geluidbelasting. Het eindresultaat daarvan is een bedrijfsvoering waarmee kan worden voldaan aan de hoogst toelaatbare geluidbelastingen uit de Wet geluidhinder en de grenswaarden die voortvloeien uit de Wet milieubeheer.

*Representatieve bedrijfssituatie*

In het akoestisch onderzoek is voor VDL Nedcar een representatieve bedrijfssituatie in beeld gebracht, uitgaande van een toekomstige situatie met een vijfploegendienst (dag, avond en nacht, en op zaterdag en zondag). Daarbij gelden de volgende uitgangspunten:

- De geluidemissie van de bestaande fabrieksgebouwen, inclusief technische installaties, blijft ongewijzigd.
- Voor de geluidemissie van de nieuwe fabrieksgebouwen is uitgegaan van een geluidvermogenniveau dat gekoppeld is aan het grondoppervlak, uitgedrukt in dB(A)/$m^2$. Een groter gebouw emitteert dus meer geluid. Het geluidvermogenniveau is afgeleid van de geluidemissie zoals vastgesteld voor de bestaande fabrieksgebouwen, inclusief technische installaties.
- Voor de logistieke activiteiten zijn met name de vrachtautobewegingen en tugmasters van belang. Daarnaast spelen de verkeersbewegingen van gereed product

(geproduceerde auto's) een rol, net als het parkeren door het personeel. De relevante rijroutes en voertuigaantallen per rijroute zijn opgenomen in de geluidberekeningen.

*Geluidruimtereservering Katoennatie*

In het akoestisch model is rekening gehouden met geluidruimte voor de uitbreiding van Katoennatie ten oosten van de huidige bedrijfsloods van Mitsubishi Avenue.

***Wegverkeer***

Er zijn drie wegvakken die fysiek worden gewijzigd en waarvoor geldt dat geluidgevoelige objecten binnen het onderzoeksgebied liggen. Het betreft:

- N276: verlegging tot randweg en aanpassing van wegprofiel tussen Yard E en kruising met de N297;
- N297: wijziging van de aansluiting met de N276; voor de wijzigingen ter hoogte van de ongelijkvloerse kruising geldt dat er geen geluidgevoelige objecten in de onderzoekszone liggen, en dus dat akoestisch onderzoek hier niet nodig is;
- Aan de Linde: wijziging van aansluiting op de N276.

***Cumulatie***

Voor de geluidgevoelige objecten waarvoor een hogere waarde moet worden vastgesteld is de gecumuleerde geluidbelasting berekend. Daarbij is rekening gehouden met de geluidbelasting vanwege Industriepark Swentibold (bij een volledig benutte geluidzone) en de spoorweg en verkeerswegen als gevolg waarvan de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden.

**Onderzoek industrielawaai**

***Equivalente geluidbelasting***

Uit de geprognosticeerde berekeningen voor industrielawaai blijkt dat de geluidbelasting, veroorzaakt door de gezamenlijke inrichtingen op Industriepark Swentibold, bij 66 geluidgevoelige objecten niet kan voldoen aan de (voorkeurs)grenswaarde uit de Wet geluidhinder. De geluidbelastingen voldoen wel aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting uit de Wet geluidhinder en de Circulaire Industrielawaai. Bij deze objecten zal de geluidbelasting variëren van 51 tot en met 55 dB(A).

De overschrijdingen hangen samen met de verschuiving van de akoestisch relevante activiteiten in de richting van Nieuwstadt en een toename van de logistieke activiteiten. De woningen waarbij sprake is van een overschrijding van de geldende grenswaarden bevinden dan ook ten (zuid)oosten van het industrieterrein en zijn gelegen in en nabij Nieuwstadt. In alle gevallen gaat het om woningen die op het moment van vaststellen van de vigerende geluidzone, in juni 2000, een geluidbelasting vanwege het industrieterrein ondervonden die kleiner was dan 50 dB(A) etmaalwaarde en waarvoor aldus géén hogere waarde voor de geluidbelasting is vastgesteld. Voor deze woningen geldt daarom een grenswaarde, gelijk aan de voorkeurswaarde voor industrielawaai, van 50 dB(A) etmaalwaarde. Voor deze woningen moet een hogere waarde worden vastgesteld, en dient maatwerk te worden geleverd bij het opstellen van de geluidvoorschriften als onderdeel van de omgevingsvergunning milieu.

Bij één woning zal de geluidbelasting 64 dB(A) bedragen (Op de Baan 4). De gronden waarop deze woning is gelegen maken onderdeel uit van het gezoneerde industrieterrein. Voor dergelijke woningen zijn geen formele geluidnormen van toepassing, maar dient wel te worden beoordeeld of er sprake zal zijn van een zogenaamde ‘goede ruimtelijke ordening’.

In Holtum, ten westen van de rijksweg A2, zal sprake zijn van een toename van het industriegeluid met circa 3 dB, in vergelijk met de referentiesituatie waarbij 200.000 auto’s per jaar worden geproduceerd. Ondanks deze toename hoeft er geen hogere waarde te worden vastgesteld, aangezien de geluidbelasting na uitbreiding van VDL Nedcar gelijk of lager zal zijn dan de op dit moment geldende grenswaarde. De verwachting daarbij is wel dat het industriegeluid grotendeels zal worden gemaskeerd door het reeds aanwezige geluid

als gevolg van de rijksweg A2 en de lokale wegen, en dat de toename van het industrielawaai niet of nauwelijks zal worden waargenomen.

Daarnaast zal, in vergelijk met de autonome situatie, het verkeersgeluid afkomstig van de Holtummerweg-Gouverneur Ruijs de Beerenbroucklaan, in Holtum met gemiddeld 2,4 dB toenemen als gevolg van de planontwikkeling (gewijzigde verkeersstromen). Bij het merendeel van deze woningen is de geprognosticeerde geluidbelasting van de plansituatie – ondanks de toename - gelijk aan de voorkeurswaarde van 48 dB of lager. Bij 11 woningen langs deze weg zal de geluidbelasting meer dan 48 dB bedragen, maar is dat in de autonome situatie vrijwel bij elke woning ook al het geval. De geluidbelasting van deze woningen zal variëren van 54 t/m 63 dB (als gevolg van de Holtummerweg-Gouverneur Ruijs de Beerenbroucklaan). Op deze geluidtoename is geen geluidnorm van toepassing, mede omdat het een 30 km/uur weg betreft.

***Maximaal geluidniveau***

De maatgevende piekgeluid-bronnen zijn het laden van personenauto's op een autotransporter en het manoeuvreren van vrachtauto's en tugmasters. Het laden van personenauto's leidt tot een maximaal geluidniveau LAmax van 63 dB(A) in de dag- en avondperiode (19-23 uur) en 59 dB(A) in de nachtperiode (23-7 uur). Het manoeuvreren van vrachtauto's leidt tot een maximaal geluidniveau LAmax van 59 dB(A) in zowel de dag-, avond- als nachtperiode.

Hiermee wordt niet voldaan aan de streefwaarde (equivalente geluidbelasting + 10), maar wel aan de maximaal te vergunnen 70/65/60 dB(A) voor de dag-, avond- en nachtperiode.

Aan de zijde van Holtum (aan de noordzijde van de Gouverneur Ruijs de Beerenbroucklaan) bedraagt het geprognosticeerde maximale geluidniveau 41/41/41 dB(A) voor de dag-, avond- en nachtperiode, waarmee overal aan de streefwaarde zal worden voldaan. Dit maximale geluidniveau zal worden veroorzaakt door de personenauto's op de parkeerplaats aan de Dr. Hub van Doorneweg.

***Benodigde geluidmaatregelen***

De geprognosticeerde geluidbelastingen zin alleen mogelijk indien de volgende technische en organisatorische maatregelen worden getroffen door VDL Nedcar:

1. Instellen van een tweeledige maximumsnelheid op het terrein van de inrichting: een maximumsnelheid van 15 km/h voor Warehouse on Wheels op Yard E, IPS en het oostelijk deel van het bestaande terrein, én op alle parkeerterreinen, en 30 km/h voor het overige terrein.
2. Verplaatsen van de locatie waar goederen inkomen en uitgaan en de administratieve afhandeling plaatsvindt. Deze locatie was eerder voorzien ter hoogte van de huidige aansluiting van Mitsubishi Avenue op de N276, maar die locatie is akoestisch niet geschikt. Gekozen is voor een locatie die verder westelijk - en daarmee verder van Nieuwstadt - is gelegen.
3. Aanhouden van een minimale afstand tot woningen voor piekgeluid-gevoelige activiteiten. Voor het laden van personenauto's op een autotransporter en voor het manoeuvreren met vrachtauto's of tugmasters gelden in de avond- en nachtperiode minimale afstanden tot geluidgevoelige objecten.
4. Uitschakelen van de akoestische achteruitrijsignalering.

***Overige geluidmaatregelen***

Naast de hierboven beschreven geluidmaatregelen, is een aantal andere maatregelen overwegen. De volgende maatregelen zijn beschouwd:

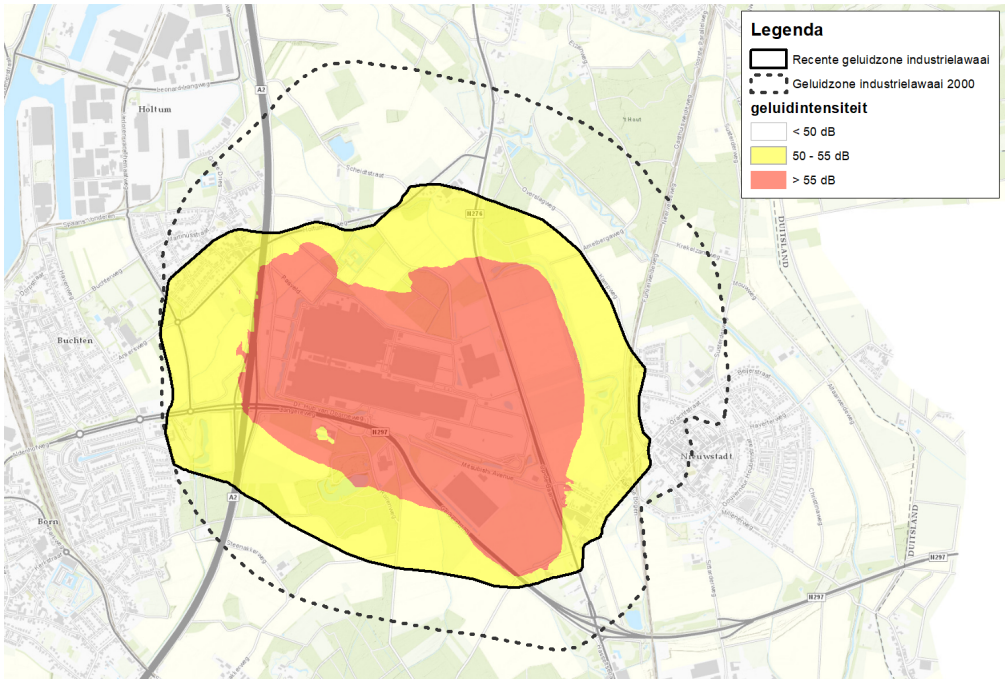
1. Elektrisch aangedreven transport.
2. Geluidafschermende voorzieningen.
3. Verschuiving van logistieke activiteiten tussen beoordelingsperiodes.
4. Verdere concentratie van piekgeluid-gevoelige activiteiten.
5. Andere terreinindeling.

6. Geluidmaatregelen aan bestaande fabrieksgebouwen en technische installaties.
7. Overkappen van IPS/Yard E.
8. Maatregelen aan de nieuwe fabriek.
9. Inzetten Beste Beschikbare Technieken (BBT).

Deze maatregelen zijn ofwel niet doelmatig, ofwel om technische/organisatorische redenen niet haalbaar. In paragraaf 4.3 van het akoestisch onderzoek is uitgebreid toegelicht waarom deze maatregelen - uitgezonder de wettelijk verplichte inzet van BBT - geen onderdeel zijn van het planvoornemen.

***Aanpassing van de geluidzone***

Op basis van het onderzoek naar industrielawaai is een actuele geluidzone bepaald voor het gezoneerde bedrijventerrein Industriepark Swentibold. Zoals aangegeven in paragraaf 4.5 is de geluidzone aanzienlijk kleiner dan de huidige geluidzone. Wel zal binnen de nieuwe geluidzone voor 66 woningen een hogere waarde moeten worden vastgesteld. Dit wordt veroorzaakt door het gegeven dat de huidige geluidzone niet volledig kan worden benut aangezien voor het merendeel van de woningen in de geluidzone nooit een hogere waarde is vastgesteld. Dit betekent dat zowel bij deze woningen als ter plaatse van de geluidzone een wettelijke grenswaarde van 50 dB(A) van toepassing is. Aangezien de woningen dichter bij het industrieterrein zijn gelegen, zijn die maatgevend. In tegenstelling tot de vigerende geluidzone sluit de nieuwe geluidzone wel aanbij de vast te stellen hogere waarden. Hierdoor kan de nieuwe geluidzone wel volledig benut worden.




*Afbeelding 6.3: Ligging van de nieuwe geluidzone (geel) in relatie tot de huidige geluidzone (zwarte stippellijn)*

**Onderzoek wegverkeerslawaai**

***N276***

Uit de geluidberekeningen blijkt dat enkel bij de woningen aan de Op de Baan 22 en 24 de geluidbelasting 2 dB toeneemt, waardoor er enkel bij die woningen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De geluidtoename is voor een deel te verklaren uit de geprognosticeerde verkeerstoename en de wijziging van het wegprofiel, maar ook voor een (klein) deel door een extra geluidreflectie die zal optreden bij het verharden van het IPS-terrein van VDL Nedcar. Dat laatste zorgt ervoor dat de geluidtoename net meer dan 1,50 dB bedraagt (1,90 dB), waardoor de geluidtoename naar boven dient te worden afgerond, en daarmee niet zal voldoen aan de (voorkeurs)grenswaarde.

Bij de overige geluidgevoelige objecten in het onderzoeksgebied zal de geluidtoename variëren van -0,76 dB (een lichte afname) tot +0,74 dB (een lichte toename), waarmee de geluidtoename voldoet aan de (voorkeurs)grenswaarde.

***N297***

Uit de geluidberekeningen blijkt dat de geluidtoename varieert van -2,59 dB (een afname) tot +0,79 dB (een lichte toename), waarmee de geluidtoename voldoet aan de (voorkeurs)grenswaarde. De toe- en afnames worden veroorzaakt door de wijzigingen van het wegprofiel in combinatie met de geprognosticeerde verkeersintensiteiten.

***Aan de Linde***

Uit de geluidberekeningen blijkt dat de geluidtoename varieert van 0,00 dB (neutraal) tot +1,11 dB (een lichte toename), waarmee de geluidtoename voldoet aan de (voorkeurs)grenswaarde. De toe- en afnames worden veroorzaakt door de wijzigingen van het wegprofiel in combinatie met de geprognosticeerde verkeersintensiteiten.

***Uitstralingseffecten***

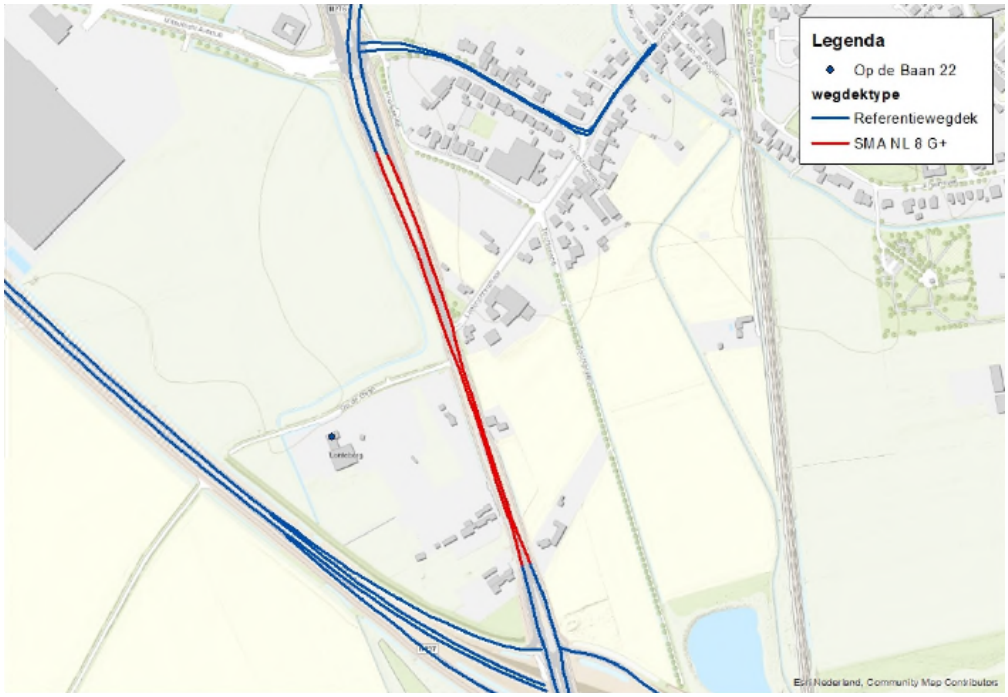
Uit de geluidberekeningen blijkt dat er ter hoogte van begin/einde van de werkgrenzen geen reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder optreedt, aangezien de geluidtoename daar minder dan 2 dB bedraagt. Zogenaamde uitstralingseffecten op niet fysiek te wijzigen wegen/wegvakken is daarom redelijkerwijs niet aannemelijk.

***Overweging geluidmaatregelen***

Gebleken is dat vanwege het wegverkeerslawaai enkel bij de woningen Op de Baan 22 en 24 sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarde vanwege een geluidtoename van 2 dB. Voor deze woningen zijn daarom geluidreducerende maatregelen in overweging genomen. Mede op basis van het provinciale hogere waardenbeleid zijn bronmaatregelen (bijvoorbeeld geluidreducerende wegdekverharding) en overdrachtsmaatregelen (bijvoorbeeld een geluidscherm) afgewogen. Gelet op de beperkte geluidbelasting (50/51 dB) geldt hiervoor op basis van het provinciale beleid een beperkt beleidsmatig budget. De maatregelen die op basis van dit budget kunnen worden getroffen, zijn niet doelmatig.

***In te zetten geluidmaatregelen***

Het treffen van maatregelen voor (sec) de woningen Op de Baan 22 en 24 is niet doelmatig gebleken. De provincie Limburg heeft echter in 2018 het Actieplan Omgevingslawaai Provinciale wegen 2019-2023 vastgesteld. Op basis van dit actieplan wordt bij groot onderhoud of reconstructie van wegen geluidreducerende wegdekverharding aangebracht als het verkeer in de bestaande situatie leidt tot een geluidbelasting van meer dan 55 dB bij woningen. Omdat dat laatste hier aan de orde is, heeft de provincie Limburg besloten een deel van de bestaande N276, over een weglengte van circa 530 meter, te voorzien van een wegdekverharding van type SMA-NL8 G+ Door deze maatregel wordt bij de woningen Op de Baan 22 en 24 alsnog voldaan aan de grenswaarde, zodat geen hogere waarde hoeft te worden vastgesteld. Ook voor de overige woningen aan weerszijden van de N276 zal de geluidbelasting door deze maatregel afnemen met circa 2 dB.




*Afbeelding 6.4: gedeelte van de N276 waar geluidreducerende wegdekverharding wordt aangebracht in het kader van het Actieplan Omgevingslawaai Provinciale wegen 2019-2023*

**Cumulatie**

***Berekening gecumuleerde geluidbelasting***

Uit de berekeningen blijkt dat voor 66 woningen een hogere waarde voor industrielawaai dient te worden vastgesteld. Voor wegverkeerslawaai hoeven, mede dankzij het aanbrengen van een geluidreducerende wegdekverharding op een deel van de bestaande N276, geen hogere waarden te worden vastgesteld. Voor alle 66 woningen waarvoor een hogere waarde dient te worden vastgesteld, is nader onderzocht of het vaststellen van de hogere waarde zal leiden tot onaanvaardbare cumulatieve effecten. Daarbij is rekening gehouden met de geluidbelasting vanwege Industriepark Swentibold (bij volledig benutte geluidzone) en met de geluidbelasting vanwege de spoorweg en verkeerswegen als gevolg waarvan de voorkeurswaarde wordt overschreden.

Uit het onderzoek blijkt dat bij de meeste van die 66 woningen de geluidbelasting in de heersende situatie al vrij hoog is als gevolg van de wegen N276, Aan de Linde en de Limbrichterstraat, en voor de meeste woningen in de heersende situatie sprake is van een geluidkwaliteit die te typeren valt van ‘matig’ tot en met ’slecht’. De overschrijding van de geldende grenswaarde voor het industriegeluid treedt vooral op op de laagst belaste zijdes van de woningen, daar waar het verkeerslawaai niet dominant is. Uit de analyses blijkt dat de geluidbelasting van de laagst belaste zijde bij 58 van de 66 woningen 55 dB of lager zal zijn. Een dergelijke geluidbelasting wordt doorgaans getypeerd als ‘redelijk’. Bij 8 woningen varieert de cumulatieve geluidbelasting van de laagst belaste zijde van 56 tot en met 61 dB, wat te typeren valt als ‘matig’ tot ‘tamelijk slecht’.

Tevens blijkt dat de geluidbelasting van de hoogst belaste zijde voor alle woningen – op één na – 56 dB of meer zal bedragen. Aangezien de vast te stellen hogere waarden voor industrielawaai variëert van 51 tot en met 55 dB(A) wordt duidelijk dat het industrielawaai zelden tot nooit dominant is. Dit valt te verklaren uit het gegeven dat het industrielawaai bij veel woningen aan een andere zijde zal bijdragen dan het verkeerslawaai (dat wel dominant zal zijn op de hoogst belaste zijde). Dergelijk hoge cumulatieve geluidbelastingen zijn te typeren als ‘matig’ tot ’slecht’, en dat is ook al het geval in de heersende situatie.

De woning Op de Baan 4 is als enige woning gelegen op het gezoneerde industrieterrein

Swentibold. Alhoewel de geluidbelasting als gevolg van het gezoneerde industrieterrein zal toenemen van 56 dB(A) (autonome situatie) naar 64 dB(A) (plansituatie), zal de cumulatieve geluidbelasting afnemen van 71 dB (autonome situatie) naar 65 dB (plansituatie). Deze afname wordt veroorzaakt door de verplaatsing van de N276 in oostelijke richting. In de autonome situatie bedraagt de geluidbelasting vanwege de N276 71 dB, en deze zal afnemen tot 54 dB. Per saldo is hier zodoende sprake van een afname van de cumulatieve geluidbelasting, en daarmee is ook een verbetering van de geluidkwaliteit te verwachten. De Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening adviseert voor woningen op een gezoneerd industrieterrein een geluidbelasting van ten hoogste 65 dB(A) (industrielawaai) toe te staan, en daaraan zal ook na de uitbreiding van VDL Nedcar worden voldaan.

***Aanvullende bovenwettelijke maatregelen***

In paragraaf 6.2 van het akoestisch onderzoek is voor alle 66 woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld aangegeven of de woning over een geluidluwe gevel beschikt (zowel in de autonome situatie als in de plansituatie). Daarnaast is de toename van de cumulatieve geluidbelasting op de niet-geluidluwe gevels in beeld gebracht. Beoordeeld is of - los van de maatregelen die al worden getroffen op het terrein van VDL Nedcar en door het aanbrengen van geluidreducerende wegdekverharding op een deel van de N276 - aanvullende, bovenwettelijke geluidmaatregelen mogelijk zijn om de cumulatieve geluidbelasting te verlagen.

Uit de analyses is gebleken dat bij het merendeel van de woningen waarvoor een hogere waarde moet worden vastgesteld de geluidbelasting vanwege de Aan de Linde/Limbrichterstraat dominant zal zijn aan de hoogst belaste zijde. Door ook deze wegvakken deels (circa 135 meter van de Aan de Linde en circa 90 meter van de Limbrichterweg) te voorzien van een wegdekverharding van het type SMA-NL8 G+ kan de cumulatieve geluidbelasting van de hoogst belaste zijde bij 33 van de 66 woningen met 1-2 dB worden verlaagd. Hoewel dit niet van invloed is op de vast te stellen hogere waarden - die worden immers verleend vanwege industrielawaai, niet vanwege wegverkeerslawaai - wordt daarmee wel de maatgevende geluidkwaliteit licht verbeterd.



*Afbeelding 6.5: gedeelten van de Aan de Linde en Limbrichterstraat waar geluidreducerende wegdekverharding wordt aangebracht*

***Toets aan provinciaal beleid/goede ruimtelijke ordening***

In het provinciale geluidbeleid (de beleidsregel *Vaststellen en wijzigen hogere waarden Wet geluidhinder,* vastgesteld door Gedeputeerde Staten in december 2013) is aangegeven in

welke gevallen en onder welke omstandigheden het verlenen van een hogere waarde acceptabel wordt geacht. De voornaamste voorwaarde in dit verband is de beleidsmatige wens dat woningen waarvoor een hogere waarde wordt verleend over ten minste één geluidluwe gevel beschikken. Op de betreffende gevel moet de geluidbelasting van elke geluidbron afzonderlijk voldoen aan de betreffende voorkeursgrenswaarde.

Deze voorwaarde geldt niet voor woningen die zich bevinden in een dynamische omgeving met hoge geluidbelastingen en die daardoor in de autonome situatie al niet beschikken over een geluidluwe gevel. Voor dergelijke woningen kan een hogere waarde voor de geluidbelasting alsnog worden verleend als dat geen wezenlijke verslechtering veroorzaakt van het akoestisch klimaat ter plaatse van de betreffende woning (artikel 3 van de beleidsregel).

Verder is in de provinciale beleidsregel opgenomen dat na vaststelling van de hogere waarde de vereiste gevelisolatie, teneinde te voldoen aan de in de Wet geluidhinder opgenomen binnenwaarden, wordt bepaald op basis van het gecumuleerde geluidniveau op de gevel. Uitzondering hierop zijn situaties waarbij de geluidbron waarvoor de hogere waarde wordt verleend geen relevante verhoging (meer dan 1,50 dB) van de cumulatieve geluidsbelasting tot gevolg heeft. In die situaties wordt de vereiste gevelisolatie bepaald op basis van de verleende hogere waarde (artikel 4 van de beleidsregels).

Uit de rekenresultaten blijkt dat bij 53 van de 66 woningen waarvoor een hogere waarde moet worden verleend, wordt voldaan aan de beleidsregels:

- 36 woningen beschikken ook na uitbreiding van VDL Nedcar nog over één of meer geluidluwe gevels en voldoen daardoor aan de beleidsregels. Er is voor deze woningen sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.
- Voor 17 woningen geldt dat deze woningen na uitbreiding van VDL Nedcar weliswaar niet over een geluidluwe gevel beschikken, maar dat het verlenen van een hogere waarde voor industrielawaai niet leidt tot toename van het cumulatieve geluidniveau met meer dan (afgerond) 1 dB. Een toename van het cumulatieve geluidniveau met (afgerond) 1 dB wordt in lijn met artikel 4 van de provinciale beleidsregels niet aangemerkt als een relevante verhoging van de geluidbelasting. Op grond daarvan kan dan ook worden geconcludeerd dat bij deze woningen geen sprake is van een wezenlijke verslechtering van het akoestisch klimaat. Ook voor deze 17 woningen geldt dat de Wet geluidhinder en de provinciale beleidsregels geen belemmering vormen voor het verlenen van de hogere waarde.

Voor de resterende 13 woningen wordt niet voldaan aan de provinciale beleidsregels. Afwijken van de beleidsregel is alleen mogelijk indien er sprake is van een bijzondere omstandigheid en de toepassing van de beleidsregels voor één of meer belanghebbenden onevenredige gevolgen heeft. Daarnaast geldt dat ook bij afwijking van de beleidsregels sprake moet zijn van een aanvaardbare geluidsbelasting bij de betreffende woningen. Ten aanzien van het akoestisch klimaat bij de 13 woningen waarvoor wordt afgeweken van de provinciale beleidsregel kan op grond van het akoestisch onderzoek worden gesteld dat:

- de cumulatieve geluidbelasting op de hoogst belaste gevel na het treffen van maatregelen aan de gemeentelijke wegen Aan de Linde en Limbrichterstraat bij geen van de 13 woningen méér dan 64 dB bedraagt; het cumulatieve geluidniveau ligt daarmee beneden het niveau van de hoogst toelaatbare geluidbelasting vanwege wegverkeer in stedelijke situaties;
- door het treffen van maatregelen aan de gemeentelijke wegen Limbrichterstraat en Aan de Linde het cumulatieve geluidniveau op de hoogst belaste gevel bij 8 van de 13 woningen afneemt ten opzichte van de autonome situatie;
- het cumulatieve geluidniveau op de hoogst belaste gevels bij geen van de woningen wezenlijk toeneemt ten opzichte van de autonome situatie. De toenames zijn beperkt tot 1 dB;
- bij alle 13 woningen de geluidbijdrage vanwege VDL Nedcar in de dag- en avondperiode

op alle gevels beneden het niveau van voorkeurswaarde ligt, waardoor in die perioden de geluidbijdrage van VDL Nedcar zondermeer acceptabel wordt geacht, zowel binnen als buiten de woning;
- alle 13 woningen beschikken over één of meer relatief stille gevels waarbij de cumulatieve geluidbelasting niet meer dan 55 dB (11 woningen) of 56 dB (2 woningen) bedraagt;
- 11 woningen beschikken over één of meer gedeeltelijk geluidluwe gevels. Van een gedeeltelijk geluidluwe gevel is bijvoorbeeld sprake als de geluidbelasting van alle omgevingsbronnen op de begane grond wel maar op de bovengelegen verdiepingen niet voldoet aan de voorkeurswaarde.

Verder geldt dat het geluid van het verkeer op de N276 ook (in meer of mindere mate) bijdraagt bij aan de totale ervaren milieukwaliteit bij de woningen in kwestie. In de toekomstige situatie wordt ook het geluid afkomstig van deze weg met bovenwettelijke maatregelen beperkt. Bij de afweging over de aanvaardbaarheid van het akoestisch klimaat is tevens meegewogen dat de aanwezigheid van een geluidluwe gevel géén wettelijk vereiste is.

Voor de 13 woningen zal de noodzakelijke gevelwering, aanvullend op hetgeen daarover is opgenomen in de provinciale beleidsregels, worden bepaald op basis van de cumulatieve geluidbelasting, óók in die gevallen dat de hogere waarde geen relevante verhoging van de cumulatieve geluidsbelasting tot gevolg heeft. Daarnaast wordt het onderzoek naar de noodzakelijke gevelmaatregelen voor deze woningen niet beperkt tot de gevels waarvoor een hogere waarde wordt verleend maar richt het zich op alle gevels van de betreffende woning.

Geconcludeerd is dat de toepassing van de beleidsregels voor deze 13 woningen onevenredige gevolgen heeft voor de uitbreiding van VDL Nedcar en de daarmee samenhangende economische en maatschappelijke belangen. Het vraagt verdergaande maatregelen dan reeds voorzien, en de daarmee samenhangende investeringen en risico's voor de bedrijfsvoering maken de uitbreiding van VDL Nedcar redelijkerwijs onmogelijk. Gelijktijdig moet worden geconstateerd dat in de onderhavige situatie ook bij de afwezigheid van een geluidluwe gevel een aanvaardbaar akoestisch klimaat voldoende is geborgd. Daarom wordt voor deze woningen, in afwijking van de provinciale beleidsregel, een hogere waarde vastgesteld. Gezien het voorgaande is de conclusie dat bij alle woningen waarvoor een afwijking van de provinciale beleidsregel noodzakelijk is, een aanvaardbaar akoestisch klimaat is gewaarborgd.

### 6.3.3 Relevantie voor het PIP

De nieuwe geluidzone rond Industriepark Swentibold is in dit PIP vastgelegd. De zone is kleiner dan de huidige zone. Het PIP voorziet daarom, naast een regeling voor de nieuwe zone, ook in een regeling voor het verwijderen van delen van de huidige geluidzone uit de geldende bestemmingsplannen. Voor de exacte wijze waarop dat is gedaan, wordt verwezen naar paragraaf 4.5.

Gebleken is dat door de wijziging van de geluidzone rond het industrieterrein - en door het gegeven dat bij de vaststelling van de huidige geluidzone in 2000 geen hogere waarden zijn vastgesteld - nu voor 66 woningen een hogere waarde voor industrielawaai moet worden verleend. Daarbij is al rekening gehouden met maatregelen die VDL Nedcar treft om de geluidbelasting te beperken, bijvoorbeeld door het instellen van een maximumsnelheid en door akoestisch relevante (buiten)activiteiten op grotere afstand van Nieuwstadt te projecteren. Vanwege wegverkeerslawaai (aanpassing van de provinciale wegen) hoeven geen hogere waarden te worden verleend. Om de (cumulatieve) geluidbelasting op de woningen te beperken, wordt wel een aantal maatregelen getroffen aan de bestaande wegen: delen van de N276, de Aan de Linde en de Limbrichterweg worden uitgevoerd met een geluidreducerende wegdekverharding.

## 6.4 Water

### 6.4.1 Algemeen

Voor ieder ruimtelijk plan is het opstellen van een waterparagraaf verplicht. In de waterparagraaf wordt aangegeven hoe met het aspect water wordt omgegaan.

### 6.4.2 Beleid Waterschap Limburg

**Waterbeheerplan**

Het plangebied valt onder het beheer van Waterschap Limburg. Het waterschap heeft in het waterbeheerplan 'Water in beweging' vastgelegd hoe het watersysteem en de waterkeringen op orde worden gebracht en gehouden en welke thema's in de komende jaren aan de orde zijn. Het waterschap beschrijft in het waterbeheerplan hoe – binnen de kaders van de Waterwet, de Europese Kaderrichtlijn Water, de Deltabeslissingen en het Provinciaal Omgevingsplan Limburg – wordt gewerkt aan de wateropgaven. In het waterbeheerplan worden de volgende thema's onderscheiden:

- Hoogwaterbescherming Maas: Er wordt door het waterschap ingezet op dijkversterking en de zorgplicht voor kwaliteit van de waterkeringen.
- Regionaal watersysteem: Het waterschap heeft het doel bescherming te bieden tegen wateroverlast uit beken en regenwaterbuffers, te zorgen voor voldoende zoet water en te zorgen voor voldoende waterkwaliteit. Er wordt gekeken naar de functie die water in een bepaald gebied vervult en wat dat betekent voor de waterkwaliteit en – kwantiteit. Het doel is te komen tot voldoende schoon water en droge voeten voor inwoners en bedrijven in Limburg.
- Zuiveren en waterketen: Het waterschap is verantwoordelijk voor het transport en de zuivering van afvalwater en wil zowel het transport als de zuivering optimaliseren.
- Crisisbeheersing: Het waterschap wil een professionele crisisorganisatie opzetten en onderhouden om slachtoffers en economische/ecologische schade bij watergerelateerde calamiteiten te voorkomen of te beperken.

De kerntaken van het waterschap bestaan uit het beheer van het totale watersysteem in het beheersgebied. Dit betekent dat het waterschap de zorg heeft voor kwaliteit en kwantiteit van de oppervlaktewateren, voor de waterkeringen langs de Maas en voor het beheer van de zuiveringsinstallaties. Het waterschap is verantwoordelijk voor een correcte inpassing van water en de belangen van waterbeheer en waterveiligheid in ruimtelijke plannen. Het waterschap wordt via de watertoets betrokken in het voortraject van het opstellen van ruimtelijke plannen. De strategie van het waterschap is drieledig: het waterschap streeft naar meer ruimte voor water, naar het scheiden van vuil water en schoon water (afkoppeling van hemelwater) en naar het veiligstellen van waterbelangen en waterstaatkundige elementen. Meer ruimte voor water kan bijdragen aan meer waterveiligheid, een betere ontwikkeling van natuur en landbouw, een betere woon- en leefomgeving en minder overbelasting van de beken.

Bij in- en uitbreidingsplannen adviseert en toetst het waterschap op hydrologische effecten, waarbij hydrologisch neutraal ontwikkelen het uitgangspunt is. Een initiatief mag in principe niet leiden tot een verandering in de waterhuishoudkundige situatie ter plaatse en in de directe omgeving. Bij nieuwbouw streeft het waterschap naar 100% afkoppeling. Daarnaast gaat het waterschap uit van de trits 'regenwater schoon houden - scheiden - schoon maken'. Regenwater mag alleen worden geloosd op het oppervlaktewater als het schoon is.

Voor het verantwoord afkoppelen van regenwater hanteert het waterschap een voorkeursvolgorde, die aansluit bij de voorkeursvolgorde van de provincie Limburg. De voorkeursvolgorde betekent dat de voorkeur voor het afkoppelen van regenwater uitgaat naar het infiltreren van het regenwater in de bodem, waarbij het regenwater afkomstig van

schone dakoppervlakken rechtstreeks in de bodem geïnfiltreerd mag worden. Infiltratie van regenwater afkomstig van overige verharde oppervlakken dient minimaal te geschieden door middel van een bodempassage of mag, afhankelijk van het grondgebruik, niet worden afgekoppeld.

**Keur 2019**

De Keur is een verordening van het waterschap waarin regels zijn opgenomen die gelden voor het door het waterschap beheerde waterkeringen, watersysteem en de bijbehorende waterstaatswerken. De Keur omvat Algemene Regels waarmee wordt omschreven voor welke handelingen geen vergunning benodigd is. Wanneer niet aan de algemene regels wordt voldaan, kan middels een vergunning toestemming voor de betreffende handelingen worden aangevraagd.

Op 1 april 2019 is de nieuwe Keur van Waterschap Limburg in werking getreden. De belangrijkste verandering is de aanscherping van de regels voor het lozen van regenwater bij de realisatie van verharde terreinen en gebouwen. Vanwege de klimaatverandering en het voorkomen van wateroverlast is het nodig is om bij deze ontwikkelingen fors meer buffercapaciteit te vragen. Voor Limburg buiten het Heuvelland geldt dat voor de waterberging rekening moet worden gehouden met 100 mm neerslag in 1 dag. Voor het Heuvelland is de norm 80 mm in 2 uur. Van deze waarde mag de infiltratiecapaciteit van de bergingsvoorziening worden afgetrokken.

De realisatie van nieuw verhard oppervlak moet waterneutraal worden uitgevoerd. Dit betekent dat de aanvrager voldoende compenserende maatregelen moet nemen, zodat het oppervlaktewatersysteem na realisering van de verharding niet zwaarder wordt belast dan voordien. Dit kan onder andere bereikt worden door het graven van hemelwaterbuffers of het aanleggen van wadi's. De aanvrager moet bij de aanvraag zelf aangeven op welke manier en waar hij de compensatie gaat realiseren. Hiermee wordt het functioneren van het watersysteem als geheel gediend (grondwater en oppervlaktewater) en wordt het risico op wateroverlast beperkt.

### 6.4.3 Beleid grondwaterbescherming

De provincie Limburg is bevoegd gezag voor werkzaamheden in waterwingebieden en grondwaterbeschermingsgebieden binnen de provincie. het beleid in deze gebieden is gericht op de bescherming van de grondwaterkwaliteit. In de Omgevingsverordening Limburg 2014 zijn hiertoe regels opgenomen (zie ook paragraaf 5.2.2). Het waterwingebied Susteren ligt in het uiterste noordoosten van het plangebied. Rond het waterwingebied ligt een grondwaterbeschermingsgebied en het plangebied ligt volledig in de boringsvrije zone Roerdalslenk. Waterleiding Maatschappij Limburg is verantwoordelijk voor de drinkwaterwinning in het waterwingebied Susteren.

### 6.4.4 Waterhuishoudkundig plan

Ten behoeve van de uitbreiding van VDL Nedcar is een waterhuishoudkundig plan opgesteld (*Uitbreiding VDL Nedcar onderdeel water, Antea Group, 2020*). Het waterhuishoudkundig plan is als Bijlage 4 bij deze toelichting opgenomen. In het waterhuishoudkundig plan is de huidige waterhuishoudkundige situatie in beeld gebracht, is het relevante beleid van het Rijk, de provincie en het Waterschap geïnventariseerd en is de toekomstige situatie in beeld gebracht. Daarbij is specifiek aandacht besteed aan de waterlopen in en rond het plangebied en aan de watercompensatie. De waterparagraaf die onderdeel is van het waterhuishoudkundig plan is hierna overgenomen, voor zover die van toepassing is op het plan dat dat in dit PIP mogelijk is gemaakt.

**Huidige situatie**

Het VDL Nedcar-terrein ligt tussen de dorpen Born, Buchten, Holtum en Nieuwstadt. Aangrenzend in het westen ligt de A2, in het zuiden ligt de N297 en aan de oostzijde de N276.

Vlak ten noorden van het terrein ligt Kasteel Wolfrath. Het fabrieksterrein van VDL Nedcar heeft in de huidige situatie een oppervlakte van circa 93 hectare en wordt uitgebreid naar een totale oppervlakte van circa 150 hectare. In de huidige situatie is het gebied vrijwel geheel verhard.

***Maaiveldhoogte en waterlopen***

De maaiveldhoogte in en rondom het VDL Nedcar-terrein ligt tussen de NAP + 30 m en NAP + 35 m en loopt af vanaf het zuiden richting het noorden. Rondom en op het VDL Nedcar-terrein liggen verschillende waterlopen die globaal van het zuiden naar het noorden stromen. Aan de westkant van het terrein ligt de Hons-Venkebeek. Deze beek vindt zijn oorsprong in het natuurgebied Grasbroek, vlak ten noorden van Guttecoven. Ten zuidwesten van het terrein ligt de Bosgraaf, die net ten noorden van het Grasbroek ontspringt en uitmondt in de Lindbeek. De Lindbeek loopt oostelijk van het terrein richting het noordoosten en mondt vervolgens uit in de Hons-Venkebeek. Oostelijk van het VDL Nedcar-terrein stroomt de Geleenbeek van zuidoost naar noordwest.

***Grachtensysteem***

Langs de bebouwing van het VDL Nedcar-terrein is een grachtensysteem aangelegd voor zowel het bergen van water als voor bluswater tijdens een calamiteit

***Bodemopbouw***

In het gebied komen de formaties van Boxtel, Beegden en Stramproy voor. Ter hoogte van het terrein van VDL Nedcar komen volgens REGIS II nagenoeg alleen goed doorlatende zanden voor. Op een diepte van NAP + 20 m komt een kleilaag voor met een dikte van circa één meter, en op een diepte van NAP -10 m ligt een kleilaag toenemend in dikte richting het oosten tot een dikte van circa vier meter. Door Geonius is in 2019 bodemonderzoek uitgevoerd op de terreinen voor de voorgenomen uitbreiding van het fabrieksterrein. Uit dit onderzoek blijkt dat de bodem vanaf maaiveld tot ca. 0,5 m –mv meestal leem of zandige leem bevat. Hieronder bestaat de bodem tot 4 m –mv overwegend uit matig fijn tot matig grof zand.

***Grondwater***

De grondwaterstanden liggen over het algemeen diep, resulterend in de grondwatertrappen VII of VIII. Grondwatertrap VIII heeft een gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) van dieper dan 1,4 m -mv en een gemiddeld laagste grondwaterstand (GLG) van dieper dan 1,6 m –mv. Het hemelwater dat terechtkomt op bebouwing en parkeerplaatsen wordt beschouwd als schoon water wanneer geen uitlogende bouwmaterialen als lood, zink en zacht PVC worden gebruikt. Eventuele verontreinigingen van wegverharding worden opgevangen door de aanwezige bermen of waterbergingen (zoals bij het gebruik van Rockwool). Hierdoor verslechtert de grondwaterkwaliteit niet.

De grond is niet of hooguit licht verontreinigd is met de verontreinigingen zoals opgenomen in het standaard onderzoekspakket (zware metalen, PAK, PCB, minerale olie). Het ondiepe grondwater is plaatselijk licht verontreinigd met barium, naftaleen, nikkel, cadmium en/of molybdeen. De milieuhygiënische bodemkwaliteit heeft geen consequenties voor de voorgenomen herontwikkeling.

Uit informatie van de provincie en VDL Nedcar blijkt dat mogelijk de grondwaterverontreiniging afkomstig van het voormalige Philipsterrein in Sittard (Dr. Nolenstraat) zich onder het VDL Nedcar-terrein door in de richting van de Maas beweegt. De naar verwachting aanwezige stoffen zijn Tetrachlooretheen (PER) en Trichlooretheen (TRI). Binnen het onderdeel ‘bodem’ wordt hier nader onderzoek naar verricht.

**Toekomstige situatie**

***Waterlopen***

- Hons-Venkebeek: De Hons-Venkebeek wordt omgelegd richting het noordoosten langs het fabrieksterrein. De Hons-Venkebeek voedt de grachten rondom het kasteel. Bij de

verleggingen is dit nog steeds het geval.

- Lindbeek: De Lindbeek wordt verlegd en komt langs de nieuwe randweg te liggen. De Lindbeek loopt hier langs de verlegde N276, oostelijk van het fabrieksterrein. Ter hoogte van de bocht van de Geleenbeek maakt de Lindbeek ook een bocht naar het westen, kruist met een duiker de huidige N276 en vervolgt vanaf daar het bestaande traject. De lengte van de verlegde beek is ongeveer even groot als de lengte van de huidige Lindbeek.
- Bosgraaf: Omdat een nieuwe ongelijkvloerse kruising wordt gerealiseerd in de N297 moet de Bosgraaf voor een gedeelte worden omgelegd. De Bosgraaf wordt voor een deel parallel aan de weg omgelegd en kruist vervolgens de N297 verder westelijk dan in de huidige situatie. De voorgestelde optie voor de nieuwe loop zorgt voor een verlenging van de beek met circa 150 meter

***Watercompensatie***

- Compensatie infrastructuur

De oppervlakte aan verharding neemt door de aanleg van nieuwe infrastructuur toe. Langs de wegen zijn greppels voorzien. Uit berekening blijkt dat de greppels voldoende bergingscapaciteit bieden voor de toename van verharding.

De N276 loopt voor een groot gedeelte langs de Lindbeek. Het waterschap heeft aangegeven dat water van de weg apart moet worden opgevangen. Daarom wordt uitgegaan van een gecombineerd profiel met een dijkje tussen de Lindbeek en de greppel voor het opvangen van het hemelwater vanaf de weg.

- Compensatie voor demping

Langs de huidige bebouwing lopen brede grachten. De grachten aan de noordzijde gaan in ieder geval verloren door de realisering van nieuwe bebouwing. Doordat de grachten verdwijnen moet er gecompenseerd worden voor het verdwijnen van een deel van de waterberging. In totaal verdwijnt circa 6.500 m² aan oppervlaktewater dat moet worden gecompenseerd.

- Compensatie voor verharding

Het VDL Nedcar-terrein wordt uitgebreid met circa 55 hectare. Het uitgangspunt is dat de uitbreiding geheel of vrijwel geheel verhard is. Uitgaande van een bergingseis van 100 mm conform de Keur moet er circa 55.000 m³ berging worden gerealiseerd.

***Hemelwaterafvoer, waterberging***

Voor de waterberging zijn er meerdere mogelijkheden, zoals de toepassing van berging in wadi of in voorzieningen onder bestrating. Uit de beschikbare bodemgegevens blijkt verder dat de grondwaterstanden relatief diep liggen. De bodem is overwegend zandig en deels ook grindig. Deze factoren maken dat infiltratie een goede techniek is voor de verwerking van hemelwater. Bij de berekeningen voor de invulling van de berging is vooralsnog geen rekening gehouden met infiltratie. Berging kan onder meer worden gerealiseerd in het Grand Canal (wadi, circa 2.200 m³), en onder verhardingen (parkeerplaatsen en verhardingen rondom de gebouwen) met technieken als Rockflow en infiltratiekratten.

### 6.4.5 Relevantie voor het PIP

De uitbreiding van VDL Nedcar en de aanpassing van de infrastructuur gaan gepaard met de verlegging van delen van de Hons-Venkebeek, Lindbeek en Bosgraaf. De (nieuwe) ligging van de beken is op de verbeelding bestemd als 'Water', waarbij is uitgegaan van een breedte en profiel zoals voorgesteld in het waterhuishoudkundig plan. De beschermingszones die volgens de Keur gelden rond de beken zijn in het bestemmingsplan bestemd als 'Waterstaat - Beschermingszone watergang'.

Op basis van het beleid van het waterschap geldt bij een toename van bebouwing en verharding een waterbergingsopgave. De berging moet voldoende capaciteit hebben om een bui van 100 mm in 24 uur op te kunnen vangen. In de planregels van de

bedrijfsbestemmingen is een voorwaardelijke verplichting opgenomen die uitgaat van deze normering. Daarnaast is in deze bestemmingen voorzien in een voorwaardelijke verplichting die bepaalt dat het dempen of verwijderen van waterbergingsvoorzieningen uitsluitend is toegestaan als een voorziening met een even grote (of grotere) capaciteit terugkomt.

Het waterwingebied, het grondwaterbeschermingsgebied en de boringsvrije zone Roerdalslenk zijn aangeduid op de verbeelding.

## 6.5 Verkeer en parkeren

### 6.5.1 Algemeen

Indien een bestemmingsplan (of inpassingsplan) een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt, dient te worden beschreven of dit gevolgen heeft voor de verkeersafwikkeling en, zo ja, of maatregelen nodig zijn in verband met de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid.

In een bestemmingsplan (of inpassingsplan) dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt, dient daarnaast te worden beschreven op welke wijze wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Vanwege het vervallen van de mogelijkheid om parkeren te toetsen via de Bouwverordening dient daarnaast te worden voorzien in een parkeerregeling.

### 6.5.2 Onderzoek verkeer

Ten behoeve van dit PIP is een onderzoek verricht naar mobiliteit, bereikbaarheid en verkeer (*Uitbreiding VDL Nedcar, Mobiliteit, bereikbaarheid en verkeer, Antea Group, 2020*). De rapportage is als Bijlage 5 bij deze toelichting opgenomen. In het onderzoek is de bereikbaarheid in beeld gebracht op basis van de gevolgen op het verkeer en vervoer. De effecten zijn kwantitatief (vanuit een verkeersmodel) en kwalitatief (verkeersveiligheid) beschreven en beoordeeld. Daarvoor is gebruikgemaakt van verschillende plannen en onderzoeken die in de afgelopen jaren (2016-2020) zijn verricht.

**Aanleiding**

Met de geplande uitbreiding van VDL Nedcar nemen de verkeersstromen (aanvoer onderdelen en afvoer auto's met vrachtwagens, personeel) toe ten opzichte van de huidige situatie. Op grond van het verkeersmodel, prognose 2034 (autonome groei van het verkeer plus de groei veroorzaakt door de uitbreiding van VDL Nedcar, modelberekeningen VDL Nedcar, RHDHV 2019) kan geconstateerd worden dat de verwachte intensiteiten dermate hoog zijn dat ingrijpende maatregelen noodzakelijk zijn om het verkeer ook in de toekomst op een vlotte en veilige wijze te kunnen afwikkelen. Ook tonen deze cijfers aan dat in de nadere planvorming en uitwerking van maatregelen voldoende aandacht moet worden besteed aan de bereikbaarheid van en leefbaarheid in onder andere Nieuwstadt en Holtum.

Meer specifiek zijn de verwachte verkeersknelpunten als volgt:

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

Het knelpunt bij de aansluiting van het VDL Nedcar-terrein wordt veroorzaakt door verkeersbewegingen van personeel tijdens de piekmomenten in de middag. De dienstwissel en de daarmee gepaard gaande verkeersbewegingen zijn een belangrijke veroorzaker van knelpunten op de omliggende infrastructuur. Eerder is onderzocht of geschoven kan worden met diensttijden van het personeel. Dat is geen reële mogelijkheid gebleken. Wel is het uitgangspunt dat de dienstwissel niet samenvalt met de regulier spitsmomenten.

VDL Nedcar zet reeds maximaal in op vervoersmanagement en zal zich in samenwerking met

Zuid Limburg Bereikbaar inzetten om het gebruik van de auto verder terug te dringen. In de verkeersmodellen is dan ook al rekening gehouden met een carpoolpercentage van 40%. Desondanks laten deze verkeersmodellen zien dat er verkeerskundige knelpunten ontstaan en dat infrastructurele aanpassingen noodzakelijk zijn.

**Aanpassing infrastructuur**

Als gevolg van de geconstateerde toekomstige knelpunten is onderkend dat aanpassing van de infrastructuur (de provinciale wegen N276 en N297 en de aansluitingen van VDL Nedcar op die wegen) noodzakelijk is om de bereikbaarheid en doorstroming te garanderen. Voor de infrastructurele mogelijkheden zijn meerdere (voor)studies gedaan naar alternatieven (en varianten). In hoofdstuk 4 van het verkeersonderzoek zijn de aanpassingen aan de infrastructuur uitgebreid toegelicht. Geconcludeerd is dat het voorkeursalternatief voldoet aan de verkeerskundige doelstellingen van het project op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming.

**Parkeren**

Op het terrein van VDL Nedcar is na uitbreiding voorzien in een drietal geconcentreerde parkeerlocaties. In de huidige plannen neemt het aantal parkeerplaatsen op 'West' (2.680) en 'Zuid' (2.425) met circa 1.000 plekken toe ten opzichte van 2017. De voertuigen die parkeren op Yard E (2.300) worden afgewikkeld via een nieuwe aansluiting op de N297, aan de noordzijde van het terrein VDL Nedcar.

### 6.5.3 Relevantie voor het PIP

Het PIP is mede opgesteld om de infrastructurele ingrepen op de provinciale wegen rond het terrein van VDL Nedcar mogelijk te maken. De bestemming 'Verkeer' is daarom - waar nodig - verruimd om de aanleg van een ongelijkvloerse kruising in de N297 mogelijk te maken. Ook voor de nieuwe N276 is de bestemming 'Verkeer' opgenomen.

In de regels van dit PIP zijn voorwaarden opgenomen voor het gebruik van de nieuwe noordelijke toegang van VDL Nedcar (de aansluiting van Yard E op de N276). In de bestemming 'Bedrijventerrein - 1' is bepaald dat deze toegang niet mag worden gebruikt door vrachtverkeer. Al het vrachtverkeer dat van en naar het terrein van VDL Nedcar rijdt, dient in de nieuwe situatie namelijk gebruik te maken van de ongelijkvloerse kruising in de N297 om het terrein van VDL Nedcar te betreden. Daarnaast is geregeld dat de toegang door maximaal 900 motorvoertuigen per uur mag worden gebruikt. Hierdoor worden afwikkelingsproblemen op de kruising met de N276 tijdens dienstwissels van VDL Nedcar voorkomen.

Parkeren vindt in de nieuwe situatie - net als in de huidige situatie - volledig plaats op eigen terrein. In de planregels is voorzien in parkeerregels om toetsing aan het geldende parkeerbeleid van de gemeenten Sittard-Geleen en Echt-Susteren mogelijk te maken.

## 6.6 Luchtkwaliteit

### 6.6.1 Algemeen

Hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen) bevat de regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. In de Wet milieubeheer zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen voor diverse verontreinigende stoffen, waaronder stikstofdioxide ($NO_2$) en fijn stof ($PM_{10}$ en $PM_{2,5}$). In artikel 5.16 van de Wet milieubeheer is bepaald dat bestuursorganen bevoegdheden (zoals het vaststellen van een bestemmingsplan of een inpassingsplan) mogen uitoefenen wanneer sprake is van één of meer van de volgende gevallen:

a. er is geen sprake van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden;
b. de concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht verbetert of blijft tenminste gelijk;
c. het plan draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de concentratie van de

desbetreffende stoffen in de buitenlucht;

d. de ontwikkeling is opgenomen in een vastgesteld programma, zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Een nadere uitwerking van de regelgeving met betrekking tot het begrip 'niet in betekende mate' is vastgelegd in het 'Besluit niet in betekende mate' en de 'Regeling niet in betekenende mate'. Als regel geldt dat projecten die minder dan 3% van de grenswaarde voor NO2 en PM10 bijdragen (3% van 40 µg/m3 ofwel 1,2 µg/m3) als 'niet in betekenende mate' kunnen worden aangemerkt. Voor deze projecten kan een toetsing aan de grenswaarden dus achterwege blijven.

### 6.6.2 Luchtkwaliteitsonderzoek

Ten behoeve van het PIP is een luchtkwaliteitsonderzoek verricht ( *VDL Nedcar te Born, Luchtkwaliteitsonderzoek PIP/MER, Antea Group, 2020*). Het onderzoek is als Bijlage 6 bij deze toelichting opgenomen. Hierbij is rekening gehouden met alle bij het PIP beoogde ontwikkelingen die leiden tot een toename of verandering van de emissies van luchtverontreinigende stoffen, zoals genoemd in de Wet milieubeheer. Het gaat zowel om emissies vanwege het wegverkeer als om emissies vanuit VDL Nedcar. De concentraties luchtverontreinigende stoffen zijn in beeld gebracht door middel van toetspunten op locaties waar de beoordelingsplicht geldt (voornamelijk nabij woningen).

Op basis van het uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek kan worden geconcludeerd dat op alle onderzochte locaties wordt voldaan aan de te toetsen grenswaarden uit Titel 5.2 van de Wet milieubeheer:

- **$NO_2$**: de maximale jaargemiddelde concentratie bedraagt 28,2 µg/m$^3$. De berekende jaargemiddelde concentraties $NO_2$ liggen dus ruim onder de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie (40 µg/m$^3$). De berekende uurgemiddelde concentratie $NO_2$ mag niet meer dan 18 keer per jaar groter zijn dan 200 µg/m$^3$. Uit de berekeningen blijkt dat de uurgemiddelde concentratie NO2 op alle beoordelingspunten minder dan 18 keer per jaar groter is dan 200 µg/m$^3$.
- **$PM_{10}$**: de maximale jaargemiddelde concentratie bedraagt 18,8 µg/m$^3$. De berekende jaargemiddelde concentraties $PM_{10}$ liggen dus ruim onder de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie (40 µg/m$^3$). De berekende 24-uursgemiddelde concentratie $PM_{10}$ mag niet meer dan 35 keer per jaar groter zijn dan 50 µg/m$^3$. Uit de berekeningen blijkt dat de 24-uursgemiddelde concentratie PM10 op alle beoordelingspunten minder dan 35 keer per jaar groter is dan 50 µg/m$^3$.
- **PM2,5**: de maximale jaargemiddelde concentratie bedraagt 11,5 µg/m$^3$. De berekende jaargemiddelde concentraties PM2,5 liggen dus ruim onder de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie (25 µg/m$^3$).

Hiermee wordt voldaan aan artikel 5.16, sub a van de Wet milieubeheer. De luchtkwaliteitseisen vormen daarom geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

### 6.6.3 Relevantie voor het PIP

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat op alle toetspunten ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden. De luchtkwaliteitseisen staan vaststelling van het PIP daarom niet in de weg.

## 6.7 Trillingshinder

### 6.7.1 Algemeen

Uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening dient te worden nagegaan of door de realisering van een initiatief hinder of overlast door trillingen kan ontstaan. Daarbij is enerzijds van belang of schade kan optreden aan gebouwen en anderzijds of trillingen kunnen worden waargenomen die hinder veroorzaken voor mensen in gebouwen. Er kan onder meer trillingshinder ontstaan vanwege weg- of spoorwegverkeer, vanwege industriële activiteiten en (tijdelijk) vanwege bouwactiviteiten. Voor trillingen gelden geen wettelijke vereisten. Voor de beoordeling van trillingen kan worden aangesloten bij door de Stichting Bouw Reasearch opgestelde trillingsrichtlijnen.

### 6.7.2 Onderzoek trillingshinder

Ten behoeve van dit PIP is een onderzoek naar trillingen verricht (*Beschouwing effecten trillingen, Antea Group, 2020*). De rapportage is als Bijlage 7 bij deze toelichting opgenomen. In het onderzoek is een kwalitatieve beschouwing uitgevoerd voor de voorgenomen ontwikkeling. Doel van de beschouwing is om te bepalen wat naar verwachting gevolgen zijn voor de trillingen (in de realisatiefase, door industriële activiteiten en door wegverkeer) op omliggende gevoelige objecten. Het gaat er hierbij om te bepalen in hoeverre een verhoogde kans op schade en/of hinder op omliggende voor trillingen gevoelige objecten in voldoende mate is uit te sluiten. Hierbij is gekeken naar de volgende situaties:

- trillingen in de aanlegfase;
- trillingen in de gebruiksfase:
    - effecten van activiteiten binnen het bedrijfsperceel (huidige situatie versus situatie met uitbereiding);
    - effect vanwege verkeer op omliggende aan te passen wegen (huidige wegprofiel/-ligging versus gewijzigde wegprofiel/- ligging.

Als basis voor de beoordeling zijn de door Stichting Bouw Research opgestelde trillingsrichtlijn deel A: Schade aan gebouwen (november 2017) en deel B: Hinder voor personen (2002) gehanteerd. In het onderzoek zijn de volgende conclusies getrokken.

**Trillingen door hei- en trilwerkzaamheden (realisatiefase)**

Buiten een straal van 65 meter is, tijdens de realisatiefase bij heiwerkzaamheden, de kans op constructieve schade nihil en de kans op niet-constructieve schade acceptabel klein. Dit wil niet zeggen dat het zeker is dat er binnen een straal van 65 meter schade ontstaat, echter naarmate de afstand tot de trillingsbron kleiner is, wordt de kans op schade steeds groter.

Uitgaande van de huidige plannen zijn er drie, mogelijk vier aandachtspunten:

- De woning aan Op de Baan 4 ligt binnen een straal van 65 meter van de nieuw te realiseren montagehal. Hierdoor kan er in de realisatie (door heiwerkzaamheden) een kans op schade en hinder door trillingen ontstaan. Geadviseerd wordt om voor de realisatie trillings-arme technieken voor de montagehal te gebruiken, zover het een positie betreft van 65 meter of minder van de woning.
- De heiwerkzaamheden tijdens de bouw van de nieuwe pershal zouden een verhoogde kans op schade kunnen veroorzaken aan Kasteel Wolfrath indien deze binnen een straal van 65 meter plaatsvinden, momenteel is de inschatting dat deze op circa 70 meter van het Kastreel zullen plaatsvinden. Men kan ervoor kiezen om tijdens de bouw te monitoren bij het Kasteel.
- Ook kan er in een straal rond 150 meter van de werkzaamheden een verhoogde kans op trillingshinder ontstaan, het is raadzaam om de betrokken adressen vooraf te informeren over de aard en duur van de werkzaamheden.
- Voor de heiwerkzaamheden bij de brug (N276) over de Geleenbeek is het raadzaam om

vooraf contact op te nemen met de beheerder van de hogedrukgasleiding die zich daar bevindt, in overleg kunnen er tijdens de heiwerkzaamheden gemonitord worden, indien noodzakelijk kan er dan uitgeweken worden naar een alternatieve bouwwijze.

**Trillingen door verkeer (realisatiefase en gebruiksfase)**
Uit berekeningen blijkt dat, bij zwaar verkeer, vanaf een afstand tussen gebouw en weg van meer dan 5 meter de kans op schade nihil is. Bij een afstand van 14 meter en minder van de weg is er een verhoogde kans dat er hinder ontstaat. Afhankelijk van de route van het bouwverkeer zou het mogelijk kunnen zijn dat er enkele woningen binnen een straal van 14 meter van de route komen te liggen, waardoor er een verhoogde kans op trillingshinder ontstaat. Het is dan raadzaam om de betrokken adressen hierover te informeren. De aanpassingen aan de wegen N276 en N297 zorgen naar verwachting niet voor een kans op schade of trillingshinder, aangezien de afstand van de nieuw te realiseren wegen tot trillingsgevoelige gebouwen groter is dan 5 respectievelijk 14 meter.

**Trillingen door bedrijfsactiviteiten (gebruiksfase)**
Er wordt een tweede productielijn gerealiseerd waar dezelfde werkzaamheden zullen plaatsvinden als in de bestaande productiehallen. Met name in de pershal kan sprake zijn van werkzaamheden waarbij trillingen worden veroorzaakt. In overige hallen zijn de werkzaamheden van zodanige aard dat hierbij geen significante trillingsniveau aan de orde zullen zijn.

In de gebruiksfase wordt niet verwacht dat activiteiten binnen het bedrijfsterrein zorgen voor een kans op schade of trillingshinder. In de pershal wordt een grote mate van trillingsreductie naar de omgeving bewerkstelligd door de installatie op trillingsdempers te plaatsen, een grote stijve massa als ondergrond aan te brengen en damwanden te slaan rondom de kelderwanden. Het is daarom voldoende aannemelijk dat op een afstand van 70 meter (ter plaatse van de dichtstbijzijnde trillingsgevoelige bebouwing) wordt voldaan aan de grenswaarden van de SBR-richtlijn.

### 6.7.3 Relevantie voor het PIP

Uit het onderzoek naar trillingshinder blijkt dat er vanwege het initiatief, zowel in de realisatiefase als in de gebruiksfase, naar verwachting geen schade of hinder vanwege trillingen optreedt. Uit oogpunt van trillingshinder zijn er daarom geen belemmeringen voor het initiatief. In de onderzoeksrapportage zijn enkele aanbevelingen voor de realisatiefase opgenomen en daarnaast dient de pershal zodanig te worden gerealiseerd dat de overdracht van trillingen wordt beperkt. Het betreft uitvoeringsaspecten, die niet in het PIP hoeven te worden geborgd.

## 6.8 Lichthinder

### 6.8.1 Algemeen

Uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening dient te worden nagegaan of door de realisering van een initiatief lichthinder kan ontstaan. Voor lichthinder gelden geen wettelijke vereisten. In veel gevallen kan worden volstaan met een kwalitatieve beschouwing van de effecten van (een toename van) verlichting.

### 6.8.2 Onderzoek lichthinder

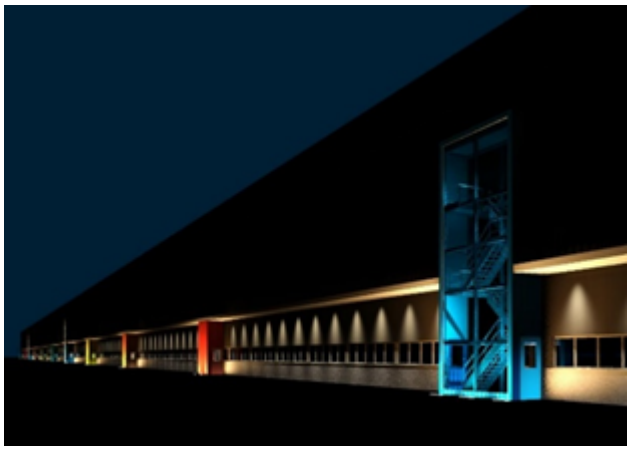
In paragraaf 8.3.5 van het MER is onderzocht welke effecten kunnen ontstaan met betrekking tot lichthinder. Bij de effectbeoordeling is gebruik gemaakt van de architectonische vormgeving en de landschappelijke inpassing zoals die in het beeldregieplan *(Antea Group, 2020)* voor de uitbreiding van VDL Nedcar zijn opgenomen. Voor het bepalen van de kans op (toename van) lichthinder zijn clusters van woningen in de omgeving van het plangebied beschouwd: in Holtum/Born, aan de Holtummerweg, in Nieuwstadt en op de gronden ten zuiden van de Op de Baan.

**Bronnen van lichthinder op het bedrijfsterrein**

Relevante lichtbronnen op het fabrieksterrein zijn:

- de verlichting van het terrein (wegen, parkeerterrein, yard en dergelijke);
- gevelverlichting;
- mobiele bronnen (vrachtverkeer en personenauto's).

Voor de bestaande fabriek is het beleid en de praktische toepassing van de gevelverlichting niet eenduidig. Diverse geveldelen worden op verschillende wijzen aangelicht en andere fragmenten blijven onbelicht. De ontwikkeling biedt mogelijkheden tot een ontwikkeling van een eenduidige belichting. In het beeldregieplan is weergegeven dat het aanlichten van de gebouwen vanuit de onderzijde van de luifels wordt georganiseerd. Daardoor zijn de grote bouwvolumes 's nachts uit het zicht. Alleen de onderste delen van de gevels onder de luifels worden verlicht (onderste 5 meter van de gevel). Gelet zal moeten worden op een zo min mogelijk omgevingsverstorend licht. Dat houdt in dat er bij de verdere architectonische uitwerking aandacht is voor de lichtkleur, lichtintensiteit en lichtstraalrichting.



*Afbeelding 6.6: voorgestelde gevelverlichting*

Voor de buitenruimte binnen de grenzen van het fabrieksterrein (wegen, parkeerterreinen, yard, Warehouse on Wheels) verlichting nodig voor de veiligheid en om goed te kunnen werken. Op deze terreinen zijn ook mobiele bronnen (vrachtverkeer en personenauto's) aanwezig. Deze terreinen zijn vooral gesitueerd op Yard E. De nieuwe terreinen worden voorzien van moderne, strooilichtarme armaturen. De uitbreiding van de fabriek en het herschikken van de bestaande buitenruimte van de fabriek biedt tevens de mogelijkheid de bestaande verlichting te vervangen door nieuwe armaturen die energiezuinig (LED) zijn en minder strooilicht geven. De reflectie van licht door de op de Yard geparkeerde auto's in de richting van de woonbebouwing worden beperkt door de maatregelen die worden genomen in het kader van de landschappelijke inpassing van de fabriek conform het beeldregieplan. De mobiele lichtbronnen in dit gebied (auto's) bevinden zich op geringe hoogte. Op het terrein wordt geen groot licht gevoerd en waar mogelijk ook zonder dimlicht gereden.

**Bronnen van lichthinder ter plaatse van de infrastructuur**

De nieuwe infrastructuur zal (waar dat nodig is voor de verkeersveiligheid en de

doorstroming) worden voorzien van verlichting. Verlichting is in ieder geval nodig bij de aansluitingen en kruisingen. Ook voor de openbare ruimte geldt dat de verlichting die zal worden toegepast energiezuinig is en gericht licht geeft (geen strooilicht).

**Effecten**

In het MER zijn de lichteffecten beschouwd op het nachtelijk duister en de hemelhelderheid, op de gevels van woningen en vanwege de zichtbaarheid van lichtbronnen.

***Effect op nachtelijk duister en hemelhelderheid***

Voor alle clusters van woningen is het volgende van toepassing. Als gevolg van:

- het toepassen van moderne armaturen en energiezuinige lampen voor de nieuwe lichtbronnen op het terrein van VDL Nedcar;
- de aanpak van de bestaande situatie (vervangen bestaande lichtbronnen);
- het gebruik van moderne armaturen bij de nieuwe infrastructuur;

neemt per saldo de emissie van licht af ten opzichte van de huidige situatie.

***Lichtinval en verlichtingssterkte op gevels van woningen***

Als gevolg van de manier waarop de gevels van de fabriek worden verlicht, leidt de gevelverlichting niet tot een relevante toename van de verlichtingssterkte op de gevels van woningen en van de lichtinval in de woningen. Dat is het gevolg van manier waarop de gevels worden verlicht (alleen het onderste deel van de gevel wordt aangelicht, waardoor de verlichtingssterkte van de fabrieksgevels als lichtbron klein is). Ook doordat de afstand tussen de lichtbron (de gevels van de fabriek) en de gevels van de woningen groot is, is het effect van de gevelverlichting op de gevels van de woningen klein. Bovendien liggen tussen de fabriek en de woningen in de omgeving bestaande en nieuwe elementen die het licht (deels) wegnemen:

- de A2 (met geluidsschermen) tussen de fabriek en Holtum/Born;
- landschappelijke ingerichte gronden (inclusief bos en bomenlanen) tussen de fabriek en de woningen aan de Holtummerweg;
- de randweg (inclusief breed profiel met boombeplanting) en een grondwal tussen de fabriek en de woningen in Nieuwstadt;
- de bestaande N276, inclusief groene zone met boombeplanting, tussen de uitbreiding op IPS en Nieuwstadt;
- een grondwal tussen de uitbreiding IPS en de woningen ten zuiden van de Op de Baan.

***Zicht hebben op lichtbronnen vanuit de leefomgeving (statisch)***

Ook als lichtbronnen niet leiden tot een relevante toename van de lichtinval of verlichtingssterkte op gevels kan de zichtbaarheid van lichtbronnen als hinderlijk worden ervaren. Dit geldt voor statische bronnen en voor bewegende lichtbronnen en lichtbronnen met een fluctuerende lichtemissie. Voor alle clusters geldt dat er in de bestaande situatie al zicht kan zijn op de lichtbronnen van de fabriek en/of van de verlichting in de openbare ruimte. Ten gevolge van de ontwikkeling zullen er in vergelijking met de huidige situatie meer lichtbronnen komen. Voor de woningen in Nieuwstadt komen de lichtbronnen (in vergelijking met de bestaande situatie) ook dichterbij. Deze gronden (Yard E) kunnen op grond van het geldende bestemmingsplan echter nu ook al in gebruik worden genomen als yard, met bijbehorende verlichting, in dat geval zelfs zonder randweg met afschermende boombeplanting. Door een goede plaatsing van de terreinverlichting en een goede kwaliteit armaturen kan de uitstraling naar de omgeving sterk worden beperkt. Hierbij zijn ook de maatregelen van de landschappelijke inpassing conform het beeldregieplan van belang.

***Zichtbaarheid van bewegende of knipperende lichtbronnen vanuit de leefomgeving***

De zichtbaarheid van bewegende lichtbronnen en lichtbronnen met een fluctuerende lichtemissie kan als hinderlijk worden ervaren, ook als deze lichtbronnen leiden tot een verwaarloosbare toename van de lichtinval of verlichtingssterkte op gevels. Bij het voorkeursalternatief zijn bewegende lichtbronnen vooral het verkeer op het fabrieksterrein

(intern transport, gereed product) en het verkeer op de openbare wegen. Gezien de lay-out van de fabriek en de situering van de randweg is dit vooral relevant voor de woningen in Nieuwstadt.

Voor het fabrieksterrein betreft het vooral de koplampen en (rem)lichten van intern transport en het verplaatsen van gereed product (van FAS naar GOK-yard). Het gaat om lichtbronnen op geringe hoogte. Gelet op de ruime afstand tussen de woningen en de lichtbronnen, en door de maatregelen voor landschappelijke inpassing (waaronder aanleg van een grondwal in de bocht van de nieuwe randweg) is de kans op de zichtbaarheid van deze lichtbronnen vanuit de woningen in Nieuwstadt klein. Voor de overige woningen zijn de bewegende lichtbronnen niet of nauwelijks zichtbaar door de afstand en de afscherming door bebouwing.

Een deel van de woningen in Nieuwstadt ligt nabij de bocht in de nieuwe randweg, waardoor het verkeer op de weg zichtbaar kan zijn. Bij het uitwerken van het ontwerp van de weg en van de landschappelijke inpassing van de weg wordt aan dit aspect aandacht besteed. De aanleg van een grondwal, die onderdeel is van de landschappelijke inpassing speelt hier een belangrijke rol in.

**Beoordeling**

De verwachting is dat de ontwikkeling van de fabriek en de aanpassing van de infrastructuur niet zullen leiden tot een merkbare toename van de verlichtingssterkte op gevels en van de lichtinval in woningen. Dit is het gevolg van de situering van de woningen ten opzichte van de fabriek (en de lichtbronnen van de fabriek) en het gebruik van moderne materialen en lichtbronnen. Ook voor het nachtelijk duister en de hemelhelderheid geldt dat de voorgenomen ontwikkeling niet zal leiden tot een verslechtering, maar eerder (als gevolg van de aanpak van bestaande lichtbronnen) tot een verbetering ten opzicht van de huidige situatie.

### 6.8.3 Relevantie voor het PIP

Uit het onderzoek naar lichthinder blijkt dat het initiatief niet leidt tot een merkbare toename van de verlichtingssterkte of de lichtinval in woningen. In combinatie met het gebruik van moderne armaturen, beperking van de aanlichting van gevels en het treffen van afschermende maatregelen op basis van het landschapsplan zijn er uit oogpunt van lichthinder geen belemmeringen voor het initiatief. Uitvoering van de landschappelijke maatregelen is via een voorwaardelijke verplichting geborgd in de planregels, zie ook paragraaf 6.10.5.

## 6.9 Externe veiligheid

### 6.9.1 Algemeen

Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten verbonden is voor niet bij de activiteit betrokken personen. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport. Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen. Risicobronnen kunnen worden onderscheiden in risicovolle inrichtingen, vervoer van gevaarlijke stoffen (over weg, spoor en water) en leidingen (onder andere aardgas en vloeibare brandstof). Ook aan vliegverkeer zijn externe veiligheidsrisico's verbonden. Om voldoende ruimte te scheppen tussen een risicobron en personen of objecten die risico lopen (kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten) moeten vaak afstanden in acht worden genomen. Ook ontwikkelingsmogelijkheden die ingrijpen in de personendichtheid kunnen om onderzoek vragen.

Voor risicovolle inrichtingen wordt het wettelijk kader gevormd door het Besluit externe

veiligheid inrichtingen (Bevi) en voor buisleidingen door het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geldt het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), waarin - in combinatie met de Regeling basisnet - de Basisnetten voor weg, spoor en water zijn geïmplementeerd. Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

**Plaatsgebonden Risico (PR)**

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de $10^{-6}$/jaar contour (die als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden geprojecteerd. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de $10^{-6}$/jaar contour niet als grenswaarde, maar als richtwaarde.

**Groepsrisico (GR)**

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald): de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Het GR kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N): de fN-curve. Als een ontwikkeling plaatsvindt binnen het invloedsgebied van een risicobron, is in veel gevallen een verantwoording van het GR nodig.

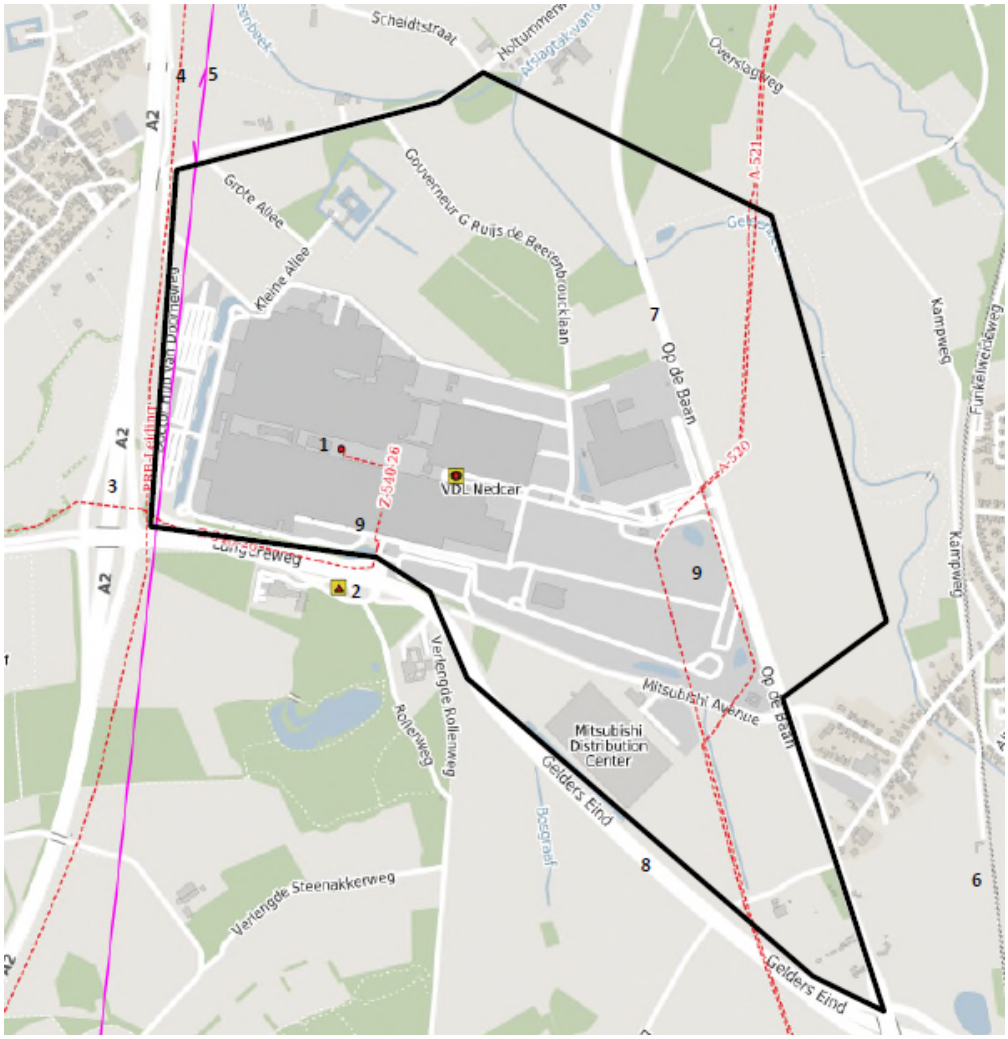
### 6.9.2 Onderzoek externe veiligheid

Ten behoeve van het PIP is een onderzoek externe veiligheid verricht (*Externe veiligheid VDL Nedcar, Antea Group, 2020*). De rapportage is als Bijlage 8 opgenomen. In het onderzoek zijn de gevolgen van het plan voor de situatie wat betreft externe veiligheid beschouwd. Het gaat daarbij om:

- gevolgen van wijzigingen van activiteiten met gevaarlijke stoffen binnen het terrein van VDL Nedcar voor de omgeving hiervan;
- gevolgen van wijzigingen van het terrein van VDL Nedcar voor de gevoeligheid van dit terrein voor externe veiligheidsrisico's in haar omgeving (bijvoorbeeld van hogedruk gasleidingen);
- gevolgen van wijzigingen van risicobronnen (met name de provinciale wegen) in de omgeving van het terrein van VDL Nedcar voor de inrichting hiervan;
- gevolgen van wijzigingen van risicobronnen binnen het plangebied (met name de provinciale wegen), maar buiten het terrein van VDL Nedcar, voor hun omgeving.

**Risicobeschouwing**

In het plangebied en in de omgeving van het plangebied is een aantal risicobronnen aanwezig. Het betreft risicovolle inrichtingen (VDL Nedcar, lpg-tankstation, gasdrukregel- en meetstation), transportroutes waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt (A2, N297, N276, spoorlijn Sittard-Roermond, Julianakanaal) en buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden getransporteerd (hogedruk aardgasleidingen, Pijplijn Rotterdam-Beek). Daarnaast loopt parallel aan de A2 een hoogspanningsleiding. Op onderstaande kaart zijn de relevante risicobronnen aangegeven. De nummers corresponderen met de nummers die in de volgende tekst zijn opgenomen.




*Afbeelding 6.7: globale ligging van het plangebied in relatie tot risicobronnen (risicokaart); de Maascorridor/Julianakanaal bevindt zich ten westen van het plangebied en valt buiten de kaart*

***VDL Nedcar***

- De huidige en toekomstige risicovolle activiteiten voldoen aan de grens- en richtwaarde ten aanzien van het plaatsgebonden risico. Van de onderscheiden installaties heeft alleen de bestaande opslagtank met koudemiddel R1234YF een relevant groepsrisico. De hoogte van het groepsrisico van deze opslagtank bevindt zich (duidelijk) onder de oriëntatiewaarde en wijzigt niet als gevolg van het voorgenomen plan. De voorgenomen nieuwe opslagtank met koudemiddel R1234YF heeft geen groepsrisico tot gevolg.

***Gasdrukregel- en meetstation (1)***

- Het gasdrukregel- en meetstation dat op het terrein van VDL Nedcar staat heeft een maximale veiligheidsafstand van 15 meter. Aan deze veiligheidsafstand wordt zowel in de huidige als toekomstige situatie voldaan.

***LPG-wegtankstation (2)***

- De $10^{-6}$ plaatsgebonden risicocontouren van het lpg-tankstation ten zuiden van de N297 reiken niet tot het terrein van VDL Nedcar. Er wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde ten aanzien van het plaatsgebonden risico.
- De (geprojecteerde) bebouwing binnen het terrein van VDL Nedcar ligt niet binnen het invloedsgebied van het lpg-wegtankstation. Nadere beschouwing van het groepsrisico is daarmee niet nodig.

***Rijksweg A2 (3)***

- De weg heeft een $10^{-6}$ plaatsgebonden risicocontour van 17 meter, deze contour reikt niet tot het deel van het plangebied waar ontwikkelingen zijn voorzien. Er wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde ten aanzien van het plaatsgebonden risico.
- Het groepsrisico van de weg ligt onder de orintatiewaarde. Het groepsrisico van de weg neemt enigszins toe ten gevolge van de voorgenomen ontwikkeling, maar blijft lager dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde.
- Het invloedsgebied van de weg reikt tot het terrein van VDL Nedcar, daarom is verantwoording van het groepsrisico conform het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) verplicht.

***Productleiding (4)***

- De $10^{-6}$ plaatsgebonden risicocontour van de leiding reikt niet tot het deel van het plangebied waar ontwikkelingen zijn voorzien. Er wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde ten aanzien van het plaatsgebonden risico.
- De leiding heeft geen groepsrisico. Een nadere beschouwing ten aanzien van het groepsrisico is daarmee niet van toepassing.

***Hoogspanningsleiding (5)***

- In de directe omgeving van de hoogspanningsleiding is geen bebouwing toegestaan.
- Binnen de indicatieve zone van de leiding zijn geen gevoelige bestemmingen toegestaan.

***Spoorlijn Sittard-Roermond (6)***

- De maximale $10^{-6}$ plaatsgebonden risicocontour bedraagt 1 meter en reikt niet tot het plangebied. Het plaatsgebonden risico levert derhalve geen belemmeringen op.
- Het plasbrandaandachtsgebied van de spoorlijn reikt niet tot het plangebied.
- Beperkte verantwoording van het groepsrisico is conform artikel 7 van het Besluit externe veiligheid transportroutes van toepassing.

***Maascorridor (Julianakanaal) (niet op kaart)***

- De maximale $10^{-6}$ plaatsgebonden risicocontour bedraagt 0 meter en reikt niet tot het plangebied. Het plaatsgebonden risico levert derhalve geen belemmeringen op.
- Het invloedsgebied van deze vaarweg reikt niet tot het plangebied. Een nadere beschouwing van het risiconiveau is daarmee niet van toepassing.

***Provinciale weg N276 (Op de Baan) (7)***

- De weg heeft geen $10^{-6}$ plaatsgebonden risicocontour. Er wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde ten aanzien van het plaatsgebonden risico.
- Het groepsrisico van de weg ligt zowel in de huidige als de toekomstige situatie onder 0,1 keer de oriëntatiewaarde.
- Het invloedsgebied van de weg ligt binnen het plangebied, daarom is verantwoording van het groepsrisico conform het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) verplicht.

***Provinciale weg N297 (Langereweg/Gelders Eind) (8)***

- De weg heeft geen $10^{-6}$ plaatsgebonden risicocontour. Er wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde ten aanzien van het plaatsgebonden risico.
- Het groepsrisico van de weg ligt zowel in de huidige als de toekomstige situatie onder 0,1 keer de oriëntatiewaarde. De toekomstige situatie van de infrastructuur heeft geen significante verschillen wat betreft de hoogte van het groepsrisico;
- Het invloedsgebied van de weg ligt binnen het plangebied, daarom is verantwoording van het groepsrisico conform het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) verplicht.

***Hogedruk aardgastransportleidingen (9)***

- Mede door een overeenkomst tussen de leidingbeheerder en VDL Nedcar bestaan er geen knelpunten ten aanzien van het plaatsgebonden risico. Voor de toekomstige situatie wordt de scope van de overeenkomst uitgebreid zodat met gepaste maatregelen voorafgaand aan de realisatie van bouwplannen relevante plaatsgebonden risicocontouren worden verkleind om een overschrijding van de grenswaarde te

vermijden. Er wordt daarmee voldaan aan de grens- en richtwaarde ten aanzien van het plaatsgebonden risico.

- De hoogte van het groepsrisico van de hogedruk aardgastransportleidingen bevindt zich tussen 0,1 en maximaal 4 keer de oriëntatiewaarde (afhankelijk van de realisatie van maatregelen uit de overeenkomst). De hoogte van het groepsrisico neemt in de toekomstige situatie ten gevolge van de voorgenomen uitbreiding van VDL Nedcar nauwelijks tot beperkt (minder dan 10%) toe ten opzichte van de huidige situatie (op basis van bestemmingsplancapaciteit).
- In het kader van de ruimtelijke procedure is verantwoording van het groepsrisico conform het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) verplicht.

**Beoordelingscriteria**

Per beoordelingscriterium worden hierna de conclusies beschreven.

***Plaatsgebonden risico***

Ten aanzien van alle risicobronnen wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde ten aanzien van het plaatsgebonden risico.

***Groepsrisico***

Het groepsrisico van de verschillende risicobronnen is beschouwd. Ten gevolge van de voorgenomen ontwikkelingen kan het groepsrisico van verschillende risicobronnen een (beperkte) toename kennen. Het groepsrisico van de risicobronnen zal niet ten gevolge van de voorgenomen ontwikkelingen de oriëntatiewaarde overschrijden.

***Plasbrandaandachtsgebied***

De Rijksweg A2 heeft een plasbrandaandachtsgebied van 30 meter. Binnen dit plasbrandaandachtsgebied gelden aanvullende bouwvoorschriften conform het Bouwbesluit. Er is geen bebouwing binnen dit gebied voorzien.

***Belemmeringenstrook***

De hogedruk aardgastransportleidingen hebben een belemmeringenstrook van 4/5 meter (aan weerszijden gemeten vanuit het hart van de leiding). De PRB-buisleiding heeft een belemmeringenstrook van 5 meter. Binnen een belemmeringenstrook is geen bebouwing toegestaan. In het plan is binnen deze strook geen toekomstige bebouwing voorzien.

**Verantwoording groepsrisico**

Verantwoording van het groepsrisico is zowel ten aanzien van de Rijksweg A2, de provinciale wegen N276/N297 als de drie hogedruk aardgastransportleidingen van de Gasunie verplicht. In hoofdstuk 8 van de externe veiligheidsrapportage zijn elementen ter verantwoording van het groepsrisico aangedragen.

Van de onderscheiden installaties binnen de inrichting van VDL Nedcar heeft alleen de bestaande opslagtank met koudemiddel R1234YF een relevant groepsrisico. De hoogte van het groepsrisico van deze opslagtank bevindt zich (duidelijk) onder de oriëntatiewaarde en wijzigt niet als gevolg van het voorgenomen plan. In het kader van de voorgenomen ontwikkelingen is een verantwoording van het groepsrisico vanwege de installaties binnen de inrichting van VDL Nedcar niet aan de orde. Eventuele toekomstige nieuwe risicovolle activiteiten zullen (indien nodig) in een later stadium beschouwd worden en getoetst worden aan wet- en regelgeving.

Het bevoegd gezag, de provincie Limburg, kan de elementen ter verantwoording van het groepsrisico vanwege de infrastructurele bronnen betrekken bij de besluitvorming ten aanzien van het PIP. In het kader van de groepsrisicoverantwoording dient de Veiligheidsregio Zuid-Limburg in de gelegenheid gesteld te worden om advies uit te brengen.

### 6.9.3 Relevantie voor het PIP

Uit het externe veiligheidsonderzoek blijkt dat het plaatsgevonden risico en het groepsrisico (mits verantwoord door het bevoegd gezag) geen belemmeringen opleveren voor de beoogde ontwikkeling. Een aantal risicobronnen heeft een $10^{-6}$ plaatsgebonden risicocontour. Het betreft een aantal installaties op het terrein van VDL Nedcar, de PRB-leiding en het lpg-tankstation. Deze contouren liggen ofwel op eigen terrein (VDL Nedcar), ofwel op gronden die onderdeel zijn van het openbaar gebied (PRB-leiding en lpg-tankstation). Het PIP maakt op deze gronden geen bebouwing mogelijk, en staat dus ook de oprichting van (beperkt) kwetsbare objecten hier niet toe. De $10^{-6}$ plaatsgebonden risicocontouren hoeven daarom niet op de verbeelding te worden opgenomen.

De hogedruk aardgasleiding A-520 die over Yard E loopt, heeft blijkens de risicokaart nu nog een $10^{-6}$ plaatsgebonden risicocontour. VDL Nedcar en de Gasunie zijn echter gebruiksbeperkingen ('graven/boren verboden-overeenkomst') overeengekomen ten aanzien van deze hogedruk aardgasleiding. Dit betekent dat door het treffen van maatregelen de PR $10^{-6}$-contour van deze gasleiding binnen het bestaande deel van het bedrijfsterrein (ter hoogte van het gebouw EDC2) dusdanig is verkleind dat er geen sprake meer is van knelpunten ten aanzien van het plaatsgebonden risico. Mocht VDL Nedcar - binnen de bestaande en toekomstige planologische ruimte -willen bouwen op deze gronden, dan dienen de benodigde maatregelen zoals overeengekomen (voortschrijdend) gerealiseerd te zijn voordat de bebouwing in gebruik wordt genomen. Hiermee wordt voorkomen dat kwetsbare objecten komen te liggen binnen een $10^{-6}$-contour en hiermee wordt ook bereikt dat de hoogte van het groepsrisico wordt beheerst. Deze overeenkomst is uitgebreid met een maatregelenpakket om de PR $10^{-6}$-contour ook op het overige terreindeel op Yard E te reduceren of op te heffen. De PR $10^{-6}$-contour is op deze gronden daarom niet langer relevant en hoeft dus niet op de verbeelding te worden opgenomen.

## 6.10 Natuur

### 6.10.1 Algemeen

De wet- en regelgeving op het gebied van natuur kent twee sporen: een gebiedsgericht spoor en een soortgericht spoor. Ruimtelijke plannen, zoals een PIP, dienen te worden beoordeeld op de uitvoerbaarheid in relatie tot actuele natuurwetgeving. Er dient onderzocht te worden of het plan effect heeft op beschermde soorten of op beschermde gebieden. Ontwikkelingen mogen niet zonder meer plaatsvinden indien deze negatieve gevolgen hebben op beschermde natuurgebieden en/of beschermde flora en fauna.

### 6.10.2 Natuurtoets

Ten behoeve van dit PIP is een natuurtoets verricht (*Natuurtoets Uitbreiding VDL Nedcar te Born, Toetsing Wet natuurbescherming en POL2014, Antea Group, 2020*). De rapportage is als Bijlage 9 bij deze toelichting opgenomen. De natuurtoets heeft tot doel om inzicht te geven in de aanwezige natuurwaarden en de mogelijk daarmee samenhangende consequenties. De natuurtoets heeft bestaan uit een bureaustudie, een terreinbezoek naar de (mogelijke) aanwezigheid van beschermde soorten en diverse nadere onderzoeken naar specifieke soorten of soortgroepen. Deze nadere onderzoeken hebben deels al plaatsgevonden voorafgaand aan het opstellen van de nieuwe natuurtoets, en zijn deels verricht naar aanleiding van de resultaten van het eerste terreinbezoek. Er is nader onderzoek verricht voor vogels, vleermuizen, overige zoogdieren (damhert, eekhoorn, steenmarter, das, wild zwijn en bever), amfibieën, reptielen, planten en insecten. De nadere onderzoeken zijn gebundeld en als Bijlage 10 bij deze toelichting opgenomen.

Aanvullend op de natuurtoets is een mitigatie- en compensatieplan opgesteld (zie paragraaf 6.10.3). De natuurtoets dient in samenhang met het mitigatie- en compensatieplan gelezen te

worden. Ten aanzien van de gebiedsbescherming op grond van de Wet natuurbescherming (Natura 2000-gebieden) is daarnaast een afzonderlijke voortoets voor het PIP opgesteld, inclusief een stikstofdepositieonderzoek. Hierop wordt ingegaan in paragraaf 6.10.4.

**Doel van de natuurtoets**

Het doel van de natuurtoets is het opsporen van eventuele strijdigheden van het voorgenomen plan met de beschermde soorten en beschermde gebieden (Natura 2000-gebieden en het Natuurnetwerk Nederland; NNN) en het bepalen of het plan uitvoervaar is. De vragen of voor de uitvoering van het PIP een vrijstelling geldt, dan wel een ontheffing of vergunning op grond van de Wet natuurbescherming nodig is en zo ja, of deze ontheffing of vergunning kan worden verleend, komt in beginsel pas aan de orde in een procedure op grond van de Wet natuurbescherming. Deze vragen zijn echter ook relevant voor het PIP omdat in de natuurtoets wordt beoordeeld of ten tijde van de vaststelling van het PIP het op voorhand in redelijkheid duidelijk is dat de Wet natuurbescherming niet aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg zal staan. Het PIP kan pas worden vastgesteld nadat uit een Natuurtoets duidelijk is geworden of voor de activiteiten die volgen uit deze vaststelling de mogelijkheid bestaat tot het verkrijgen van een ontheffing of vergunning. Daarbij moet in alle redelijkheid bezien kunnen worden dat een eventuele ontheffing en/of vergunning verleend kan worden (en dus de benodigde compensatie effectief gerealiseerd kan worden).

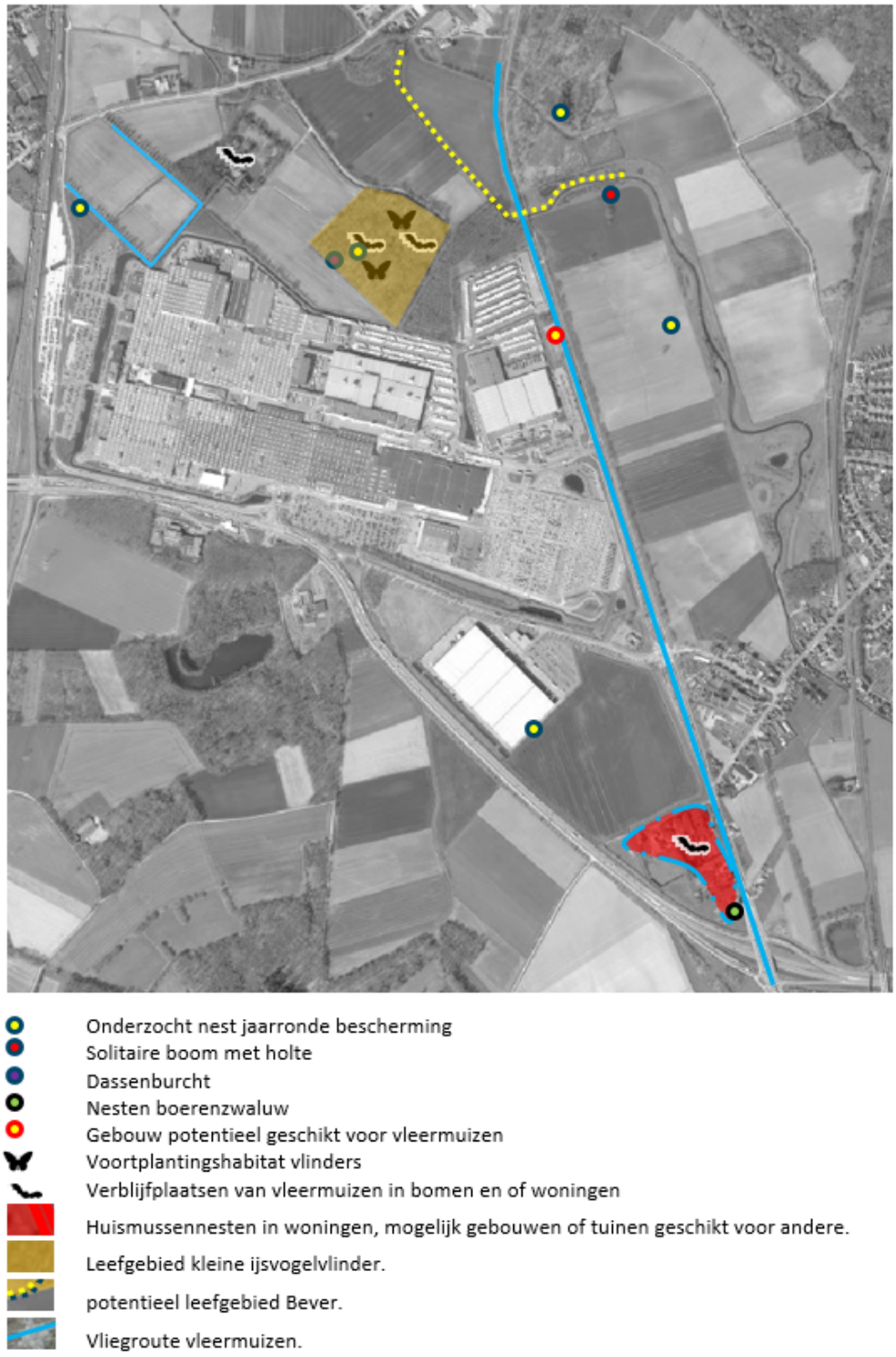
De volgende onderzoeksvragen zijn van toepassing:

- Welke in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb) beschermde planten- en diersoorten (en/of vaste rust- en verblijfplaatsen) komen voor in het beïnvloedingsgebied van het plan? Vinden er als gevolg van de ontwikkeling die mogelijk gemaakt worden door het plan effecten plaats op deze soorten en worden daarbij verbodsbepalingen overtreden? Is het plan uitvoerbaar en zijn, zo nodig, aanvullende voorwaarden in het plan aan de orde?
- Komen in het plangebied en de beïnvloedingszone van het plan beschermde natuurgebieden (NNN en/of Natura 2000) voor? Zo ja, welke zijn dit en wat zijn de gevolgen hierop? Dienen vervolgstappen in de vorm van een compensatieplan opgesteld te worden of zijn andere vervolgstappen aan de orde?
- Komen in het plangebied beschermde houtopstanden voor? Zo ja, welke zijn dit en wat zijn de gevolgen hierop? Dienen vervolgstappen in de vorm van een compensatieplan opgesteld te worden of zijn andere vervolgstappen aan de orde?

**Natuurwaarden in het plangebied en de omgeving**

***Beschermde soorten***

Binnen het plangebied komen verschillende beschermde soorten voor. In paragraaf 5.2 van de natuurtoets is aangegeven welke beschermde soorten het betreft. In de volgende afbeelding is een overzicht opgenomen van de (mogelijk) aanwezige beschermde natuurwaarden in het plangebied.




*Afbeelding 6.8: resultaten terreinbezoek met (mogelijk) aanwezige beschermde natuurwaarden in het plangebied*

***Beschermde gebieden***

*Natura 2000*

Het plangebied ligt niet in een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Grensmaas ligt op circa 2,7 kilometer afstand ten westen van het plangebied. Het meest nabijgelegen stikstofgevoelige habitattype bevindt zich in het Natura 2000-gebied Geleenbeekdal, op een afstand van circa 9 kilometer ten zuiden van het plangebied. Het

Natura 2000-gebied Grensmaas betreft een Habitatrichtlijngebied. Het gebied is in 2013 definitief aangewezen als Natura 2000-gebied. Ook het Natura 2000-gebied Geleenbeekdal betreft een Habitatrichtlijngebied, dat in 2013 definitief is aangewezen als Natura 2000-gebied

*Omgevingsverordening Limburg*

Op meerdere locaties binnen het plangebied zijn in het kader van de Omgevingsverordening Limburg 2014 beschermde gebieden aanwezig. Hieronder zijn per beschermingsregime de raakvlakken omschreven.




*Afbeelding 6.9: ligging van goudgroene natuurzone (NNN), zilvergroene natuurzone en bronsgroene landschapszone*

*Goudgroene natuurzone*

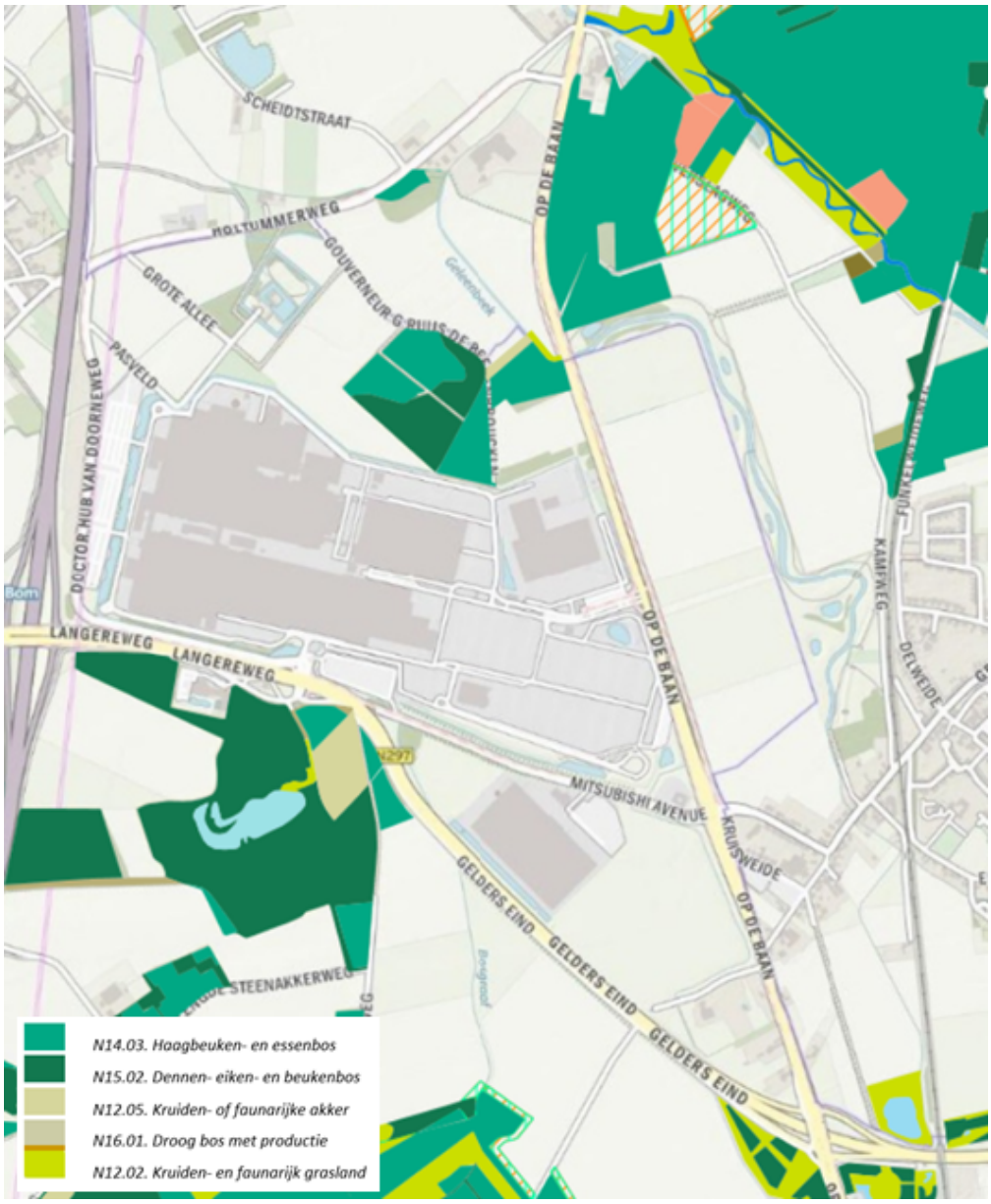
In delen van het plangebied is goudgroene natuurzone (Natuurnetwerk Nederland) aanwezig (zie afbeelding 6.9). De gebieden aangewezen als goudgroene natuurzone zijn:

- Sterrebos;
- Populierenbossen;
- Bosgebieden ten noorden van de Geleenbeek;
- Groenstroken ten zuiden van N276.

Ook de natuur in de zuidelijke oksel van de kruising N297 en N276 is aangeduid als goudgroene natuurzone.

Op grond van het natuurbeheerplan (provincie Limburg, 2019) zijn in de goudgroene natuurzone de volgende natuurbeheertypen aangewezen: N14.03. Haagbeuken- en essenbos, N15.02. Dennen- eiken- en beukenbos, N12.05. Kruiden- of faunarijke akker en N12.02.

Kruiden- en faunarijk grasland en N16.01. Droog bos met productie.




*Afbeelding 6.10: beheertypen goudgroene natuurzone op basis van beheertypenkaart 2019 (provincie Limburg)*

*Wezenlijke kenmerken en waarden plangebied*

Voor een NNN-gebied geldt dat de wezenlijke waarden en kenmerken van dat gebied niet mogen worden aangetast (nee, tenzij-principe). Als ecologische (wezenlijke) waarden en kenmerken van een NNN-gebied gelden het areaal, samenhang en de kwaliteit in de vorm van de hiervoor reeds genoemde natuurbeheertypen. Vooral het oude Sterrebos scoort hoog voor wat betreft de wezenlijke kenmerken en waarden die het NNN-gebied (goudgroene natuur) bepalen met een grote hoeveelheid dikke levende, en enkele dode, eiken dat via de oostelijke aangeplante populierenbossen een verbinding vormt met het IJzerenbos en de Geleenbeek. De wezenlijke waarden en kenmerken van het NNN-gebied zijn in de natuurtoets geanalyseerd.

*Zilvergroene natuurzone*

Binnen het plangebied is één strook zilvergroene natuurzone aanwezig. Dit betreft de oude laan die in het Sterrebos is gelegen.

*Bronsgroene landschapszone*

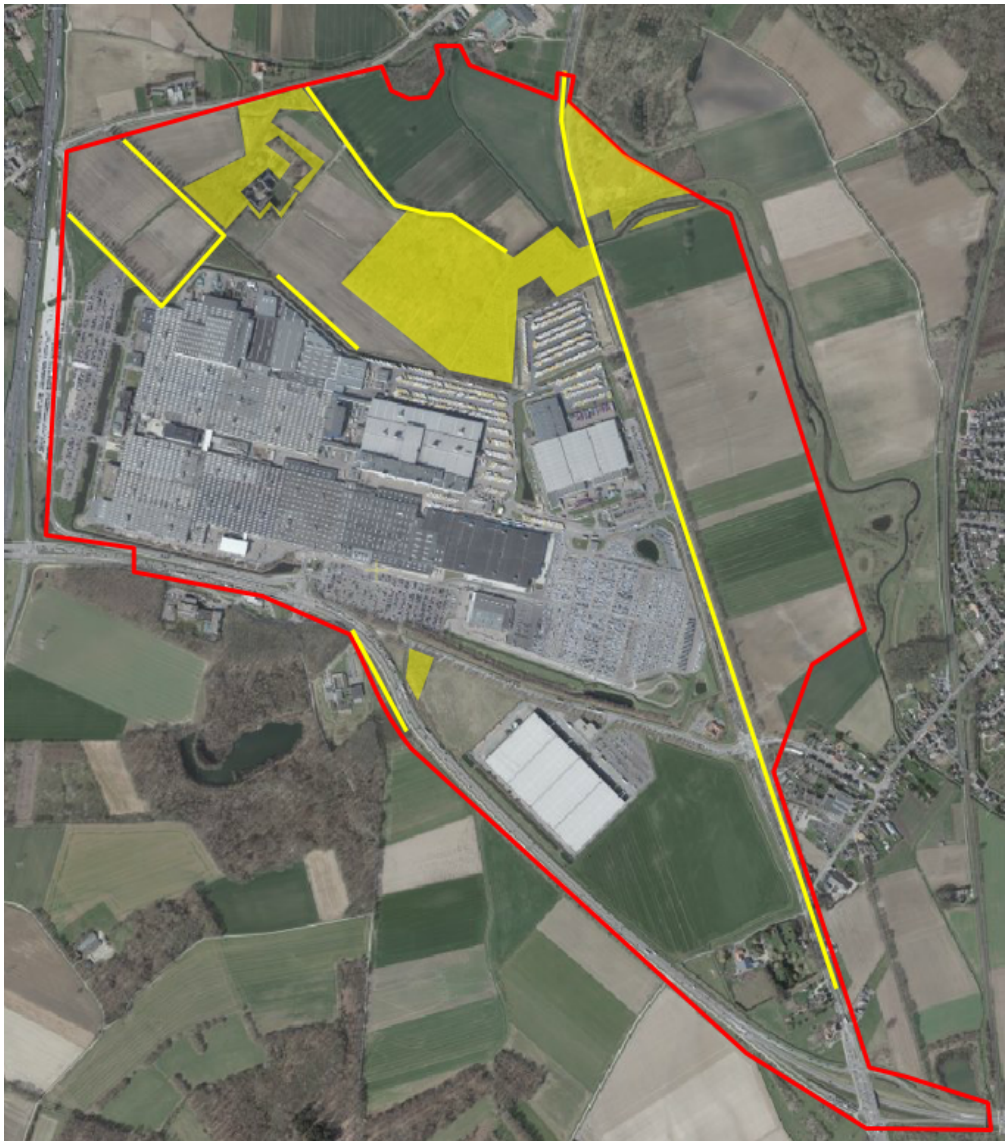
De noordzijde van het plangebied is aangewezen als bronsgroene landschapszone. Het betreffen de percelen ten noorden van de Gouverneur G. Ruijs de Beerenbroucklaan en het Geleenbeekdal en percelen daar ten noorden van, aan de oostzijde van de N276.

***Houtopstanden***

Vrijwel alle houtopstanden binnen het plangebied vallen onder de bescherming van de Wet natuurbescherming. Er zijn echter enkele uitzonderingen:

- de bomenrijen langs de Mitsubishi Avenue (gelegen binnen de bebouwde kom Houtopstanden);
- de fruitboomgaard ten noorden van VDL Nedcar;
- solitaire bomen ten oosten van de N276.

De overige houtopstanden vallen onder de bescherming van de Wet natuurbescherming.



*Afbeelding 6.11: houtopstanden die vallen onder de bescherming van houtopstanden uit de Wet natuurbescherming (gele lijn: lijnvormige houtopstand, geel vlak: vlakvormige houtopstand)*

De bescherming van houtopstanden zoals verwoord in de APV van Sittard-Geleen (datum inwerkingtreding 21 maart 2018) is van toepassing op het gehele grondgebied van Sittard-Geleen (dus ook buiten de bebouwde kom Houtopstanden Wet natuurbescherming).

Een deel van de houtopstanden binnen het plangebied valt daarmee tevens onder de bescherming van houtopstanden uit de APV Sttard-Geleen.

**Toetsing uitbreiding VDL Nedcar**

In hoofdstuk 6 van de natuurtoets is de uitbreiding van VDL Nedcar getoetst. De volgende conclusies zijn getrokken.

***Soortbescherming***

Uit de bureaustudie in combinatie met terreinbezoek en nader onderzoek is gebleken dat (leefgebied van) de volgende in het kader van de Wet natuurbescherming beschermde soorten aanwezig zijn in het deel van het plangebied waar uitbreiding van VDL Nedcar is voorzien:

- algemene broedvogels (nestplaatsen);
- categorie-4 vogels;
- bosuil (rustplaats, foerageergebied);
- kerkuil/torenvalk (foerageergebied);
- vleermuizen (verblijfplaatsen, foerageergebied, vliegroute);
- das (burcht en leefgebied);
- bever (leefgebied);
- steenmarter (leefgebied en mogelijk verblijfplaatsen);
- kleine ijsvogelvlinder.

In de volgende tabel is aangegeven welke gevolgen de aanwezigheid van (het leefgebied van) deze soorten heeft voor het voorliggende plan. Aangegeven is of er sprake is van een overtreding van de Wet natuurbescherming en of het plan uitvoerbaar is.

*Tabel 6.2: overzicht conclusies en vervolgstappen Wnb-soortbescherming ten gevolge van uitbreiding VDL Nedcar*

| Soort (groep) | Leefgebied in plangebied? | Is er sprake van een overtreding? | Is een ontheffing noodzakelijk | Is het plan uitvoerbaar? |
|---|---|---|---|---|
| **Algemene broedvogels** | *Ja, tijdens het broedseizoen.* | *Nee, mits de werkzaamheden worden gestart buiten het broedseizoen.* | *Nee* | *Ja* |
| **Vogels met een jaarrond beschermd nest** Bosuil Kerkuil/Torenvalk | *Bosuil: rustplaats en foerageergebied Kerkuil/torenvalk: foerageergebied* | *Nee* | *Nee* | *Ja* |
| **Categorie-4 vogels** Grauwe klauwier | *Ja* | *Nee* | *Nee* | *Ja* |
| **Vleermuizen** Gewone grootoorvleermuis | *Ja, winter, kraam-, paar- en zomerverblijfplaatsen en foerageergebied in Sterrenbos. Tevens bekende verblijfplaats in kasteel Wolfrath.* | *Ja* | *Ja* | *Ja** |
| **Vleermuizen** Baard/Brandt's vleermuis | *Ja, kraam- en zomerverblijfplaats in Sterrenbos.* | *Ja* | *Ja* | *Ja** |
| **Vleermuizen** Watervleermuis | *Ja, zomerverblijfplaats in het Sterrenbos.* | *Ja* | *Ja* | *Ja** |
| **Vleermuizen** Bosvleermuis | *Naar verwachting gebruikt een kraamkolonie bomen in het Sterrenbos als verblijfplaats en essentieel foerageergebied.* | *Naar verwachting; in voorliggende toetsing is als worst-case scenario uitgegaan van een overtreding.* | *Ja* | *Ja** |
| **Vleermuizen** Ruige dwergvleermuis | *Ja, zomer- en paarverblijfplaatsen in Sterrenbos.* | *Ja* | *Ja* | *Ja** |
| **Vleermuizen** Rosse vleermuis | *Ja, paar- en zomerverblijfplaats in Sterrenbos. Daarnaast aannemelijk winterverblijfplaatsen.* | *Ja* | *Ja* | *Ja** |
| **Vleermuizen** Gewone dwergvleermuis | *Ja, paarverblijfplaats in Sterrenbos. Tevens bekende verblijfplaats in kasteel Wolfrath. Vliegroute ten Oosten van Wolfrath en bomenrijen N276.* | *Ja* | *Ja* | *Ja** |
| **Vleermuizen** Franjestaart | *Aannemelijk zomerverblijfplaatsen.* | *Ja* | *Ja* | *Ja** |
| **Das** | *Ja, in het Sterrenbos bevindt zich een (sporadisch) in gebruik zijnde burcht.* | *Ja* | *Ja* | *Ja** |
| **Bever** | *Geen burcht, de soort foerageert sporadisch langs de Geleenbeek.* | *Nee, voorkomen barrière werking weg.* | *Nee* | *Ja* |
| **Steenmarter** | *Ja, leefgebied aanwezig met mogelijk een verblijfplaats in het Sterrenbos.* | *Nee, mits wordt gewerkt in vrijgestelde periode* | *Nee* | *Ja* |
| **Kleine ijsvogelvlinder** | *Ja, Sterrenbos (wilde kamperfoelie) vormt leefgebied* | *Ja* | *Ja* | *Ja** |

** In paragraaf 6.2.5 van het natuuronderzoek is een uitgebreide beoordeling van de haalbaarheid van ontheffingen/de uitvoerbaarheid van het PIP opgenomen. Daarbij is getoetst aan de voorwaarden die volgens de Wet natuurbescherming gelden voor het verlenen van een ontheffing. Geconcludeerd is dat de ontheffingen op grond van de Wet natuurbescherming kunnen worden verleend, mede in relatie tot de maatregelen zoals opgenomen in het mitigatie- en compensatieplan (Antea Group, 2020). Het PIP is daarmee uitvoerbaar.*

De aanwezige natuurwaarden zijn meegenomen in een uitgebreide alternatievenafweging (*MER deel A, Antea Group, 2020*), er is geen realistisch uitvoerbaar alternatief dat leidt tot een bevredigende oplossing. Het voornemen voor de uitbreiding van VDL Nedcar is te beschouwen als een wettelijk belang. De effecten kunnen, zoals opgenomen in het mitigatie- en compensatieplan (*Antea Group, 2020*), worden gemitigeerd en gecompenseerd. Hiermee is geborgd - op basis van de huidige kennis van de verspreidingsgegevens en van het gebruik

van het gebied door de beschermde soorten - dat de gunstige staat van instandhouding niet wordt belemmerd. Op basis van deze overwegingen kan in redelijkheid worden ingezien dat de ontheffing verleend kan worden, waarmee het plan uitvoerbaar is.

***Natura 2000***

In relatie tot Natura 2000 geldt dat het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied enkel binnen de invloedsfeer van stikstof is gelegen. Effecten van overige verstoringsfactoren zijn uitgesloten. Zie verder de voortoets voor de conclusies ten aanzien van de Wnb-gebiedsbescherming (paragraaf 6.10.4).

***Goudgroene en zilvergroene natuurzone en bronsgroene laandschapszone***

Delen van het plangebied zijn aangewezen als goudgroene natuurzone, zilvergroene natuurzone of bronsgroene landschapszone. De uitbreiding van VDL Nedcar leidt tot ruimtebeslag binnen de goudgroene natuurzone en de zilvergroene natuurzone. Tevens is sprake van een toename van geluidverstoring op enkele resterende delen van de goudgroene natuurzone. Op basis van de 'nee-tenzij' afweging blijkt dat het voornemen van groot openbaar belang is en geen reële alternatieven beschikbaar zijn (*MER deel A, Antea Group, 2020*). De negatieve effecten worden gecompenseerd (*Mitigatie- en compensatieplan, Antea Group, 2020*). Een overzicht van de conclusies omtrent de bescherming van de goudgroene en zilvergroene natuurzone en de bronsgroene landschapszone is weergegeven in de volgende tabel.

*Tabel 6.3: overzicht conclusies en vervolgstappen gebiedsbescherming ten gevolge van uitbreiding VDL Nedcar*

| Uitbreiding VDL Nedcar | Goudgroene natuurzone | Zilvergroene natuurzone | Bronsgroene landschapszone |
|---|---|---|---|
| **Aanwezig binnen de invloedssfeer?** | Ja, delen van het plangebied zijn aangewezen als Goudgroene natuurzone | Ja, de oude laan in het Sterrenbos is Zilvergroene natuurzone | Ja, delen ten noorden van het Sterrenbos en rondom de Geleenbeek zijn Bronsgroene landschapszone |
| **Effecten?** | Ja, 8,44 hectare ruimtebeslag en een toename van geluidsverstoring. | Ja, 0,09 hectare ruimtebeslag en een toename van geluidsverstoring | Ruimtebeslag, deels door plan, deels door omzetting in goudgroene natuurzone om fysieke compensatie in natura mogelijk te maken en verstoring. |
| **Vereiste vervolgstappen aan de orde?** | Compenseren van negatieve effecten (zie compensatieplan). | Compenseren van negatieve effecten (zie compensatieplan). | Nee |
| **Is het plan uitvoerbaar in het kader van de gebiedsbescherming?** | Ja; nee-tenzij afweging is met goed gevolg doorlopen | Ja | Ja |

Conclusie is dat is aangetoond dat de geplande uitbreiding van VDL Nedcar van groot openbaar belang is en dat er geen reële/aanvaardbare alternatieven voor deze uitbreiding voorhanden zijn die tot minder effecten op de goudgroene natuurzone leiden. In combinatie met de compenserende maatregelen zoals uitgewerkt in het mitigatie- en compensatieplan en de deels financiële compensatie is het PIP niet in strijd met het nee, tenzij-regime voor de goudgroene natuur.

***Houtopstanden***

Het plangebied ligt buiten de bebouwde kom houtopstanden Wet natuurbescherming (voormalige Boswet) van de gemeente Sittard-Geleen. Meerdere houtopstanden binnen het plangebied vallen hiermee onder de bescherming van de Wet natuurbescherming. Voor deze houtopstanden geldt een meldings- en herplantplicht. De kapmelding dient tenminste 6 weken voorafgaand aan de kap ingediend te worden. Herplant op dezelfde grond is niet

mogelijk. Om deze reden dient een ontheffing van de herplant op dezelfde grond te worden aangevraagd (verzoek om compensatie). De teniet gedane beschermde houtopstanden worden gecompenseerd conform het mitigatie- en compensatieplan. Een overzicht van de effecten op houtopstanden is weergegeven in de volgende tabel.

*Tabel 6.4: overzicht conclusies en vervolgstappen houtopstanden ten gevolge van uitbreiding VDL Nedcar*

| Uitbreiding VDL Nedcar | Houtopstanden |
|---|---|
| Aanwezig binnen de invloedssfeer? | Ja |
| Effecten? | Rooien van 8,13 ha + circa 140 bomen in bomenrijen. |
| Vereiste vervolgstappen aan de orde? | Ja, herplant van verloren areaal. |

Op grond van de beoordeelde effecten van de uitbreiding van VDL Nedcar op de beschermde houtopstanden kan worden geconcludeerd dat deze effecten – gezien de mogelijkheden voor herplant – de uitvoering van het PIP niet in de weg staan.

**Toetsing aanpassing infrastructuur**

In hoofdstuk 7 van de natuurtoets is de aanpassing van de infrastructuur getoetst. De volgende conclusies zijn getrokken.

***Soortbescherming***

Uit de bureaustudie in combinatie met terreinbezoek en nader onderzoek is gebleken dat (leefgebied van) de volgende in het kader van de Wet natuurbescherming beschermde soorten aanwezig zijn in het deel van het plangebied waar aanpassing van de infrastructuur plaatsvindt:

- algemene broedvogels (nestplaatsen);
- huismus (nesten);
- boerenzwaluw (nesten);
- steenuil (mogelijk essentieel leefgebied/nest);
- kerkuil (roestplaats);
- vleermuizen (verblijfplaatsen);
- damhert (sporadisch voorkomen).

In de volgende tabel is aangegeven welke gevolgen de aanwezigheid van (het leefgebied van) deze soorten heeft voor het voorliggende plan. Aangegeven is of er sprake is van een overtreding van de Wet natuurbescherming en onder welke voorwaarden het plan uitvoerbaar is.

*Tabel 6.5: overzicht conclusies en vervolgstappen Wnb-soortbescherming ten gevolge van aanpassing infrastructuur*

| Soort (groep) | Essentieel leefgebied in plangebied? | Is er sprake van een overtreding? | Is een ontheffing noodzakelijk | Vervolgstappen |
|---|---|---|---|---|
| **Overige broedvogels** | Tijdens het broedseizoen; veel broedbiotoop aanwezig in bosschages, opgaande vegetatie en graslanden. | Nee, wanneer in gebruik zijnde nesten niet worden aangetast of verstoord. | Nee, mits zorgvuldig wordt omgegaan met nesten broedvogels. | Plangebied vogelvrij houden of werken buiten broedseizoen. |
| **Categorie-4 vogels** | Ja, nesten en foerageergebied aanwezig. | Nee, geen rechtvaardiging tot jaarronde bescherming. | Nee | Voortzetten BMP 2020. |
| **Jaarrond beschermde nesten** Huismus Boerenzwaluw Kerkuil Steenuil | Ja, nestlocatie, roestplaats en leefgebied. | Nee, de verblijfplaatsen en omgeving aan de Limbrichterweg worden niet aangetast. | Nee | - |
| **Zoogdieren Vleermuizen** *Gewone dwergvleermuis Laatvlieger* | Ja, verblijfplaatsen, foerageergebied en vliegroutes. | Ja, enkel bij de aantasting van vliegroutes. Verblijfplaatsen en foerageergebieden blijven behouden. | Ja | Opvullen van leemtes in kennis middels aanvullende onderzoeken, opstellen en realiseren van de benodigde compensatie. Aanvraag Wnb ontheffing, artikel 3.5, lid 4. |
| **Zoogdieren** Damhert | Nee, enkel sporadisch voorkomen in omgeving. | Nee | Nee | - |
| **Amfibieën** | Nee | Nee | Nee | - |
| **Reptielen** | Nee | Nee | Nee | - |

** De aanwezige natuurwaarden zijn meegenomen in een uitgebreide alternatievenafweging (MER deel A, Antea Group, 2020), er bestaat geen alternatief dat leidt tot een bevredigende oplossing. Het voornemen voor de infrastructurele aanpassingen is in groot openbaar belang van de openbare veiligheid. De effecten kunnen, zoals opgenomen in het mitigatie- en compensatieplan (Antea Group, 2020), worden gemitigeerd en gecompenseerd. Hiermee kan in redelijkheid worden ingezien dat de (eventuele) ontheffing verleend kan worden, waarmee het plan uitvoerbaar is.*

***Natura 2000***

In relatie tot Natura 2000 geldt dat het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied enkel binnen de invloedsfeer van stikstof is gelegen. Effecten van overige verstoringsfactoren zijn uitgesloten. Zie verder de voortoets voor de conclusies ten aanzien van de Wnb-gebiedsbescherming (paragraaf 6.10.4).

***Goudgroene en zilvergroene natuurzone en bronsgroene landschapszone***

Delen van het PIP zijn aangewezen als goudgroene natuurzone, zilvergroene natuurzone en bronsgroene landschapszone. De aanpassing van de infrastructuur leidt tot ruimtebeslag binnen de goudgroene natuurzone en de broensgroene landschapszone. Tevens is sprake van een toename van geluidverstoring op enkele resterende delen van de goudgroene natuurzone. Op basis van de 'nee-tenzij' afweging blijkt dat het voornemen van groot openbaar belang is en geen reële alternatieven beschikbaar zijn (*MER deel A, Antea Group, 2020*). De negatieve effecten worden gecompenseerd (*Mitigatie- en compensatieplan, Antea Group, 2020*). Een overzicht van de conclusies omtrent de bescherming van NNN is weergegeven in de volgende tabel.

*Tabel 6.6: overzicht conclusies en vervolgstappen gebiedsbescherming ten gevolge van aanpassing infrastructuur*

| Aanpassing N276 | Goudgroene natuurzone | Zilvergroene natuurzone | Bronsgroene landschapszone |
|---|---|---|---|
| Aanwezig binnen de invloedssfeer? | Ja, delen van het plangebied zijn aangewezen als Goudgroene natuurzone | Nee | Ja, de Geleenbeek en haar oevers + de beoogde compensatiegronden zijn aangewezen als Bronsgroene landschapszone |
| Effecten? | Ja, maximaal 2,64 ha ruimtebeslag en toename opp. geluidverstoring. | Nee | Ja , ruimtebeslag. De landschappelijke waarden blijven behouden. |
| Vereiste vervolgstappen aan de orde? | Compenseren van negatieve effecten (zie compensatieplan). | Nee | Nee |
| Is het plan uitvoerbaar in het kader van het beschermingsregime goudgroene natuurzone, zilvergroene natuurzone en bronsgroene landschapszone? | Ja; nee-tenzij afweging met goed gevolg doorlopen | Ja | Ja |

Conclusie is dat is aangetoond dat de aanpassing van de infrastuctuur van groot openbaar belang is en dat er geen reële/aanvaardbare alternatieven voorhanden zijn. In combinatie met de compenserende maatregelen zoals uitgewerkt in het mitigatie- en compensatieplan en de deels financiële compensatie is het PIP niet in strijd met het nee, tenzij-regime voor de goudgroene natuur.

***Houtopstanden***

Het plangebied ligt buiten de bebouwde kom houtopstanden Wet natuurbescherming (voormalige Boswet) van de gemeente Sittard-Geleen. Meerdere houtopstanden binnen het plangebied vallen hiermee onder de bescherming van de Wet natuurbescherming. Voor deze houtopstanden geldt een meldings- en herplantplicht. De kapmelding dient tenminste 6 weken voorafgaand aan de kap ingediend te worden. Herplant op dezelfde grond is niet mogelijk. Om deze reden dient een ontheffing van de herplant op dezelfde grond te worden aangevraagd (verzoek om compensatie). De teniet gedane beschermde houtopstanden worden gecompenseerd conform het mitigatie- en compensatieplan. De bescherming van houtopstanden uit de Wnb vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het PIP. Een overzicht van de effecten op houtopstanden is weergegeven in de volgende tabel.

*Tabel 6.7: overzicht conclusies en vervolgstappen houtopstanden ten gevolge van aanpassing infrastructuur*

| Aanpassing Infrastructuur | Houtopstanden |
|---|---|
| Aanwezig binnen de invloedssfeer? | Ja |
| Effecten? | Rooien van 2,8 hectare + circa 417 bomen in bomenrij. |
| Vereiste vervolgstappen aan de orde? | Ja, herplant van verloren areaal, nader te bepalen door de provincie. Waarschijnlijk wordt dit via het Platteland In Ontwikkeling (PIO) Landgoederenzone Swentibold opgepakt; de gebiedsontwikkeling in de regio Echt-Nieuwstadt. |

Op grond van de beoordeelde effecten van de uitbreiding van VDL Nedcar op de beschermde houtopstanden kan worden geconcludeerd dat deze effecten - gezien de mogelijkheden voor

herplant - de uitvoering van het PIP niet in de weg staan.

### 6.10.3 Mitigatie- en compensatieplan

Uit de *Natuurtoets Uitbreiding VDL Nedcar te Born, Toetsing Wet natuurbescherming en POL2014 (Antea Group, 2020)* blijkt dat er sprake is van een compensatieopgave voor natuur. De compensatieopgave komt voort uit:

- Soortenbescherming uit de Wet natuurbescherming; ten behoeve van de borging van de gunstige staat van instandhouding van de beschermde soorten in de omgeving. Dit is inclusief de extra maatregelen die genomen worden vanuit de eerder uitgevoerde compensatie voor de uitbreiding van de traileryard voor de das;
- Gebiedsbescherming goudgroene en zilvergroene natuurzone; waarbij ook de optie is om financieel te compenseren;
- Herplantplicht van de houtopstanden conform de Wet natuurbescherming.

In het *Mitigatie- en compensatieplan Uitbreiding VDL Nedcar te Born (Antea Group, 2020)* is de invulling van de compensatieopgave beschreven. Het mitigatie- en compensatieplan is zowel een achtergronddocument bij het PIP als bij de Wnb-ontheffingsaanvraag voor de uitbreiding van VDL Nedcar en is als Bijlage 11 bij de toelichting opgenomen.

In het mitigatie- en compensatieplan is de Methodiek Natuurcompensatie Limburg gehanteerd voor het bepalen van de mate van compensatie voor het verlies aan goudgroene en zilvergroene natuurzone. De afweging voor financiële compensatie dan wel compensatie op locatie heeft plaatsgevonden aan de hand van de provinciale Beleidsregel Natuurcompensatie 2018.

**Mitigatie- en compensatieopgave**

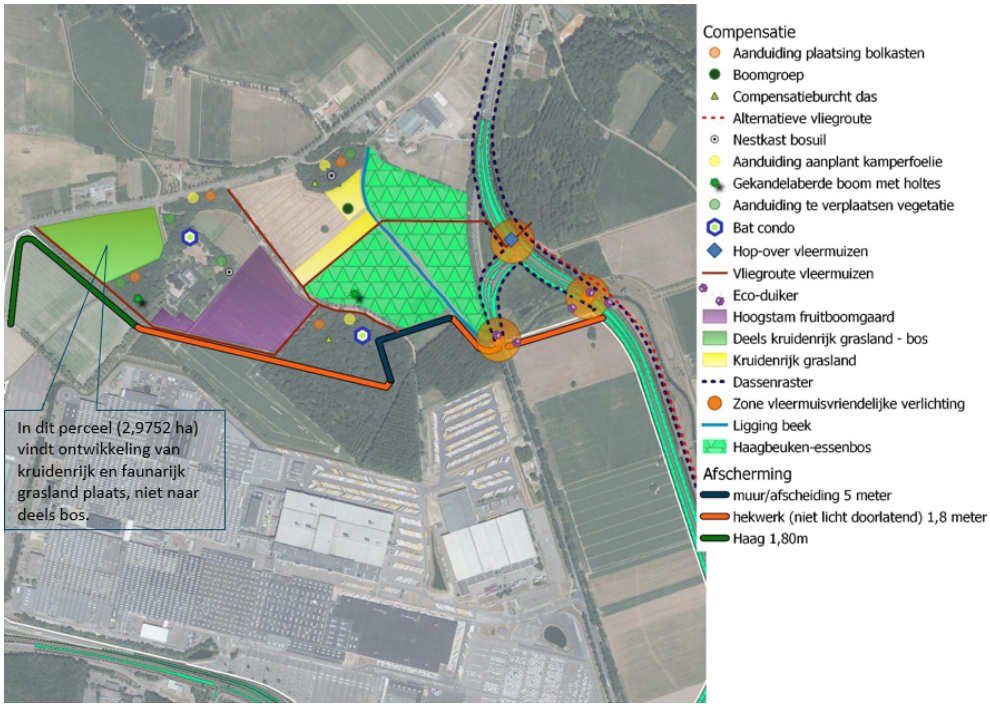
Op basis van de natuurtoets en de methodiek van de provinciale Beleidsregel Natuurcompensatie 2018 is de mitigatie- en compensatieopgave bepaald. Daaruit volgt de volgende opgave:

- **goudgroene en zilvergroene natuurzone**: er gaat 8,53 hectare goudgroene/zilvergroene natuurzone verloren als gevolg van de uitbreiding van VDL Nedcar en 2,64 hectare goudgroene natuurzone als gevolg van de aanpassing van de infrastructuur. Daarnaast is sprake van een gebied waar geluidverstoring van de resterende goudgroene natuurzone plaatsvindt: 1,33 hectare ten gevolge van de uitbreiding van VDL Nedcar (afname kwaliteit door verstoring 20%) en 7,63 hectare door aanpassing van de infrastructuur (afname kwaliteit door verstoring tussen 20 en 50%). Dit leidt, na toepassing van de kwaliteitstoeslagen volgens de Beleidsregel Natuurcompensatie 2018, tot een totale compensatie-opgave van 21,36 hectare.
- **houtopstanden:** op grond van de Wet natuurbescherming moet ter compensatie van de uitbreiding van VDL Nedcar een oppervlakte van 8,13 hectare en 140 bomen in bomenrijen worden herplant. Voor de infrastructurele aanpassingen geldt een herplantplicht van 2,8 hectare en 417 bomen in bomenrijen.
- **beschermde soorten:** Voor de volgende soorten zijn in het mitigatie- en compensatieplan maatregelen voorzien:
    - Das: verlies verblijfplaatsen en verlies foerageergebied;
    - Vleermuizen: aantasting verblijfplaatsen, verlies foerageergebied en vliegroutes;
    - Kleine ijsvogelvlinder: verlies leefgebied.

  Voor een aantal soorten zijn in het mitigatie- en compensatieplan daarnaast maatregelen opgenomen om te voldoen aan de zorgplicht (artikel 1.11 Wet natuurbescherming):
    - Kerkuil
    - Steenmarter
    - Bever

**Mitigerende en compenserende maatregelen**

In het mitigatie- en compensatieplan is een integraal plan voorgesteld voor de uitvoering van mitigerende en compenserende maatregelen. Eén maatregel kan daarbij meerdere doelen dienen. De aanplant van nieuw bos betekent bijvoorbeeld een bijdrage in de compensatie van de goudgroene/zilvergroene natuurzone, een bijdrage in de compensatie van houtopstanden én compensatie voor het verlies van foerageergebied van vleermuizen. In de volgende afbeelding is een totaaloverzicht van compenserende en mitigerende maatregelen opgenomen.




*Afbeelding 6.12: overzicht compenserende en mitigerende maatregelen*

Hierna wordt kort ingegaan op het compensatie- en mitigatieplan. Voor een uitgebreide toelichting van de maatregelen, waaronder een toelichting op beheer en onderhoud en planning/volgorde van de uitvoering van de maatregelen, wordt verwezen naar de rapportage van het mitigatie- en compensatieplan.

***Realisering nieuwe biotopen***

De te realiseren biotopen zijn afgestemd op het verlies aan type natuur in de goudgroene natuurzone, de herplantopgave voor houtopstanden en de eisen die de beschermde soorten stellen aan hun leefgebied. Ten behoeve van een aantal beschermde soorten wordt nieuw leefgebied gerealiseerd. Het betreft de volgende natuurdoeltypen:

- Haagbeuken-essenbos (N14.03);
- Kruidenrijk grasland (N12.02);
- Hoogstamfruitboom (L01.09.01);

Daarnaast heeft het waterschap de ambitie om in het gebied ten noorden van VDL Nedcar op termijn de Geleenbeek te laten hermeanderen. Deze hermeandering maakt geen deel uit van de mitigerende en compenserende maatregelen die in het kader van dit PIP worden genomen, maar bij de uitvoering van de maatregelen wordt wel rekening gehouden met een toekomstige hermeandering.

***Maatregelen soortbescherming***

Naast de realisering van nieuwe biotopen worden diverse maatregelen getroffen voor de bescherming van soorten. De maatregelen zijn in detail uitgewerkt in het mitigatie- en compensatieplan, maar betreffen op hoofdlijnen het volgende:

- realiseren van afscherming ter hoogte van het Sterrebos om verstoring (lichtinstraling

en geluid) te beperken;
- bevorderen van kwaliteit bos door overzetten van vegetatie uit het huidige Sterrebos;
- das: aanleggen van twee dassenburchten ter compensatie van de burcht die verloren gaat, compensatie leefgebied (door toevoegen geschikte biotopen), aanleg van een faunapassage/eco-duiker onder de kruising van de N276 met de Geleenbeek en aanleg van dassenrasters langs de nieuwe N276;
- vleermuizen: realiseren van twee batcondo's (ieder geschikt voor 100-150 verblijfplaatsen), 40 vleermuiskasten, 12 meervoudige kraamkasten, kandelaberen en verplaatsen van 6 bomen uit het Sterrebos met huidige verblijfplaatsen naar andere locaties (terugplaatsen als dode bomen), compensatie van foerageergebied en vliegroutes (door toevoegen geschikte biotopen, waardoor een bosverbinding tussen het Sterrebos en 't Hout/IJzerenbos in stand blijft en door een nieuwe voiegroute langs de Geleenbeek ten oosten van de nieuwe infrastructuur), en door toevoegen hop over over de bestaande en nieuwe N276;
- bosuil: verplaatsen bestaande nestkast (de nestkast is nu overigens niet in gebruik als rustplaats);
- kerkuil/torenvalk: nieuw leefgebied in nieuwe biotopen;
- spreeuw: aanbieden 10 nestkasten;
- steenmarter: profiteert van nieuwe biotopen;
- bever: profiteert van nieuwe biotopen en aanleg van faunatunnel/eco-passage;
- kleine ijsvogelvlinder: aanplant nieuwe wilde kamperfoelie.

***Maatregelen gebiedsbescherming (goudgroene en zilvergroene natuurzone)***

Een deel van de compensatieopgave voor de goudgroene en zilvergroene natuurzone wordt fysiek gecompenseerd in het gebied ten noorden van VDL Nedcar door de aanleg van nieuw bosgebied en nieuwe kruidenrijke graslanden. Op de percelen ten noorden van VDL Nedcar wordt hierdoor 9,36 ha goudgroene natuurzone gerealiseerd, vooral in de vorm van het natuurdoeltype Haagbeuken-essenbos (ruim 8 hectare) en daarnaast in de vorm van het natuurdoeltype Kruidenrijk grasland (ruim 1 hectare). Het betreft met name ontwikkeling van bos om het Sterrebos te versterken.

Het gedeelte van de compensatieopgave door de fabrieksuitbreiding dat niet in natura wordt gerealiseerd, wordt financieel gecompenseerd. De omvang van het financieel te compenseren deel van de compensatieopgave is in het mitigatie- en compensatieplan bepaald. Conclusie is dat 6,07 hectare financieel gecompenseerd dient te worden in het kader van de fabrieksuitbreiding. Het normbedrag (in 2020 voor de gemeente Sittard-Geleen) is €90.503,- per hectare. Daarmee bedraagt de financiële compensatie ruim € 549.000,-.

De aantasting van de goudgroene natuurzone bij de aanpassing van de infra wordt in zijn geheel financieel gecompenseerd. Uitgaande van een compensatieopgave van 5,93 hectare en het normbedrag (in 2020 voor de gemeente Sittard-Geleen €90.503,- per hectare) bedraagt de financiële compensatie ruim € 536.000,-.

***Maatregelen houtopstanden***

Op de beschikbare gronden is, met name door de aanplant van nieuw haagbeuken-essenbos ruimte voor de herplant van het bos dat verdwijnt door de ontwikkeling. Er wordt in totaal ruim 8 hectare nieuw bos aangeplant. De locatie voor de resterende herplantopgave (bosareaal en bomen in bomenrijen) wordt door de provincie nader bepaald en zal naar verwachting worden meegenomen via het Platteland in Ontwikkeling (PiO) Landgoederenzone Swentibold.

### 6.10.4 Voortoets

Zoals aangegeven in de natuurtoets liggen Natura 2000-gebieden op grote afstand van het plangebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied 'Grensmaas' ligt op circa 3 kilometer afstand ten westen van het plangebied. In een voortoets is beoordeeld of het PIP mogelijk effecten heeft op Natura 2000-gebieden. De rapportage (*Voortoets PIP Uitbreiding VDL Nedcar, Antea Group, 2020)* is als Bijlage 12 bij deze toelichting opgenomen.

**Onderzoeksvragen**

De volgende onderzoeksvragen zijn in de voortoets van toepassing:

- Komen in het plangebied en de beïnvloedingszone van het plan beschermde natuurgebieden (Natura 2000) voor? Zo ja, welke zijn dit en wat zijn de gevolgen hierop?
- Indien negatieve gevolgen niet op voorhand kunnen worden uitgesloten, wat zijn dan de feitelijke gevolgen en kan op grond van nader onderzoek worden geconcludeerd dat het PIP uitvoerbaar is?

**Relatie met de Wnb-vergunning**

Het PIP is een plan dat de uitbreiding van VDL Nedcar en de aanpassing van de provinciale infrastructuur mogelijk maakt. Voor het project 'Uitbreiding VDL Nedcar met aanpassing provinciale wegen N297 en N276' is een Wnb-vergunning aangevraagd bij de provincie. Het ontwerp van de Wnb-vergunning ligt, gelet op de toepassing van de coördinatieregeling, gelijktijdig met dit PIP ter inzage, waarna de Wnb-vergunning kan worden verleend.

Ten behoeve van de Wnb-vergunning voor het project 'Uitbreiding VDL Nedcar met aanpassing provinciale wegen N297 en N276' is zeer recent een passende beoordeling verricht. Uit die passende beoordeling is gebleken dat het project geen significante (negatieve) gevolgen heeft voor Natura 2000-gebieden. Het project is daarmee vergunbaar op grond van de Wet natuurbescherming. De Wnb-vergunning is via een zogenoemde één-op-één-inpassing in dit PIP opgenomen. Het PIP maakt voor de gronden waarop het project wordt uitgevoerd daardoor niet méér mogelijk dan de Wnb-vergunning voor het project toelaat. Omdat voor de Wnb-vergunning reeds een passende beoordeling is opgesteld en sprake is van een één-op-één-inpassing van die vergunning in het PIP, levert een nieuwe passende beoordeling in het kader van het plan (het PIP) redelijkerwijs geen nieuwe gegevens en inzichten op. Een passende beoordeling van het project in het kader van het PIP is daarom niet nodig.

De PIP-bestemminsgrens is echter ruimer dan het project, omdat ook enkele andere bestemmingsvlakken dan die van VDL Nedcar en van de provinciale wegen in het plangebied zijn opgenomen. De (beperkte) ruimte die het PIP biedt buiten de één-op-één-inpassing van de Wnb-vergunning voor het project 'Uitbreiding VDL Nedcar met aanpassing provinciale wegen N297 en N276' is in de voortoets nader beoordeeld. De voortoets heeft betrekking op het planbesluit en is daarom als bijlage bij het PIP gevoegd. De passende beoordeling die voor het project is opgesteld, heeft betrekking op het besluit om voor het project een Wnb-vergunning te verlenen en is daarom niet als bijlage bij het PIP opgenomen.

**Mogelijke storingsfactoren**

In de voortoets is beschreven welke storingsfactoren mogelijk relevant zijn. Daarvoor is het gehele PIP beoordeeld, inclusief de één-op-één-inpassing van het project 'Uitbreiding VDL Nedcar met aanpassing provinciale wegen N297 en N276'. De afbakening van de mogelijke storingsfactoren is gebaseerd op de Natura 2000-effectenindicator (op basis van de activiteiten ‘industrie’ en ‘weg’) van het ministerie van LNV en op basis van expert judgement. Op grond van de effectbeschrijving en –beoordeling is geconcludeerd dat in de Natura 2000-gebieden significante gevolgen met zekerheid zijn uit te sluiten, met uitzondering van effecten door verzuring en vermesting. Voor de factor verzuring en vermesting (stikstofdepositie) is daarom nader onderzoek uitgevoerd.

**Onderzoek stikstofdepositie**

Om de stikstofdepositie vanwege het PIP te berekenen is een stikstofdepositieonderzoek verricht. Bij het in het kader van de Wet natuurbescherming beoordelen van een voorgenomen ontwikkeling wordt bij een plan een beoogde situatie (de voorgenomen ontwikkeling) qua effecten op de stikstofdepositie vergeleken met de referentiesituatie. Deze referentiesituatie is de feitelijke en planologisch legale situatie voorafgaand aan de vaststelling van het plan. In het onderzoek is binnen de bestemmingsgrens van het PIP telkens beoordeeld of de beoogde situatie (dat wat het PIP mogelijk maakt) qua stikstofdepositie leidt tot een mogelijk significant gevolg ten opzichte van die referentiesituatie.

***Eén-op-één-inpassing***

Het PIP maakt het project 'Uitbreiding VDL Nedcar met aanpassing provinciale wegen N297 en N276' mogelijk. Voor dit project is een natuurvergunning aangevraagd (op grond van de Wet natuurbescherming) die door middel van een zogenoemde één-op-één-inpassing in het PIP is opgenomen. Een nadere beoordeling van dit project qua stikstofdepositie hoeft daarom in het kader van het PIP niet plaats te vinden, dat is reeds in het kader van de vergunning Wet natuurbescherming gebeurd.

***Overige ontwikkelingen***

Het PIP omvat meer bestemmingen dan alleen de één-op-één-inpassing van het project 'Uitbreiding VDL Nedcar met aanpassing provinciale wegen N297 en N276'. Hierop wordt onderstaand nader ingegaan:

- Binnen een aantal bestemmingsvlakken is het huidige gebruik volledig in overeenstemming met de geldende bestemming. Het PIP voorziet hier niet in een gewijzigde bestemming, zodat er vanwege stikstofdepositie geen significante gevolgen op Natura 2000-gebieden zijn. Het betreft de bestemming 'Gemengd' voor Kasteel Wolfrath en een aantal gronden met de bestemming 'Groen', 'Verkeer', 'Agrarisch met waarden - Natuur- en landschapswaarden', 'Natuur' en 'Water', waarop geen ingrepen zijn voorzien.
- Op het zuidelijk deel van Industriepark Swentiboldmaakt het PIP de vestiging van toeleverende en ondersteunende bedrijven voor de automotive industrie mogelijk binnen de bestemming 'Bedrijventerrein - 2'. De mogelijkheden die het PIP hier biedt, zijn meegenomen in de stikstofdepositieberekening.
- Het hoveniersbedrijf aan de Op de Baan is in dit PIP bestemd als 'Bedrijf - Hoveniersbedrijf'. Het bedrijf heeft in het huidige bestemmingsplan nog een agrarische bestemming. De bestemmingswijziging is meegenomen in de stikstofdepositieberekening.

***Resultaten stikstofdepositieberekeningen***

In de stikstofdepositieberekeningen zijn voor de 'overige ontwikkelingen' die het PIP mogelijk maakt de effecten van het plan op de stikstofdepositie beoordeeld voor de gebruiksfase en de realisatiefase.

- Uit de berekeningen voor de gebruiksfase resulteren voor de relevante Nederlandse en Duitse Natura 2000-gebieden geen depositieresultaten boven de 0,00 mol/ha/jaar. Voor het Belgische Natura 2000-gebied 'Uiterwaarden Limburgse Maas met Vijverbroek' is een bijdrage van 0,05 mol/ha/jaar berekend. Deze bijdrage is ruimschoots lager dan de in België gehanteerde drempelwaarde van 21,42 mol/ha/jaar, zodat een toestemming van het Belgisch bevoegd gezag niet vereist is. De bijdragen op de (Nederlandse en buitenlandse) Natura 2000-gebieden in de gebruiksfase staan vaststelling van het PIP daarom niet in de weg.
- Uit de berekeningen voor de realisatiefase resulteren voor de relevante Nederlandse en Duitse Natura 2000-gebieden geen depositieresultaten boven de 0,00 mol/ha/jaar. Voor het Belgische Natura 2000-gebied 'Uiterwaarden Limburgse Maas met Vijverbroek' is

een bijdrage van 0,01 mol/ha/jaar berekend. Deze bijdrage is ruimschoots lager dan de in België gehanteerde drempelwaarde van 21,42 mol/ha/jaar, zodat een toestemming van het Belgisch bevoegd gezag niet vereist is. De bijdragen op de (Nederlandse en buitenlandse) Natura 2000-gebieden in de realisatiefase staan vaststelling van het PIP niet in de weg.

Uit de voortoets blijkt dat de Wet natuurbescherming voor wat betreft de gebiedsbescherming (Natura 2000) de vaststelling van het PIP niet in de weg staat.

### 6.10.5 Relevantie voor het PIP

Uit de natuurtoets (gelezen in combinatie met het mitigatie- en compensatieplan) en de voortoets blijkt dat het PIP uitvoerbaar is op grond van de Wet natuurbescherming (bescherming van soorten, Natura 20000-gebieden en houtopstanden) en op grond van de Omgevingsverordening Limburg (bescherming van Natuurnetwerk Nederland). Voor een aantal beschermde diersoorten moet een Wnb-ontheffing worden verkregen. Uit de natuurtoets blijkt dat wordt voldaan aan de voorwaarden die aan deze ontheffingen worden gesteld, waardoor in redelijkheid duidelijk is dat de Wet natuurbescherming niet aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat.

Er dient wel een aantal mitigerende en compenserende maatregelen te worden getroffen. Deze maatregelen fungeren tevens als compensatie voor het verlies aan goudgroene en zilvergroene natuurzoene (gedeeltelijk, het restant wordt financieel gecompenseerd) en als een groot deel van de compensatie voor het verlies aan houtopstanden. Ten behoeve van de benodigde mitigatie en compensatie is een mitigatie- en compensatieplan opgesteld. Om de uitvoering van de mitigerende en compenserende maatregelen te borgen, is in de planregels een voorwaardelijke verplichting opgenomen, zowel in de bestemming 'Bedrijventerrein - 1' als in de bestemming 'Verkeer'. Die voorwaardelijke verplichting bepaalt dat uitbreiding van VDL Nedcar en aanleg van de randweg uitsluitend zijn toegestaan als de compenserende en mitigerende maatregelen uit het mitigatie- en compensatieplan zijn uitgevoerd. De maatregelen die in dat kader moeten worden getroffen zijn in een bijlage bij de planregels opgenomen.

In verband met de één-op-één-inpassing van de Wnb-vergunning voor VDL Nedcar en de aanpassing van de infrastructuur is in de planregels daarnaast een stikstofregeling opgenomen. In de bestemmingen 'Bedrijventerrein - 1' en 'Verkeer' is een gebruiksregel opgenomen. In de bestemming 'Bedrijventerrein - 1' is bepaald dat de gronden en gebouwen uitsluitend mogen worden gebruik voor zover dat in overeenstemming is met het project zoals vergund in de vergunning Wet natuurbescherming. In de bestemming 'Verkeer' is bepaald dat de aanleg van nieuwe wegen uitsluitend is toegestaan indien dat in overeenstemming is met het project zoals vergund in de vergunning Wet natuurbescherming. De vergunning Wet natuurbescherming is als bijlage bij de planregels opgenomen. Daarmee is sprake van een zogenaamde één-op-één-inpassing van de vergunning.

## 6.11 Cultuurhistorie en landschap

### 6.11.1 Algemeen

Artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat - voor zover bij de voorbereiding van een bestemmingsplan (of inpassingsplan) geen milieueffectrapport wordt opgesteld - in de toelichting van het plan moet worden beschreven hoe is omgegaan met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden. Er gelden geen wettelijke regels voor de manier hoe met landschappelijke waarden moet worden omgegaan, maar uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening dient in de toelichting tevens te worden ingegaan op de relatie van een nieuwe ontwikkeling met het landschap. In veel gevallen kunnen landschap en cultuurhistorie niet los van elkaar worden gezien. Zeker in het geval van dit PIP, waar met name aan de noordzijde van het plangebied cultuurhistorie (Landgoed Kasteel Wolfrath) en landschap sterk met elkaar zijn verweven.

### 6.11.2 Effect op landschappelijke waarden

In paragraaf 8.1.1 van het MER is ingegaan op de effecten van het PIP op het landschap. De uitbreiding van VDL Nedcar leidt met name aan de noordzijde tot negatieve landschappelijke effecten. Hieronder is aangegeven welke effecten het initiatief heeft en welke effecten de compenserende landschappelijke maatregelen daarop hebben.

**Effect op waardevolle (geomorfologische) landschapstypen**

- De fabrieksuitbreiding heeft een als negatief beoordeeld effect op de herkenbaarheid van de rivierterrasontginning Pasveld (dat zowel een enigszins waardevol geomorfologisch als agrarisch landschapstype is).
- Herstel van historisch cultuurlandschap ten noorden van de fabrieksuitbreiding compenseert dit effect enigszins.

**Effect op leesbaarheid landschap en ontstaansgeschiedenis**

- Het initiatief tast de leesbaarheid van het kasteelensemble Wolfrath aan.
- Het initiatief leidt tot een aantasting van het rechte verloop van de karakteristieke Oude Rijksweg (de huidige N276). Dit betreft voornamelijk een effect op cultuurhistorische waarden.
- De leesbaarheid van het landschap ten noorden van het de fabrieksuitbreiding krijgt een kwaliteitsimpuls door terug te grijpen op het landschap van vóór de grootschalige ruilverkavelingsactiviteiten.

**Effect op beleefbaarheid, toegankelijkheid en gebruikswaarde**

- De nieuwe N276 is een barrière in het landschap die toegankelijkheid mogelijk bemoeilijkt.
- Gebruikswaarden van thans in agrarisch gebruik zijnde gronden gaan verloren. Dit heeft een gering negatief effect.
- Er bestaan mogelijkheden tot het openstellen van het kasteel op gezette tijden (Open Monumentendag bijvoorbeeld). Deze beslissing kan een positief effect op de beleefbaarheid, toegankelijkheid en gebruikswaarde van het kasteel hebben.
- De aanleg van een recreatieve route over het kasteellandgoed heeft een positief effect op de beleefbaarheid ervan.
- De kwaliteit van het kasteellandgoed neemt wel fors af. Dit heeft een groot negatief effect op de beleefbaarheid ervan.
- De belevings- en toegankelijkheidsaspecten rondom de N297 wijzigen niet wezenlijk. Er is geen sprake van een effect.

**Effect op toekomstwaarde**

- De gronden waar de fabrieksuitbreiding gerealiseerd wordt kennen een kleinere toekomstwaarde dan in de referentiesituatie.
- De gronden ten noorden van de fabrieksuitbreiding zijn minder bestendig voor

toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.

**Effect op zichtlijnen en effecten van massa, schaal en grootte**

***Zicht vanuit Holtum***

Het zicht vanuit Holtum verslechtert, mede vanwege de mitigerende maatregelen die getroffen worden in het kader van de verbreding van de A2, niet significant. Uitsluitend de pershal, die een hoogte van maximaal 25 meter heeft, wordt zichtbaar vanuit Holtum.

***Zicht vanuit Wolfrath***

Eén van de waardevolle aspecten op kasteellandgoed Wolfrath is het historisch waardevol zicht. In deel A van het MER is beschreven dat deze deels door directe fysieke aantasting verdwijnen en dat andere zichtlijnen door de zichtbaarheid van de nieuwe gevels verstoord worden. De landschappelijke inpassing is gericht op het zoveel mogelijk onzichtbaar maken van de fabrieksgevels. Dat is echter, door de omvang van de uitbreiding, onmogelijk. Om die reden is ervoor gekozen om, daar waar historisch waardevolle zichtlijnen lopen, de zichtlijn te handhaven en een 'incident' in de gevel te oriënteren. Zo ontstaat een nieuwe wijze van zicht en staat de fabriek niet volledig los van het omliggende landschap.

***Zicht vanuit Nieuwstadt***

Het zicht vanuit Nieuwstadt is afhankelijk van de bebouwing op Yard E. Op Yard E is op grond van het huidige bestemmingsplan al bebouwing mogelijk (tot 15 meter hoog). Door de keuze voor de randwegvariant komt tussen Nieuwstadt en Yard E een brede zone met weg en groenstroken (inclusief de nieuwe Lindbeek) te liggen. De randweg wordt voorzien van laanbeplanting en er wordt aan de zuidzijde van de randweg een grondwal met visueel mitigerend effect aangelegd. Deze zaken dragen bij aan een beter zicht vanuit Nieuwstadt.

Samengevat leiden de volgende zaken tot een effect op aanwezige zichtlijnen en effecten van massa, schaal en grootte:

- Op het kasteellandgoed Wolfrath worden waardevolle historische zichtrelaties en visuele kwaliteiten aangetast.
- De omgang met deze zichtlijnen heeft een mitigerend effect, maar is geen volwaardige mitigatie.
- Het initiatief creëert een aaneengesloten industrieterrein en creëert vanuit de nieuwe randweg zicht over het Geleenbeekdal.
- Het initiatief leidt tot een nieuwe doorsnijding van de Geleenbeek en daarmee de bronsgroene landschapszone. Mitigatie is hier goed mogelijk.
- Het zicht vanuit Holtum en Nieuwstadt wordt behoorlijk gemitigeerd. Het betreft een gering negatief effect (na mitigatie). Zonder mitigatie (bijvoorbeeld vanuit Nieuwstadt) zou het negatieve effect groter zijn.

Geconcludeerd is dat de voorgenomen ontwikkeling grote negatieve effecten op landschappelijke waarden heeft. Er is echter nadrukkelijk gestreefd naar landschappelijke mitigatie en compensatie. Hierbij moet geconcludeerd worden dat het effect van de voorgenomen ontwikkeling dermate groot is dat volledige compensatie of mitigatie niet mogelijk is (omdat het effect niet één-op-één gecompenseerd kan worden). Compensatie wordt voornamelijk gezocht door locaties die niet verloren gaan een kwaliteitsimpuls te geven en door maatregelen te treffen om het zicht op de fabriek te beperken, met name vanuit Nieuwstadt. Vanuit Holtum is de zichtbaarheid van de fabriek al minder, en wordt die bovendien al beperkt door de geluidschermen langs de (bestaande en te verleggen) A2.

### 6.11.3 Effect op cultuurhistorische waarden

In paragraaf 8.1.2 van het MER is ingegaan op de effecten van het PIP op cultuurhistorische waarden. Er is sprake van aantasting van het beschermd rijksmonument Wolfrath en van monumentale bomen behorende bij het kasteellandgoed. Daarnaast gaat het cultuurhistorisch waardevolle tracé van de Oude Rijksweg (de huidige N276) tussen Sittard en Susteren verloren. Voor het verlies van deze waarden geldt - net als voor het verlies van landschappelijke waarden - dat compensatie niet (volledig) mogelijk is. Gebleken is echter dat alternatieven die het rijksmonument volledig sparen niet leiden tot een haalbare businesscase (zie hoofdstuk 2) en dus niet tot het beoogde doel om VDL Nedcar duurzaam in de regionale en provinciale economie te verankeren. De aanleg van de randweg heeft daarnaast zodanige voordelen boven het handhaven van het huidige tracé van de N276 - zowel uit bedrijfseconomisch als uit ruimtelijk oogpunt - dat het verloren gaan van het tracé van de Oude Rijksweg op basis van de alternatievenafweging van MER deel A (zie hoofdstuk 3) wordt aanvaard. Daarbij geldt dat de weg weliswaar nog steeds het historische tracé volgt, maar dat de beleving hiervan door de inrichting als doorgaande provinciale weg al wezenlijk is verminderd.

**Aantasting van rijksmonument Kasteel Wolfrath**

De uitbreiding van VDL Nedcar leidt tot aantasting van het rijksmonumentale kasteellandgoed Wolfrath. Het kasteellandgoed is een optelsom van verschillende elementen uit verschillende perioden die bij elkaar een samenhangend geheel van agrarisch nutscomplex met (beperkte) esthetische landschapselementen binnen de grachten vormen. De bij het landgoed behorende onderdelen zijn geanalyseerd en gewaardeerd in de *Cultuurhistorische waardenstelling Park & landschap Kasteel Wolfrath (SB4, 2020)*. De waardering is weergegeven op kaarten met een cultuurhistorische waardenstelling (hoog, positief of indifferent) van gebieden en van elementen in het gebied. De cultuurhistorische waardenstelling is als Bijlage 14 bij deze toelichting opgenomen.

De voorgenomen ontwikkeling heeft grote negatieve effecten op de cultuurhistorische waarden van het rijksmonument: een deel van het rijksmonument gaat verloren en voor het resterende deel van het rijksmonument verandert de directe omgeving wezenlijk. Er is sprake van aantastingen van de algemene historische waarde, ensemblewaarde, tuinhistorische waarde, tuinarchitectonische waarde, landschapshistorische waarde, gebruikshistorische waarde en belevingswaarde. Gelet op het belang van een duurzame verankering van VDL Nedcar in de regionale en provinciale economie, en het ontbreken van alternatieven die het rijksmonument sparen, wordt deze aantasting aanvaard. In het beeldregieplan zijn maatregelen voorgesteld om het effect te mitigeren en elders binnen de grenzen van het rijksmonument te compenseren.

### 6.11.4 Beeldregieplan en landschapsplan

De uitbreiding van VDL Nedcar en de aanpassing van de omliggende infrastructuur heeft negatieve gevolgen voor cultuurhistorisch en landschappelijk waardevolle elementen, met name aan de noordzijde van het huidige fabrieksterrein en door het verdwijnen van het huidige tracé van de N276. Deze waarden kunnen door de uitbreiding van VDL Nedcar - waarvoor geen reële alternatieven op een andere locatie bestaan - niet behouden blijven. Hoewel het verlies van landschappelijke en cultuurhistorische waarden niet één op één te compenseren is, worden in de directe omgeving van VDL Nedcar, met name aan de noordzijde van het terrein, maatregelen getroffen om het landschap te versterken en aantrekkelijker te maken. Daarbij worden tevens maatregelen getroffen om het overgebleven deel van Landgoed Kasteel Wolfrath in cultuurhistorische zin te versterken.

Het beeldregieplan *(Antea Group, 2020)*, dat is opgesteld om een integrale visie op (met name) het gebied aan de noordzijde van VDL Nedcar te geven en waarin ook het landschapsplan is opgenomen, kan daarom niet los worden gezien van de uitbreiding van

VDL Nedcar. De compenserende en mitigerende maatregelen die onderdeel zijn van het beeldregieplan - en het daarin opgenomen landschapsplan - zijn immers ook meegenomen in de beoordeling van het voorkeursalternatief in MER deel B. Om die reden is in deze toelichting in de planbeschrijving reeds uitgebreid ingegaan op het beeldregieplan en het daarin opgenomen landschapsplan. Zie daarvoor de paragrafen 4.3.3 en 4.3.4 van deze toelichting. Hoewel het onmogelijk is om het verlies aan landschappelijke en cultuurhistorische waarden ter plekke teniet te doen, is met uitvoering van het landschapsplan sprake van een landschappelijke verbetering op de gronden ten noorden van de fabrieksuitbreiding, waarbij de gronden door aanleg van fiets- en wandelpaden tevens beter toegankelijk - en daarmee beter beleefbaar - worden gemaakt.

### 6.11.5 Relevantie voor het PIP

het PIP leidt tot de aantasting van landschappelijke en cultuurhistorische waarden, met name ter plaatse van Kasteel Wolfrath en door het verlies van het tracé van de Oude Rijksweg. De aantasting wordt geaccepteerd vanwege het grote belang dat is gediend met het duurzame behoud van VDL Nedcar. In het beeldregieplan, en het landschapsplan dat daar onderdeel van uitmaakt, zijn mitigerende en compenserende maatregelen voorgesteld. Onderdeel van het landschapsplan zijn:

- versterking van het resterende deel van het rijksmonument, onder meer door aanplant van een hoogstamboomgaard en opwaarderen van het Grand Canal;
- wegnemen of verzachten van het zicht op de fabrieksuitbreiding, zowel aan de noordzijde, als aan de oostzijde (Yard E) en zuidzijde (uitbreiding IPS);
- transformatie van het landschap ten noorden van VDL Nedcar tot een kleinschaliger landschap met een afwisseling van boomgaarden, bos en agrarische gronden en verbetering van de toegankelijkheid en de belevingswaarde door toevoeging van langzaam verkeersverbindingen.

Om de uitvoering van de maatregelen uit het landschapsplan te borgen, is in de planregels een voorwaardelijke verplichting opgenomen, zowel in de bestemming 'Bedrijventerrein - 1' als in de bestemming 'Verkeer'. Die voorwaardelijke verplichting bepaalt dat uitbreiding van VDL Nedcar en aanleg van de randweg uitsluitend zijn toegestaan als de maatregelen uit het landschapsplan zijn uitgevoerd. De maatregelen die VDL Nedcar moet treffen, moeten zijn uitgevoerd binnen een jaar na verlening van de omgevingsvergunning voor bouwen.

De maatregelen die voor de uitvoering van het landschapsplan moeten worden getroffen zijn in een bijlage bij de planregels opgenomen. Deze maatregelen hangen grotendeels samen met de maatregelen die in hetzelfde gebied worden getroffen vanwege de natuurcompensatie (zie paragraaf 6.10). De landschappelijke maatregelen zijn aanvullend op de maatregelen voor natuurcompensatie.

## 6.12 Archeologie

### 6.12.1 Algemeen

Op 1 juli 2016 is de Monumentenwet 1988 ingetrokken en is de Erfgoedwet in werking getreden. In deze wet zijn de specifieke regelingen en wetten die er zijn voor het behoud en beheer van cultureel en archeologisch erfgoed gebundeld. Een groot deel van de wetgeving rond cultuurhistorie en archeologie krijgt een plaats in de Omgevingswet, die momenteel in voorbereiding is. Omdat de Monumentenwet 1988 is ingetrokken en de Omgevingswet nog niet in werking is getreden, is in de Erfgoedwet overgangsrecht opgenomen.

Het overgangsrecht regelt dat de onderdelen van de Monumentenwet 1998 die overgaan naar de Omgevingswet van kracht blijven tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet, zodat er geen lacunes in de bescherming ontstaan. Het gaat onder meer om de bescherming van archeologische waarden in ruimtelijke besluiten. Uitgangspunt van de wetgeving is om het archeologisch erfgoed zoveel mogelijk ter plekke te bewaren en beheermaatregelen te

nemen om dit te bewerkstelligen. Op grond van deze wetten worden gemeenten verantwoordelijk geacht voor de bescherming van archeologische waarden. Zowel de gemeente Sittard-Geleen als de gemeente Echt-Susteren beschikt over archeologiebeleid, dat zijn vertaling krijgt in bestemmingsplannen.

### 6.12.2 Beleid gemeenten Sittard-Geleen en Echt-Susteren

De gemeenten Sittard-Geleen en Echt-Susteren beschikken over archeologisch beleid, dat zijn vertaling krijgt in (nieuwe) bestemmingsplannen. Op basis van gemeentedekkende verwachtingenkaarten en beleidskaarten zijn in beide gemeenten gebieden aangemerkt met een archeologische waarde of een archeologische verwachtingswaarde. Afhankelijk van de archeologische (verwachtings)waarde van een bepaald gebied en van de omvang en diepte van de ingreep is archeologisch onderzoek nodig.

De uitbreiding van VDL Nedcar en de aanpassing van de infrastructuur vinden grotendeels plaats op het grondgebied van de gemeente Sittard-Geleen. Uit de archeologische kaarten van die gemeente blijkt dat het plangebied in een archeologisch interessant gebied ligt: het zuidelijke deel van het PIP ligt binnen het Provinciaal archeologisch aandachtsgebied Graetheide. Dit gebied is archeologisch interessant vanwege de hoge verwachting die daarbinnen geldt voor nederzettingen en grafvelden van de Lineair Bandkeramische cultuur (Vroeg neolithicum), maar ook voor andere perioden.

In het plangebied van het PIP zijn enkele archeologische vindplaatsen bekend. In het zuiden van het terrein van VDL Nedcar betreft het een maalsteen en aardewerk uit de ijzertijd en vuurstenen artefacten uit de prehistorie, waaronder een schoenleestbijl uit het vroeg neolithicum A. Ten noord(west)en van het VDL Nedcar terrein zijn twee neolithische bijlen en Romeins aardewerk gevonden. De meeste vindplaatsen liggen in het zuiden van het plangebied. Het betreft onder meer graven en bewoning uit de late bronstijd tot vroege ijzertijd en bewoning uit de Romeinse tijd en late middeleeuwen tot nieuwe tijd. Daarnaast zijn verschillende vuurstenen artefacten gevonden uit de steentijd Tot slot is in het oosten van het plangebied, nog een oude vondstmelding bekend van een afvalkuil uit de late ijzertijd tot Romeinse tijd. Rondom deze vindplaatsen is een buffer van 75 meter gedefinieerd, waarbinnen de kans op het aantreffen van archeologische resten extra hoog is ingeschat. In het plangebied komen de volgende beleidscategorieën voor:

- De bekende archeologische vindplaatsen met hun buffer kennen een grote mate van bescherming en zijn volgens de archeologische beleidskaart van de gemeente ingedeeld in beleidscategorie 2. Concreet betekent dit dat voor deze gebieden een archeologische onderzoeksplicht geldt indien de bodemingrepen dieper reiken dan 30 cm-mv én de omvang van het gebied groter is dan 50 m².
- Op basis van deze archeologische gegevens, in combinatie met landschappelijke en historische gegevens, geldt voor het overige deel van het PIP plangebied grotendeels een hoge verwachting. In het gebied moet met name rekening worden gehouden met de aanwezigheid van nederzettingsterreinen met bijbehorende grafvelden (‘droge archeologie’). Het gebied is ingedeeld in beleidscategorie 4. Concreet betekent dit dat voor deze gebieden een archeologische onderzoeksplicht geldt indien de bodemingrepen dieper reiken dan 30 cm-mv én de omvang van het gebied groter is dan 500 m².
- De zuidoosthoek van het plangebied en een kleine strook centraal in het zuiden zijn ingedeeld in beleidscategorie 5. Aan deze zones is een lage verwachting toegekend voor droge landschappen. Concreet betekent dit dat voor deze gebieden een archeologische onderzoeksplicht geldt indien de bodemingrepen dieper reiken dan 30 cm-mv én de omvang van het gebied groter is dan 10.000 m².
- Enkele kleinere zones in het PIP plangebied zijn ingedeeld in beleidscategorie 6. Het betreft een zone met een lage verwachting voor droge en natte landschappen. Voor deze zones gelden geen archeologische restricties.
- Op verschillende locaties in het plangebied heeft reeds archeologisch onderzoek

plaatsgevonden waardoor voor sommige gebieden geen dubbelbestemming hoeft te worden opgenomen.

Het noordelijk deel van het plangebied ligt in de gemeente Echt-Susteren. Voor deze gronden geldt conform het geldende bestemmingsplan 'Buitengebied' de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 3'. In deze gebieden geldt conform het beleid van de gemeente Echt-Susteren een onderzoeksplicht indien de bodemverstoring dieper is dan 40 cm-mv én de omvang van de verstoring groter is dan 500 $m^2$.

### 6.12.3 Archeologisch onderzoek

Ten behoeve van de uitbreiding van VDL Nedcar is een archeologisch onderzoek verricht (*Bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek d.m.v. boringen (verkennende fase) Uitbreiding VDL Nedcar te Born, Sittard-Geleen, Antea Group, 2020*). De rapportage is als Bijlage 15 bij deze toelichting opgenomen.

**Bureauonderzoek**

In het noordelijke deel van het plangebied is het bestemmingsplan 'Buitengebied Born – Geleen' (gemeente Sittard-Geleen) van kracht. In dit bestemmingsplan is een dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 1' opgenomen. Bij deze dubbelbestemming is archeologisch onderzoek noodzakelijk bij bodemingrepen groter dan 50 m² en dieper dan 0,3 m-mv. De geplande bodemingrepen overschrijden deze vrijstellingsgrenzen.

Het noordoostelijke deel van het plangebied valt binnen het bestemmingsplan 'Buitengebied' (gemeente Echt-Susteren) waarvoor een dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3' is opgenomen. Bij deze dubbelbestemming is archeologisch onderzoek noodzakelijk bij bodemingrepen groter dan 500 m² en dieper dan 0,4 m-mv. De geplande bodemingrepen overschrijden deze vrijstellingsgrenzen.

Voor het oostelijke en zuidelijke deel van het plangebied geldt geen actueel bestemmingsplan. Op de archeologische beleidskaart van de gemeente heeft dit deel van het plangebied grotendeels een middelhoge en hoge verwachting (beleidscategorie 4 met onderzoeksplicht bij bodemingrepen groter dan 500 $m^2$ en dieper dan 0,3 m–mv.). Ter hoogte van de bekende archeologische vindplaatsen geldt beleidscategorie 2. Op basis van het archeologisch beleid van de gemeente Sittard-Geleen, zoals vastgelegd in de 'Beleidsnota archeologie en monumenten Gemeente Sittard-Geleen' d.d. 13 september 2012 geldt ook hier onderzoeksplicht bij bodemingrepen groter dan 50 $m^2$ en dieper dan 0,3 m–mv. De geplande bodemingrepen overschrijden deze vrijstellingsgrenzen.

Het plangebied bevindt zich op de Zuid-Limburgse Maasterrassen. Vanuit het zuid – zuidoosten lopen de terrassen af in de richting van het holocene Maasdal, net ten noorden en noordwesten van het plangebied. De overgang van het terras van Caberg naar het terras van Eisden-Lanklaar vormt een duidelijke gradiëntzone, een overgangsgebied van nat/laag naar droog/hoog. Bovendien wordt het plangebied doorkruist door enkele waterlopen. Uit diverse studies is gebleken dat dergelijke gradiëntzones een grote aantrekkingskracht op de mens hebben, waarbij de randen van beekdalen extra aantrekkelijk blijken.

De terrassen van Eisden-Lanklaar en Caberg zijn gevormd tijdens het Vroeg- en Midden-Pleistoceen en waren toegankelijk voor de jagers-verzamelaars uit het Midden-Paleolithicum. Tijdens het Laat-Pleistoceen zijn de terrassen echter met löss bedekt geraakt, waardoor het oude landschap afgedekt werd en een nieuw oppervlak ontstond. In de top van de grindige terrasafzettingen kunnen archeologische resten uit het Midden-Paleolithicum aanwezig zijn. Vanwege de veranderingen aan het landschap door de lössafzetting is moeilijk te bepalen waar de aantrekkelijke gradiëntzones zich tijdens het Midden-Paleolithicum bevonden en deze zijn bijgevolg moeilijk op te sporen met prospectieve onderzoeksmethodes. De kans op het aantreffen van een vindplaats uit het Midden-Paleolithicum is daardoor eerder klein.

Het landschap dat tijdens het Laat-Pleistoceen ontstaan is, is het landschap zoals we dat nu

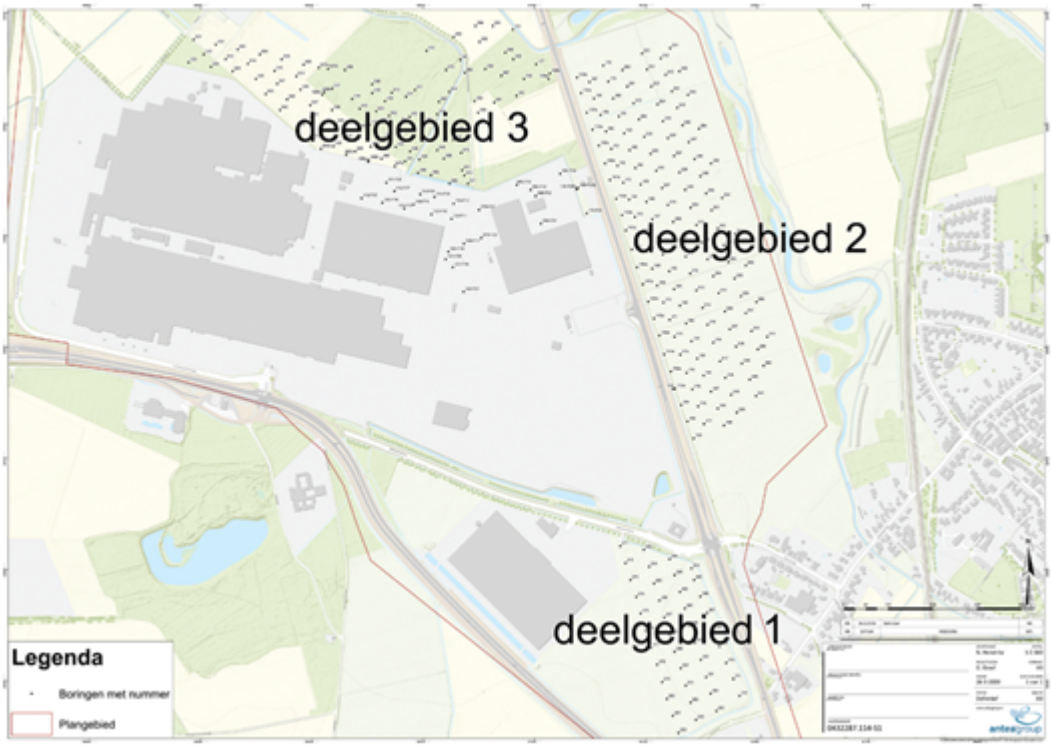
nog kunnen terug zien. De gradiëntzones die aantrekkelijk waren voor de jagers-verzamelaars uit het Laat-Paleolithicum en Mesolithicum en tevens voor de latere boeren zijn dus nog goed herkenbaar aanwezig. De verwachting op het aantreffen van vindplaatsen van jagers-verzamelaars is dan ook hoog. Zij vestigden zich vooral op de overgang van nat naar droog, vaak op de rand van een beekdal, in kleine tijdelijke, mogelijk periodiek bewoonde kampementen. Van deze kampementen zijn over het algemeen vooral de vuursteenconcentraties en haardkuilen bewaard gebleven.

Net buiten de beekdalen bevonden zich de vlakkere delen van de gradiënten. Ter plaatse van het plangebied komen vruchtbare zand-lemige bodems voor, die aantrekkelijk waren voor landbouwers vanaf het Neolithicum tot en met de middeleeuwen. De verwachting op het aantreffen van vindplaatsen van agrarische nederzettingen vanaf het Neolithicum tot en met de middeleeuwen is hoog. De boeren vestigden zich in de nabije omgeving van hun akkers. In het plangebied kunnen derhalve resten van bewoning en beakkering verwacht worden.

Ook de bouw van kasteel Wolfrath, op de linkeroever van de Geleenbeek, in het landschap dat een gradiëntzone vormt, is niet verrassend. De oudste vermelding betreffende het domein komt uit de 12e eeuw. Over de voorganger van het huidige kasteel is niets bekend. Waarschijnlijk stond deze op dezelfde locatie van het huidige kasteel dat gebouwd werd in 1628. Het kasteelterrein Wolfrath en de bijbehorende parkaanleg zijn een beschermd rijksmonument.

**Verkennend booronderzoek**

het onderzoeksgebied is onderverdeeld in drie deelgebieden: het zuidelijke, noordelijke en oostelijke deelgebied. Deze deelgebieden zijn onderzocht met grondboringen. Ook is niet-systematisch gekeken naar losse vondsten op de akkers.




*Afbeelding 6.13: ligging van de deelgebieden die in het veldonderzoek zijn onderscheiden met locaties van de boringen*

De natuurlijke afzettingen zijn in het noordelijke en oostelijke deelgebied sterk gelaagd. De oudste afzettingen dateren uit het Saalien en de jongste uit het Laat-Holoceen. Archeologische resten kunnen op verschillende niveaus voorkomen en zijn dan ook vaak afgedekt, maar zullen over het algemeen voorkomen binnen 1 m-mv. Het overgrote deel van de drie deelgebieden heeft een hoge archeologische verwachting. Er zijn alleen plaatselijke

antropogene verstoringen vastgesteld. Erosie door natuurlijke processen heeft wel geleid tot aftopping van eerder gevormde afzettingen met daarin mogelijke archeologische resten. Echter, de nieuw gevormde afzettingen hebben veelal zelf ook een archeologische potentie.

**Advies**

Op basis van de resultaten van het veldonderzoek is geadviseerd om archeologisch vervolgonderzoek uit te voeren in het plangebied. Dit vervolgonderzoek zal bestaan uit een inventariserend veldonderzoek door middel van proefsleuven. Dit advies geldt voor alle nu onderzochte delen van het plangebied.

Hierbij zijn voor de bepaling van de dieptes van de vlakken kijkgaten belangrijk. Die zijn ook belangrijk voor een beter begrip van het ontstaan van de afzettingen. De kijkgaten kunnen worden verlengd met een boring waar nodig.

Bij de aanleg van de proefsleuven moet rekening worden gehouden met meerdere potentiële archeologische niveaus en daarmee vlakken. Het plangebied was onderdeel van een wat sedimentatie betreft dynamisch landschap, waarbij niveaus begraven raakten onder nieuwe afzettingen. Die niveaus kunnen zowel tussen als in pakketten voorkomen. De sleuven zullen vaak niet dieper hoeven reiken dan circa 1 m –mv.

Een aanvullend onderzoek met boringen om vindplaatsen op te sporen is niet aan te bevelen, want de afwezigheid van indicatoren in boringen zegt weinig over de afwezigheid van archeologische resten. Een eerder ten westen van deelgebied 2 aangetroffen vermoedelijke grafheuvel kan duiden op het voorkomen van een grafveld die met een booronderzoek niet is vast te stellen.

Karterende boringen kunnen wel nuttig zijn binnen de proefsleuven, na het verwijderen van de bovengrond. Daarmee kunnen namelijk eventuele vuursteenvindplaatsen worden opgespoord die anders bij het trekken van de proefsleuven gemakkelijk over het hoofd kunnen worden gezien. Met proefsleuven wordt immers vooral gelet op verkleuringen.

Aanvullende boringen buiten de proefsleuven kunnen tijdens het proefsleuvenonderzoek of in een later stadium nuttig zijn om een meer gedetailleerder beeld op van de geologische opbouw van de ondergrond te krijgen. Aanvullende boringen kunnen ook helpen om meer te weten te komen over de genese van pakket III in de deelgebieden 2 en 3. Dit kan meer inzicht geven in het ontstaan van het landschap.

### 6.12.4 Relevantie voor het PIP

Binnen het plangebied van het PIP kan onderscheid worden gemaakt in twee deelgebieden:

1. gronden waar bodemingrepen zullen plaatsvinden ten gevolge van de uitbreiding van VDL Nedcar en/of de aanleg van de infrastructuur;
2. gronden waar geen ontwikkelingen zijn voorzien en waar dus geen bodemingrepen zullen plaatsvinden.

Voor de gronden waar geen bodemingrepen zullen plaatsvinden, is in dit PIP het archeologisch beleid van de gemeenten Sittard-Geleen en Echt-Susteren vertaald in dubbelbestemmingen die zijn gericht op bescherming van de archeologische waarden. Op grond van deze dubbelbestemmingen dient archeologisch onderzoek te worden verricht in het geval van bodemingrepen die de ondergrens voor de oppervlakte en de diepte overschrijden. Het bevoegd gezag kan op basis van de resultaten van het onderzoek vervolgens voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning voor bouwen of de omgevingsvergunning voor werkzaamheden, door technische maatregelen voor te schrijven (met als doel de waarden ter plaatse te behouden), een opgraving te verplichten of de werkzaamheden archeologisch te laten begeleiden.

Voor de gronden waar wel bodemingrepen plaatsvinden wordt, naar aanleiding van de resultaten van het verkennend archeologisch onderzoek, nader archeologisch onderzoek verricht. Pas na gereedkomen van dat onderzoek kan worden bepaald of er beschermenswaardige archeologische resten aanwezig zijn. Tot dat moment worden ook

voor dit deel van het plangebied dubbelbestemmingen opgenomen ter bescherming van de archeologische waarden. In dit inpassingsplan komen de volgende bestemmingen voor:

- op grondgebied van de gemeente Sittard-Geleen: 'Waarde - Archeologie 2', 'Waarde - Archeologie 4' en 'Waarde - Archeologie 5';
- op grondgebied van de gemeente Echt-Susteren: 'Waarde - Archeologie 3'.

## 6.13 Gezondheid

### 6.13.1 Algemeen

Voor het aspect gezondheid zijn er geen wettelijke regels of normen. Gezondheid hangt samen met veel verschillende thema's. Relevante thema's die al dan niet bijdragen aan het totale gevoel van gezondheid zijn onder andere geluid, luchtkwaliteit, geurhinder, externe veiligheid en hittestress.

### 6.13.2 Onderzoek gezondheid

In het MER is onderzoek gedaan naar de gezondheidseffecten van het voornemen. Daarbij is gebruikgemaakt van de GES-methodiek (gezondheiseffectscreening). Bij deze methodiek wordt de milieugezondheidskwaliteit aangeduid met een GES-score op basis van de volgende indeling:

*Tabel 6.8: Ges-scores in relatie tot milieugezondheidskwaliteit*

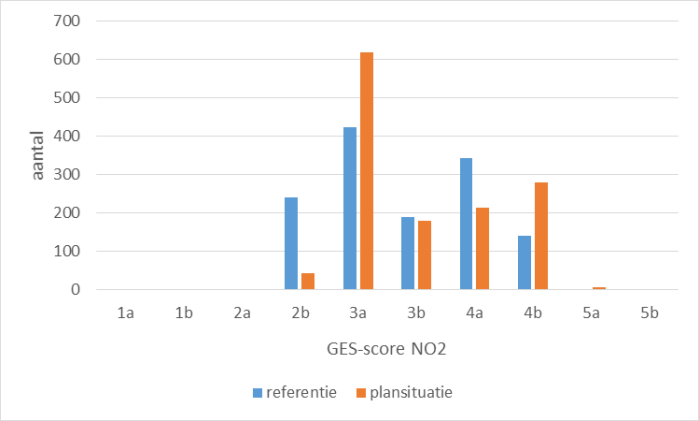
| GES-score | Milieugezondheidkwaliteit | |
|---|---|---|
| 1 | Goed | |
| 2 | Redelijk | |
| 3 | Vrij matig | |
| 4 | Matig | |
| 5 | Zeer matig | |
| 6 | Onvoldoende | |
| 7 | Ruim onvoldoende | |
| 8 | Zeer onvoldoende | |

Bij de beoordeling van de effecten wordt gekeken naar het aantal gevoelige bestemmingen (woningen) dat per GES-score aanwezig is en in hoeverre dit aantal wordt beïnvloed door de voorgenomen activiteit. Daarbij zijn niet de wettelijke normen maatgevend: de GES-scores geven ook inzicht in de milieugezondheidskwaliteit in situaties die voldoen aan de wettelijke norm. Voor luchtkwaliteit geldt bijvoorbeeld dat een woning met een immissieconcentratie $NO_2$ van 25 µg/m$^3$, die ruim onder de wettelijke norm van 40 µg/m$^3$ ligt, kwalificeert als 'matig'. Pas bij een (zeer lage) concentratie van 10 µg/m$^3$ wordt de kwalificatie 'goed' gegeven. Hierdoor geeft de GES-methodiek ook inzicht in gezondheidseffecten die zich voordoen onder de wettelijke normen.

In paragraaf 8.3.7 van het MER is ingegaan op de gezondheidsaspecten van het voorkeursalternatief. Daarbij is gebruikgemaakt van de gezondheidsthema's die relevant zijn voor dit PIP: geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid.

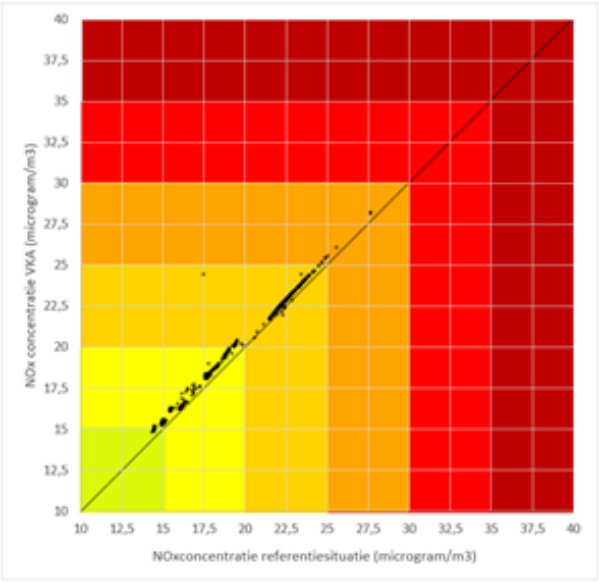
**Effecten door luchtverontreiniging**

Voor de effecten op de kwaliteit van de lucht zijn berekeningen uitgevoerd voor stikstofoxiden en fijn stof ($PM_{10}$ en $PM_{2,5}$). In de paragraaf over gezondheid is gekeken naar de GES-scores voor de component $NO_2$ als maatgevend en representatief, aangezien de component $NO_2$ ten opzichte van de grenswaarden de hoogste concentraties heeft. De rekenresultaten voor lucht zijn vertaald in aantallen blootgestelden en er is een ruimtelijk beeld gegeven in de vorm van kaartjes van de GES-scores.




*Afbeelding 6.14: aantal woningen per GES-score ($NO_2$)*

In afbeelding 6.14 is het aantal blootgestelde woningen per GES-score weergegeven voor de plansituatie in vergelijking met de referentie. Als gevolg van de ontwikkeling schuiven ongeveer 150 bestemmingen (van de ruim 1.300 bestemmingen) één GES-klasse op naar boven. Deze verschuivingen zijn het gevolg van kleine toenames van concentraties, waardoor punten van de bovenkant van de concentratierange van de ene GES-klasse opschuiven naar de onderkant van de concentratierange van de volgende GES-klasse. Dit is gevisualiseerd in de volgende afbeelding.

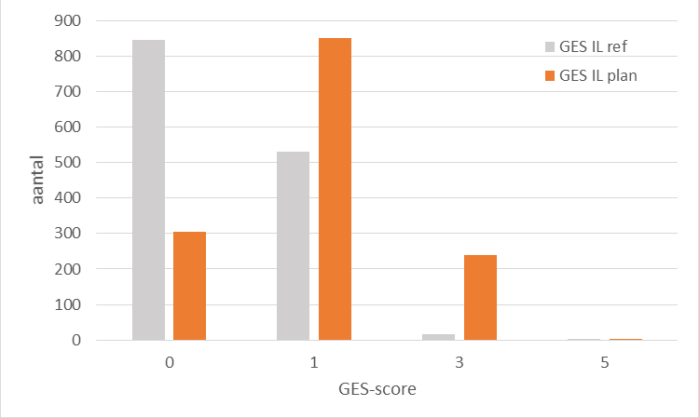



*Afbeelding 6.15: Effect van immissieconcentratie $NO_2$ op verschuivingen van GES-scores. Horizontale as: concentraties in de referentie, verticale as: concentraties in de plansituatie. De kleuren corresponderen met de GES-scores. Elke punt is één woning. Bij punten boven de diagonale lijn is de concentratie $NO_2$ in de plansituatie groter dan in de referentiesituatie. Hoe verder boven de diagonale lijn, hoe groter het planeffect. Uit de figuur blijkt dat de immissieconcentrates bij nagenoeg alle bestemmingen lager zijn dan 25 µg/m³ en dat het planeffect klein is (alle punten liggen dicht bij de diagonaal).*

Samenvattend blijkt dat de GES-score voor woningen voor het aspect $NO_2$ in beperkte mate verslechtert: zoals zichtbaar in afbeelding 6.15 is de verslechtering (op de afbeelding zichtbaar als de verschuiving van de punten naar boven) over het algemeen zeer beperkt. Het gros van de woningen valt zowel in de huidige situatie als in de nieuwe situatie in de categorieën 'vrij matig' en 'matig'. Enkele woningen vallen in de categorie 'zeer matig'. Er zijn geen woningen in de klassen 'onvoldoende' of 'ruim onvoldoende'.

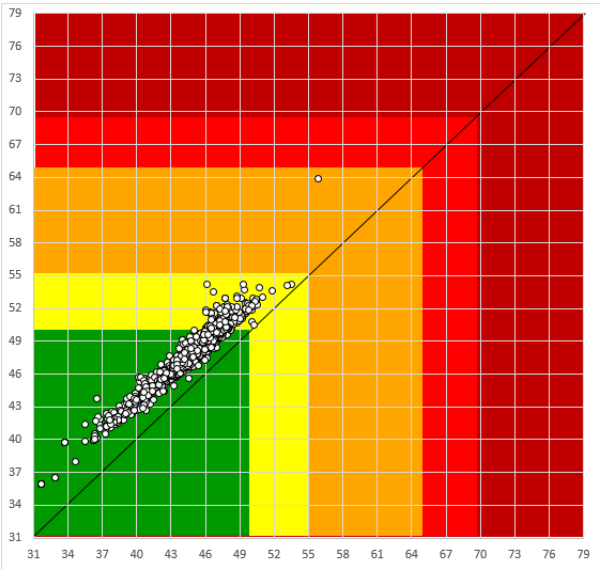
**Effecten door geluid (industrielawaai)**

Als gevolg van de ontwikkeling op het terrein van VDL-Nedcar neemt de geluidbelasting toe en treedt een verschuiving op van het aantal woningen in GES-klassen. Dit is weergegeven in de volgende afbeelding.



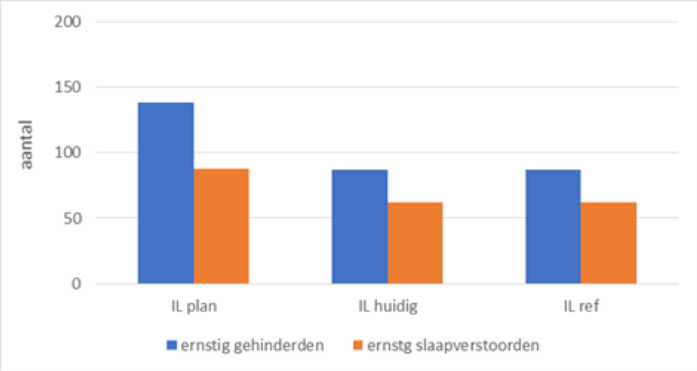

*Afbeelding 6.16: aantal woningen per GES-score (industrielawaai)*

Het gaat om de lage GES-klassen. In afbeelding 6.16 is zichtbaar dat het gaat om verschuivingen van GES-klasse 0 of GES-klasse 1 (goed) naar GES-klasse 3 (vrij matig), waarbij voor een aantal punten de geluidbelasting ligt in de bovenste deel van de betreffende geluidklasse. In de volgende afbeelding is de verschuiving in GES-klassen zichtbaar gemaakt.




*Afbeelding 6.17: Effect van industrielawaai op verschuivingen van GES-scores. Horizontale as: geluidbelasting in de referentie, verticale as: geluidbelasting in de plansituatie. De kleuren corresponderen met de GES-scores. Elke punt is één woning. Bij punten boven de diagonale lijn is de geluidbelasting in de plansituatie groter dan in de referentiesituatie. Hoe verder boven de diagonale lijn, hoe groter het planeffect. Uit de figuur blijkt dat de geluidbelasting bij nagenoeg alle bestemmingen lager is dan 55 dB en dat er bij nagenoeg alle punten sprake is van een toename van de geluidbelasting vanwege industrielawaai.*

Met behulp van de kentallen uit de Handreiking GES zijn de aantallen ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden door industrielawaai berekend. Dit aantal neemt toen gevolge van de ontwikkeling.

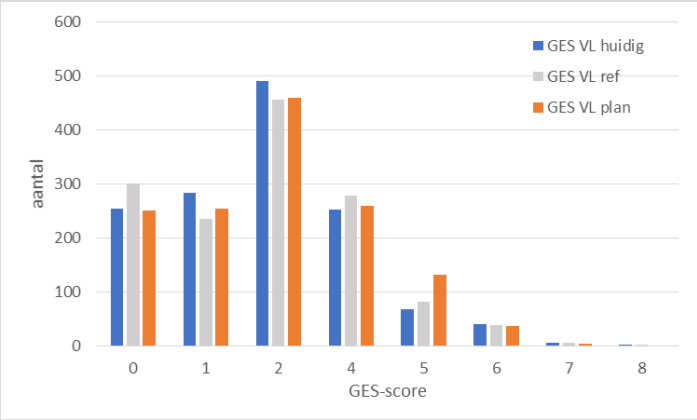



*Afbeelding 6.18: Aantallen ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden door industrielawaai voor het VKA (ILplan) en de referentiesituatie*

Samenvattend blijkt dat in de referentiesituatie vrijwel alle woningen in de omgeving van VDL Nedcar in de GES-klasse 'goed' vallen. Door de toename van industrielawaai komt een aantal woningen in de GES-klasse 'vrij matig' te vallen. Er zijn geen woningen in de klassen 'onvoldoende' of 'ruim onvoldoende'.

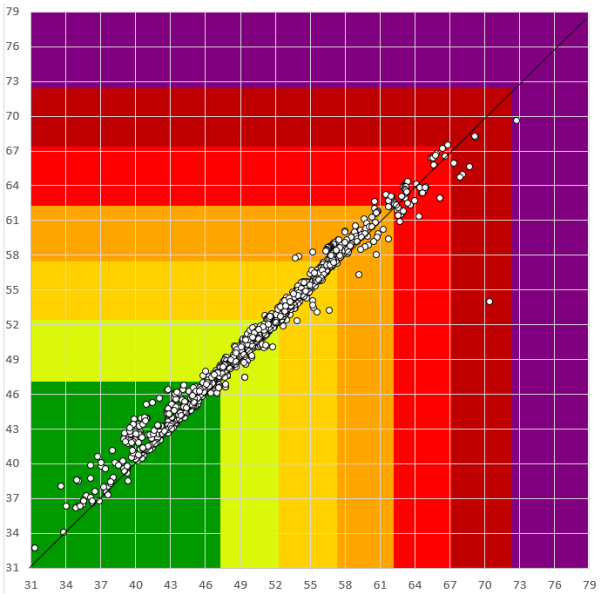
**Effecten door geluid (verkeerslawaai)**

De voorgenomen ontwikkeling heeft invloed op de verkeersintensiteiten op het wegennet in het studiegebied en daarmee ook op het wegverkeerslawaai. Dit leidt bij woningen tot veranderingen in de GES-scores voor wegverkeerslawaai.



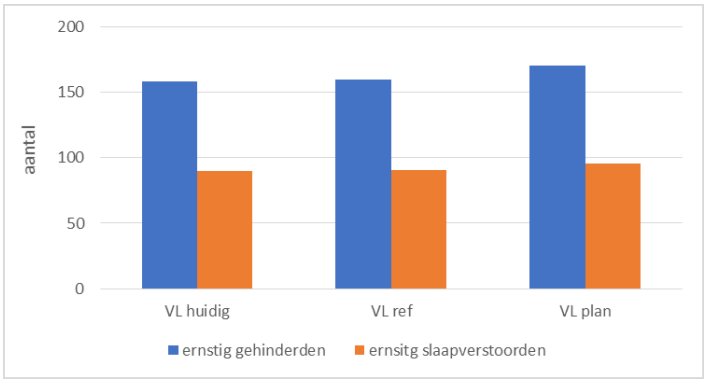

*Afbeelding 6.19: aantal woningen per GES-score (wegverkeerslawaai)*

In afbeelding 6.19 is zichtbaar dat in twee klassen het aantal woningen toeneemt (klasse 1 en 5) en in enkele klassen iets afneemt (klasse 0 en 4). Dit betekent een kleine verschuiving naar hogere GES-klassen. Bij ongeveer 11 % van de beschouwde woningen neemt de GES-score toe. Het gaat in die gevallen om woningen die schuiven van de bovenkant van de geluidbelastingsrange van de ene GES-score naar de onderkant van de geluidbelastingsrange van de hogere GES-score.




*Afbeelding 6.20: Effect van wegverkeerslawaai op verschuivingen van GES-scores. Horizontale as: geluidbelasting in de referentie, verticale as: geluidbelasting in de plansituatie. De kleuren corresponderen met de GES-scores. Elke punt is één woning. Bij punten boven de diagonale lijn is de geluidbelasting in de plansituatie groter dan in de referentiesituatie. Hoe verder boven de diagonale lijn, hoe groter het planeffect. Uit de figuur blijkt dat de geluidbelasting door verkeerslawaai bij veel bestemmingen hoger is dan 50 dB en dat er bij nagenoeg alle punten sprake is van een toename van de geluidbelasting met wegverkeerslawaai*

Het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden door wegverkeerslawaai neemt licht toe ten gevolge van de ontwikkeling. Het effect van het plan op het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden is klein.




*Afbeelding 6.21: aantallen ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden door industrielawaai voor het VKA (ILplan) en de referentiesituatie*

**Effecten door externe veiligheid**

Ter plaatse van alle woningen is het plaatsgebonden risico, zowel in de referentiesituatie als in de plansituatie, kleiner dan $10^{-8}$. Er is geen overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. De GES-score is daardoor voor alle woningen 0. Het Amrath hotel (geen woning) ligt binnen de $10^{-8}$ contour en deels binnen de $10^{-7}$ contour van de bestaande koelmiddelopslag van VDL Nedcar, waarbij het groepsrisico duidelijk lager is dan de oriëntatiewaarde (factor 25 lager). Ter plaatse van het Amrathhotel is daardoor een GES-score 2 van toepassing voor zowel de referentiesituatie als toekomstige de plansituatie.

Samenvatten blijkt dat alle woningen in de omgeving van het PIP voor externe veiligheid een (zeer) goede milieugezondheidskwaliteit kennen.

**Beoordeling**

In het MER zijn de gezondheidseffecten beoordeeld. Voor externe veiligheid is geen sprake van gezondheidseffecten en dus van een neutrale beoordeling.

De beoordeling voor luchtkwaliteit is licht negatief, omdat de effecten overwegend in de lagere klassen van de GES-methode liggen en er sprake is van een geringe toename van het aantal woningen in een hogere GES-klassen (in vergelijking tot het totaal aantal woningen). De toenames van de concentraties stikstofdioxide ter plaatse van woningen zijn beperkt en de luchtkwaliteit ligt voor het overgrote deel van de woningen zowel in de referentiesituatie als in de plansituatie onder de 25 µg/m$^3$, en valt daarmee in GES-klasse 2, 3 of 4 (redelijk, vrij matig of matig).

Bij de gezondheidseffecten voor industrielawaai is een grotere verschuiving zichtbaar. Ongeveer 150 woningen schuiven van GES-klasse 1 (goed) naar GES-klasse 3 (vrij matig). Hoewel er een effect is, leidt de ontwikkeling er niet toe dat woningen in een 'zeer matige', een 'onvoldoende' of een 'zeer onvoldoende' klasse komen te vallen. De beoordeling is licht negatief.

Bij de GES-klassen voor wegverkeerslawaai is er een kleine verschuiving van woningen naar een hogere GES-klasse. Dit leidt tot een licht negatief effect in vergelijking met de referentiesituatie. Er is hierbij rekening gehouden met een aantal maatregelen om de geluidbelasting door wegverkeer terug te dringen (zie ook paragraaf 6.3). Deze maatregelen worden gerekend tot de voorgenomen ontwikkeling.

Samengevat blijkt dat de effecten als gevolg van geluid (industrielawaai en wegverkeerslawaai) en luchtkwaliteit grosso modo effect hebben op dezelfde (clusters van) woningen. Het gaat hierbij om de eerstelijnsbebouwing van Holtum, waar woningen invloed ondervinden van het wegverkeer (A2 en onderliggend wegennet) en van (geluid vanuit) het plangebied. Daarnaast is voor delen van Nieuwstadt (nabij het plangebied en gelegen aan gezoneerde wegen) sprake van cumulatie van invloeden van zowel wegverkeerslawaai als industrielawaai en (met name voor woningen in de nabijheid van wegen) de luchtkwaliteit.

Zoals ook blijkt uit de onderliggende onderzoeken (akoestisch onderzoek, zie paragraaf 6.3 en luchtkwaliteitsonderzoek, zie paragraaf 6.6) zijn de toenames van $NO_2$ en vanwege het wegverkeerslawaai beperkt. Voor industrielawaai is voor een aantal woningen sprake van een grotere toename, maar daarvoor geldt dat ook in de nieuwe situatie alle woningen in de lage GES-klasse 1 en 3 vallen. In het akoestisch onderzoek is onderzocht of er maatregelen denkbaar zijn om de geluidbelasting te beperken, waardoor het aantal woningen waarvoor een hogere waarde moet worden verleend zou afnemen. Hierdoor zouden voor industrielawaai minder woningen in GES-klasse 3 ('vrij matig') vallen en meer woningen in GES-klasse 1 ('goed'). De maatregelen die akoestisch, financieel en qua bedrijfsvoering doelmatig en uitvoerbaar zijn, worden doorgevoerd. Overige maatregelen zijn beoordeeld en zijn niet (akoestisch of financieel) doelmatig, dan wel (bedrijfstechnisch) onuitvoerbaar gebleken.

### 6.13.3 Relevantie voor het PIP

Uit de GES-beoordeling blijkt dat de beoogde ontwikkeling uit gezondheidskundig oogpunt overwegend licht negatief scoort. Hoewel sprake is van een (beperkte) verschuiving in GES-klassen, komen er geen woningen in een GES-klasse 'onvoldoende' of 'zeer onvoldoende' te vallen. De ontwikkeling is aanvaardbaar uit het oogpunt van gezondheid. Het aspect gezondheid levert daarom geen belemmeringen op voor het PIP.

## 6.14 Kabels en leidingen

### 6.14.1 Algemeen

In de ondergrond liggen grote aantallen kabels en leidingen. Het betreft hoofdzakelijk kabels en leidingen die geen planologische relevantie hebben en die dus niet hoeven te worden geregeld en/of beschermd in bestemmingsplannen (of inpassingsplannen), zoals (reguliere) rioolleidingen en (huis)aansluitingen voor gas, water en elektriciteit. Bij sommige leidingen gelden beperkingen voor het gebruik en de bebouwing van gronden in de omgeving van de leiding. Deze leidingen zijn planologisch wél relevant.

Het betreft onder meer hogedruk aardgasleidingen, brandstofleidingen, bovengrondse en ondergrondse hoogspanningsleidingen en (grotere) rioolpersleidingen. Leidingen waardoor gevaarlijke stoffen (aardgas of brandstof) worden getransporteerd vallen onder het regime van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en hebben op grond daarvan een belemmeringenstrook aan weerszijden van de buisleiding. Voor overige leidingen (hoogspanningsleidingen, rioolwaterpersleidingen, drinkwaterleidingen) is veelal sprake van een zakelijk rechtstrook aan weerszijden van de leiding, waarbinnen de leidingbeheerder een recht van opstal heeft.

### 6.14.2 Kabels en leidingen in het plangebied

In het plangebied van het PIP liggen verschillende aantal kabels en leidingen die planologisch relevant zijn. Deze leidingen moeten, inclusief de bijbehorende belemmeringenstrook, in het PIP worden geregeld via een dubbelbestemming, zodat de belangen van de leidingen zijn beschermd. In het plangebied van dit PIP komen de volgende relevante kabels en leidingen voor:

- Hogedruk aardgastransportleiding A-520 (diameter 610 mm, druk 66,2 bar) aan de oostzijde van het plangebied. Belemmeringenstrook 2 x 5 meter. Leidingbeheerder is de Gasunie. Bevb van toepassing.
- Hogedruk aardgastransportleiding A-521 (diameter 914 mm, druk 66,2 bar) aan de oostzijde van het plangebied. Belemmeringenstrook 2 x 5 meter. Leidingbeheerder is de Gasunie. Bevb van toepassing.
- Hogedruk aardgastransportleiding A-521 (diameter 168 mm, druk 40 bar) aan de zuidwestzijde van het plangebied, van het terrein van VDL Nedcar richting de A2. Belemmeringenstrook 2 x 4 meter. Leidingbeheerder is de Gasunie. Bevb van toepassing.
- Pijpleiding Rotterdam-Beek (PRB-leiding) aan de westzijde van het plangebied, parallel aan de A2. De leiding wordt gebruikt voor het transport van koolwaterstoffen. Belemmeringenstrook 2 x 5 meter. Beheerder is Petrochemical Pipeline Services. Bevb van toepassing.
- Rioolwatertransportleiding in de noordoosthoek van het plangebied. Zakelijk rechtstrook 2 x 2,5 meter. Beheerder is Waterschap Limburg.
- Twee drinkwatertransportleidingen aan weerszijden van de huidige N276. Zakelijk rechtstrook 2 x 2,5 meter. Beheerder is Waterleiding Maatschappij Limburg.
- Bovengrondse hoogspanningsleiding parallel aan de A2. Zakelijk rechtstrook 2x 20 meter. Beheerder is Tennet.

In verband met de aanpassing van de A2 (tracébesluit vastgesteld op 9 december 2019) zijn aanpassingen voorzien in de ligging van de PRB-leiding en de hogedruk aardgasleiding die de A2 kruist ter hoogte van de aansluiting van de N297. De aanpassingen van de PRB-leiding zijn voorzien buiten de grens van het PIP. De aangepaste ligging van de gasleiding ligt deels binnen het PIP (zuidwesthoek, in de bocht van de Dr. Hub van Doorneweg). Hier is in overleg met Rijkswaterstaat rekening gehouden met zowel de bestaande ligging als de nieuwe ligging van de gasleiding.

Tennet is daarnaast voornemens om de bovengrondse hoogspanningslijn die parallel aan

de A2 loopt te vervangen door een ondergrondse hoogspanningsverbinding, die een ander tracé zal volgen. Ten behoeve van de aanleg van de ondergrondse hoogspanningsverbinding is een afzonderlijk bestemmingsplan in voorbereiding. In het PIP is daarom uitsluitend rekening gehouden met de bestaande, bovengrondse hoogspanningsleiding. Wel is - net als in het huidige bestemmingsplan - een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de dubbelbestemming te verwijderen als de bovengrondse hoogspanningsleiding buiten gebruik is gesteld.

### 6.14.3 Relevantie voor het PIP

In het PIP zijn alle relevante leidingen op de verbeelding opgenomen met een dubbelbestemming ter breedte van de belemmeringenstrook respectievelijk de zakelijk rechtstrook. Ter verduidelijking is op de verbeelding tevens de hartlijn van de leidingen aangeduid. Bescherming van de leidingen is geregeld via een bouwverbod (met afwijkingsmogelijkheid) en een omgevingsvergunningenstelsel voor werken en werkzaamheden.

## 6.15 Rooilijnenbeleid langs A2

### 6.15.1 Algemeen

Ten westen van het terrein van VDL Nedcar ligt de rijksweg A2. Het Rijk heeft bebouwingsvrije zones vastgesteld langs wegen die in zijn beheer zijn. De zones hebben enerzijds tot doel om de verkeersveiligheid te garanderen, bijvoorbeeld door te voorkomen dat hier bouwwerken worden gerealiseerd die het zicht van automobilisten inperken. Anderzijds fungeren de zones als overlegzones en als ruimtereservering voor eventuele toekomstige uitbreidingen van de rijkswegen.

### 6.15.2 Rooilijnenbeleid Rijkswaterstaat

Het rooilijnenbeleid dat Rijkswaterstaat hanteert langs de A2 bestaat uit een bebouwingsvrije zone en een overlegzone. Langs de A2 is de bebouwingsvrije zone het gebied tussen de 0 en 50 meter, gemeten uit de as van de dichtstbijzijnde rijbaan (inclusief toe- en afritten). De overlegzone langs deze wegen is het gebied tussen de 50 en 100 meter, eveneens gemeten uit de as van de dichtstbijzijnde rijbaan (inclusief toe- en afritten).

### 6.15.3 Relevantie voor het PIP

De 50 meterzone is in dit PIP vertaald in de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - weg 1'. Op de gronden met deze aanduiding geldt een bouwverbod, met uitzondering van bebouwing ten behoeve van het verkeer. De overlegzone (het gebied tussen 50 en 100 meter van de weg) is op de verbeelding aangeduid als 'vrijwaringszone - weg 2'. Bebouwing binnen deze zone is pas mogelijk via een afwijkingsprocedure, nadat Rijkswaterstaat ter zake om advies is gevraagd.

## 6.16 Duurzaamheid

### 6.16.1 Algemeen

Onder het aspect duurzaamheid valt een breed scala aan aspecten, waaronder duurzaam ruimtegebruik, duurzame energieopwekking, duurzaam energiegebruik en het duurzaam omgaan met grond- en afvalstoffen (circulair werken, afval minimaliseren, scheiden van afvalstromen etcetera). In een bestemmingsplan (of inpassingsplan), dat het juridisch-planologisch kader vormt waarbinnen bouwplannen kunnen worden uitgevoerd en gronden mogen worden gebruikt, zijn de mogelijheden voor het verankeren van duurzaamheidsmaatregelen beperkt. Veel duurzaamheidsaspecten hangen namelijk samen met de wijze waarop een bouwplan wordt uitgevoerd of met de manier waarop het bedrijfsproces wordt ingericht. In afzonderlijke wet- en regelgeving - bijvoorbeeld het Bouwbesluit en de Wet milieubeheer - zijn normen opgenomen op het gebied van duurzaamheid. Gelet op het uitputtende karakter van deze regelingen zijn de mogelijkheden om daar in een PIP extra voorwaarden aan te stellen, beperkt.

### 6.16.2 Duurzaamheidsaspecten

**Duurzaamheidsaspecten VDL Nedcar**

Duurzaamheid is voor VDL Nedcar een belangrijk thema. VDL Nedcar wil produceren met inachtneming van de aspecten van maatschappelijk verantwoord ondernemen en wil de verantwoordelijkheid nemen voor de effecten van genomen besluiten en activiteiten op mens (people), zorg voor het milieu (planet) en maatschappij (profit), in een optimale onderlinge balans.

VDL Nedcar streeft ernaar om op een zo milieuvriendelijke, duurzaam mogelijke manier auto's te produceren. Om de effecten op het milieu zo veel mogelijk te beperken kiest VDL Nedcar, daar waar het kan, voor duurzame oplossingen tegen verantwoorde kosten. Om uitvoering te geven aan de uitdagingen voor verduurzaming en $CO_2$-reductie neemt VDL Nedcar deel aan het Limburgs Energie Akkoord. Daarnaast streeft VDL Nedcar naar het verminderen van uitstoot, afvalwater en afvalstoffen en een optimalisatie van het gebruik van grondstoffen en materialen.

Bij nieuwbouw- en renovatieprojecten richt VDL Nedcar zich op duurzaam materiaalgebruik, minder energieverbruik en minder belasting voor het milieu. Dat doet het bedrijf bijvoorbeeld door slimme ontwerpen met veel daglicht in de fabrieken, door de inzet van LED-verlichting en door gebruik te maken van restwarmte uit het productieproces om bedrijfspanden te verwarmen. Bij nieuwbouw wordt er rekening mee gehouden om de dakconstructies geschikt te maken voor zonnepanelen. Voor het sluiten van een circulaire economie streeft VDL Nedcar ernaar het einde van de gebruiksduur van producten te beïnvloeden en afval om te zetten in hoogwaardige grondstoffen die het gebruik van onbewerkte grondstoffen verminderen.

**Duurzaamheidsaspecten infrastructuur**

De provincie Limburg streeft naar een Limburg dat uitstekend bereikbaar is. Hierbij stelt de provincie als doel dat het vervoer van goederen en mensen betrouwbaar, vlot, veilig, maar ook duurzaam dient te zijn. In het kader van duurzaamheid van wegen stelt de provinciale Verordening eisen aan het wegontwerp, voortkomend uit het streven naar een duurzaam veilig weg-verkeerssysteem. De provincie heeft de ambitie om wegen te ontwerpen en aan te leggen conform Duurzaam GWW 2.0

**Effecten voor duurzaamheid**

In paragraaf 8.4 van het MER is ingegaan op de duurzaamheidseffecten van het planvoornemen. Daarbij is op hoofdlijnen het volgende aangegeven.

- Duurzaam ruimtegebruik: Het criterium 'duurzaam ruimtegebruik' is nadrukkelijk aandachtspunt geweest bij de totstandkoming van scenario 3.1 voor de fabrieksuitbreiding. Ook de optimalisatie van de infrastructurele varianten, door een sober (maar doelmatig) initiatief met minder ruimtebeslag te onderzoeken, heeft het ruimtegebruik geminimaliseerd. Ten slotte heeft de keuze voor de randwegvariant ertoe geleid dat het fabrieksterrein een aaneengesloten terrein wordt, waardoor het ruimtegebruik zo optimaal mogelijk is. Verdere verdichting en intensivering van het fabrieksterrein zijn in het kader van de alternatievenafweging onderzocht, maar verdere maatregelen zijn ofwel fysiek niet mogelijk, ofwel leiden niet tot een haalbare businesscase.
- Duurzaam energiegebruik: VDL Nedcar heeft de afgelopen jaren de nodige maatregelen getroffen om het energiegebruik te verlagen. Voor de nieuwe fabrieksonderdelen worden deze maatregelen eveneens meegenomen. Voor het energieverbruik vanwege de logistieke activiteiten geldt dat met het gekozen scenario 3.1 sprake is van een optimale schakeling van fabrieksgebouwen, zodat interne transportbewegingen zo kort mogelijk zijn en zo efficiënt mogelijk kunnen plaatsvinden.
- Circulariteit: VDL Nedcar heeft de afgelopen jaren diverse maatregelen getroffen om het productieproces zo efficiënt mogelijk in te richten en de hoeveelheid afvalstoffen te beperken. Voor de tweede productielijn worden deze maatregelen doorgezet.
- Afvalbeheer: VDL Nedcar heeft diverse initiatieven geïmplementeerd, in uitvoering of op de planning om het afvalbeheer verder te verbeteren. Speerpunten zijn afvalpreventie, hergebruik en betere afvalscheiding en recycling.

### 6.16.3 Relevantie voor het PIP

Zoals aangegeven in paragraaf 6.16.1 is het PIP niet het aangewezen instrument om duurzaamheidsmaatregelen te regelen. Zeker in het geval van VDL Nedcar betreft het, zoals aangegeven in paragraaf 6.16.2, maatregelen die het bedrijf treft in het kader van zijn bedrijfsvoering. Dergelijke maatregelen hebben geenruimtelijke relevantie en kunnen dus niet in een bestemmingsplan (of een inpassingsplan) worden geregeld. Het PIP staat een duurzame (intensieve) inrichting van het bedrijfsterrein en het treffen van extra duurzaamheidsmaatregelen in de bedrijfsvoering niet in de weg.

# Hoofdstuk 7 Juridische planopzet

## 7.1 Plansystematiek

### 7.1.1 Opzet van verbeelding en planregels

**Vertaling van het voorkeursalternatief**

Dit PIP is opgesteld om de uitbreiding van VDL Nedcar en de aanpassing van de infrastructuur rond het fabrieksterrein mogelijk te maken. Het voorkeursalternatief, dat uitgaat van een randweg aan de oostzijde van het nieuwe, vergrote fabrieksterrein van VDL Nedcar (verschuiving van de N276), is vertaald op de verbeelding en in de planregels.

**Regeling voor de geluidzone**

In verband met de aanpassing van de bedrijfsvoering van VDL Nedcar - enerzijds door uitbreiding van het fabrieksterrein en anderzijds door verhoging van de productiecapaciteit - is een actuele geluidzone bepaald, die op grond van de Wet geluidhinder in een bestemmingsplan of provinciaal inpassingsplan moet worden vastgelegd. De nieuwe geluidzone is in dit PIP planologisch geregeld door de aanduiding 'geluidzone - industrie'. Waar de geluidzone wordt verkleind ten opzichte van de bestaande geluidzone, is op de verbeelding de aanduiding 'overige zone - geluidzone vervallen' opgenomen.

**Werking van het PIP**

Het PIP werkt in principe als een 'regulier' bestemmingsplan, met dien verstande dat het wordt vastgesteld door Provinciale Staten in plaats van door de gemeenteraad. Dit betekent dat op de verbeelding van het PIP bestemmingen en aanduidingen zijn opgenomen en dat in de regels bouw- en gebruiksregelingen zijn opgenomen die gelden ter plaatse van die bestemmingen en aanduidingen. Dit PIP kent ten opzichte van een 'regulier' bestemmingsplan een aantal bijzondere regelingen, die in paragraaf 7.1.2 zijn toegelicht. In paragraaf 7.1.3 wordt ingegaan op de opzet en inhoud van de verbeelding en regels.

### 7.1.2 Bijzondere regelingen in het PIP

**Deels integrale en deels partiële herziening**

Zoals eerder toegelicht heeft het PIP deels het karakter van een integrale herziening (voor de gronden die opnieuw worden bestemd) en deels van een partiële herziening (voor de overige gronden binnen de geluidzone). Op de gronden waar (nieuwe) bestemmingen zijn opgenomen, vervangt het PIP de geldende bestemmingsplannen integraal. Op de overige gronden blijven de gemeentelijke bestemmingsplannen gelden, maar wordt door middel van dit PIP de regeling voor de geluidzone aangepast. Artikel 3.26, derde lid van de Wet ruimtelijke ordening biedt deze mogelijkheid.

Artikel 30.1 van de planregels regelt de verhouding van het PIP met de gemeentelijke bestemmingsplannen. In dat artikel is bepaald dat voor de gronden waarvoor in het PIP geen enkelbestemming is opgenomen, maar uitsluitend de aanduiding 'geluidzone – industrie' of de aanduiding 'overige zone - geluidzone vervallen', de geldende bestemmingsplannen partieel worden herzien en voor het overige ongewijzigd van toepassing blijven. In een tabel is aangegeven welke bestemmingsplannen het betreft. Voor de gronden waar wél enkelbestemmingen in het plan zijn opgenomen, vervangt het PIP de huidige bestemmingsplannen integraal.

**Bevoegdheid vaststellen bestemmingsplannen (gemeenteraden)**

Artikel 3.26, vijfde lid van de Wet ruimtelijke ordening bepaalt dat gemeenteraden pas 10 jaar na vaststelling van een provinciaal inpassingsplan een bestemmingsplan mogen

vaststellen voor de gronden binnen het plangebied van het inpassingsplan, tenzij in het inpassingsplan anders is bepaald. In dit geval is er geen reden waarom gemeenteraden 10 jaar lang geen bestemmingsplannen zouden mogen vaststellen binnen het plangebied van dit PIP. Daarom is in artikel 30.2 van de planregels bepaald dat de gemeenteraden van Sittard-Geleen en Echt-Susteren vanaf de dag na inwerkingtreding van het PIP bevoegd zijn om nieuwe bestemmingsplannen vast te stellen.

**Bevoegdheid verlenen van omgevingsvergunningen**

Artikel 3.26, vierde lid van de Wet ruimtelijke ordening geeft Provinciale Staten de mogelijkheid om in een PIP te bepalen dat Gedeputeerde Staten beslissen over de verlening van omgevingsvergunningen voor bouwen, werkzaamheden, strijdig gebruik of slopen, in plaats van het college van burgemeester en wethouders van de betrokken gemeente. Van deze mogelijkheid is in dit PIP geen gebruik gemaakt. Dat betekent dat de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten Sittard-Geleen en Echt-Susteren bevoegd gezag blijven voor het verlenen van omgevingsvergunningen binnen het plangebied van het PIP.

Een uitzondering geldt voor omgevingsvergunningen die betrekking hebben op VDL Nedcar. VDL Nedcar is op grond van het Besluit omgevingsrecht namelijk aangemerkt als inrichting waarvoor de provincie het bevoegd gezag is (artikel 3.3, eerste lid van het Bor in combinatie met bijlage 1, onderdeel C, categorie 13.3 van het Bor). Gedeputeerde Staten zijn en blijven dus het bevoegd gezag voor vergunningen die betrekking hebben op VDL Nedcar. Alle overige omgevingsvergunningen worden na vaststelling van het PIP echter 'gewoon' beoordeeld en verleend door de gemeente Sittard-Geleen of Echt-Susteren en niet door de provincie. Het college van burgemeester en wethouders toetst daarbij aan de regels zoals die in het PIP zijn opgenomen, zoals normaal gesproken zou worden getoetst aan de regels van het geldende (gemeentelijke) bestemmingsplan.

### 7.1.3 Opzet en inhoud van de verbeelding en planregels

**Keuze voor de planregeling**

In dit PIP is gekozen voor een planregeling die enerzijds heldere beperkingen stelt aan het gebruik en de bebouwing van gronden, maar anderzijds binnen die beperkingen aan de bedrijven (met name VDL Nedcar) voldoende flexibiliteit biedt voor een duurzame bedrijfsuitoefening. Dit uit zich in een bestemmingsregeling met een groot bouwvlak binnen de grenzen van het fabrieksterrein van VDL Nedcar (bestemd als 'Bedrijventerrein - 1'). VDL Nedcar is - binnen de grenzen van de bouw- en gebruiksregels - vrij om de gronden binnen de bestemming in te richten en te bebouwen. Een aantal ruimtelijk relevante beperkingen is vertaald in de planregeling. Zo is via een aanduiding geregeld dat Yard E niet mag worden gebruikt voor productie-activiteiten en zijn beperkingen gesteld aan het gebruik van de noordelijke toegang tot het bedrijfsterrein.

Het PIP treedt daarbij niet te veel in detail. Zo is er - overeenkomstig het geldende bestemmingsplan - niet voor gekozen om de bestaande bergingsvijvers binnen het terrein vast te leggen. In plaats daarvan is een regeling opgenomen die voorschrijft dat bij het dempen of verwijderen van waterbergingsvoorzieningen een even grote of grotere waterbergingsvoorziening terug moet komen. Dit biedt flexibiliteit voor VDL Nedcar, maar geeft tegelijkertijd de garantie dat de waterbergingscapaciteit op het terrein niet afneemt. Waar nodig is daarnaast voorzien in zogenoemde voorwaardelijke verplichtingen, die garanderen dat uitbreiding van de bebouwing op het terrein van VDL Nedcar en aanleg van de nieuwe N276 pas mogelijk is als is voorzien in landschappelijke inpassing en natuurcompensatie.

Voor de bouw- en gebruiksmogelijkheden in de bedrijfsbestemming is waar mogelijk aangesloten bij het geldende bestemmingsplan 'Industriepark Swentibold/N297n'. Dat bestemmingsplan maakt uitbreiding van VDL Nedcar aan de oost- en zuidzijde al mogelijk. Onder andere de maximale bouwhoogtes (25 meter op het bestaande fabrieksterrein, 15

meter op Yard E en 20 meter op de zuidelijke uitbreiding) zijn gebaseerd op de geldende bouwmogelijkheden. Waar nodig zijn afwijkende regelingen opgenomen, bijvoorbeeld ter plaatse van de noordelijke uitbreiding. Hier zijn de bouwmogelijkheden nauwkeurig afgestemd op het VKA, bijvoorbeeld door in de noordelijke zone - die grenst aan het terrein van Kasteel Wolfrath - de maximale bouwhoogte te beperken tot 10 respectievelijk 16 meter.

Buiten de grenzen van het bedrijfsterrein zijn bestemmingen opgenomen die recht doen aan de (toekomstige) inrichting van het gebied en die overeenkomen met de landschappelijke inpassing. Zo zijn de bestaande en nieuwe percelen ten noorden van VDL Nedcar die onderdeel zijn of worden van het Natuur Netwerk Nederland (de goudgroene natuurzone) bestemd als 'Natuur'. De grondwallen die aan de noord-, oost- en zuidzijde van het bedrijventerrein worden aangelegd, zijn bestemd als 'Groen'. De nieuwe ligging van de Lindbeek en de Bosgraaf is op de verbeelding bestemd als 'Water' en de gronden rond de Lindbeek die groen worden ingericht zijn bestemd als 'Groen'. De bestemming 'Verkeer' is ruim genoeg voor de nieuwe wegprofielen en biedt daarnaast ruimte voor de aanleg van groenvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

**Opzet van de planregels**

De planregels van het PIP zijn overeenkomstig de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012) verdeeld in vier hoofdstukken:

*Hoofdstuk 1 - Inleidende regels*

Dit hoofdstuk bevat twee artikelen. In het eerste artikel zijn de begrippen opgenomen die van belang zijn voor de toepassing van het plan. Het tweede artikel betreft de wijze van meten, waarin is aangegeven hoe bij de toepassing van de bestemmingsregels wordt gemeten.

*Hoofdstuk 2 - Bestemmingsregels*

In dit hoofdstuk zijn regels gegeven voor de binnen het plangebied voorkomende bestemmingen. Per bestemming zijn gebruiksregels en bouwregels opgenomen. Daarnaast is in de bestemmingsregels aangegeven in welke gevallen het bevoegd gezag kan afwijken van de planregels. In paragraaf 7.2 worden de afzonderlijke bestemmingen toegelicht.

*Hoofdstuk 3 - Algemene regels*

Dit hoofdstuk bevat de volgende algemene regels:

- **Een anti-dubbeltelregel.** In deze regel is bepaald dat grond die eenmaal is betrokken bij het toestaan van een bouwplan niet nog eens mag worden betrokken bij een volgende bouwaanvraag.
- **Algemene bouwregels.** Hierin is een regeling opgenomen voor ondergronds bouwen, die onder andere bepaalt dat tot maximaal 8 meter diep mag worden gebouwd. Daarnaast is een regeling opgenomen voor ondergeschikte bouwdelen, die bepaalt dat ondergeschikte bouwdelen als ventilatiekanalen, schoorstenen, installaties en overstekende daken buiten beschouwing worden gelaten bij de toepassing van de bouwregels. Tenslotte is een regeling opgenomen die bepaalt dat, als bestaande, legaal tot stand gekomen maten en afstanden niet voldoen aan het bepaalde in de afzonderlijke bestemmingen, deze maten en afstanden in plaats van de regels van hoofdstuk 2 mogen worden aangehouden.
- **Algemene gebruiksregels.** Hierin is een algemene regeling voor strijdig gebruik opgenomen.
- **Algemene aanduidingsregels.** Hierin zijn regels opgenomen voor de op de verbeelding opgenomen gebiedsaanduidingen. Dit artikel bevat regels die gelden ter plaatse van de aanduidingen 'geluidzone - industrie', 'milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied', 'milieuzone - Roerdalslenk', 'milieuzone - waterwingebied', 'overige zone - industrieterrein' en 'vrijwaringszone - weg (1 en 2)'.
- **Algemene afwijkingsregels.** Hierin is bepaald in welke gevallen het bevoegd gezag een omgevingsvergunning voor het afwijken van de regels kan verlenen.
- **Overige regels.** Hierin is onder meer de verhouding geregeld met de onderliggende

gemeentelijke bestemmingsplannen waarin aanpassingen worden gedaan in verband met de aanpassing van de geluidzone voor industrielawaai. Daarnaast is in de overige regels bepaald dat de gemeenteraden van Sittard-Geleen en Echt-Susteren vanaf de dag na inwerkingtreding van het PIP bevoegd zijn om bestemmingsplannen vast te stellen voor de gronden binnen het plangebied van het PIP. Er zijn voorrangsregels opgenomen in geval van strijdigheid van enkel- en dubbelbestemmingen en er zijn twee parkeerregelingen opgenomen: één regeling die geldt voor het grondgebied van de gemeente Sittard-Geleen en één regeling die geldt voor het grondgebied van de gemeente Echt-Susteren.

*Hoofdstuk 4 - Overgangs- en slotregels*

Dit hoofdstuk bevat twee artikelen. In het eerste artikel is het overgangsrecht opgenomen, zoals dat in het Besluit ruimtelijke ordening is voorgeschreven. Het tweede artikel betreft de slotregel, waarin is aangegeven hoe de planregels kunnen worden aangehaald.

## 7.2 De bestemmingen

In het PIP zijn de volgende bestemmingen opgenomen.

### 7.2.1 Agrarisch

De bestemming 'Agrarisch' is opgenomen voor de agrarische percelen in het driehoekige gebied tussen de N297, de N276 en de Op de Baan. De gronden met deze bestemming zijn bestemd voor agrarisch grondgebruik, waaronder het gebruik als hobbydierenweide. Daarnaast zijn onder andere extensief dagrecreatief medegebruik (wandelen, fietsen) en waterlopen, waterpartijen en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan. Binnen deze bestemming zijn paden, wegen en parkeervoorzieningen toegestaan.

Gebouwen zijn niet toegestaan. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn nadere bouwregels opgenomen. Er zijn conform het bestemmingsplan 'Buitengebied Born-Geleen' afwijkingsmogelijkheden opgenomen voor het toestaan van hagelnetten, hoogzitten, schuilgelegenheden voor dieren, tijdelijke teeltondersteunende voorzieningen en voederbergingen/voerderruiven. In de bestemming 'Agrarisch' is voor een aantal werkzaamheden een omgevingsvergunning benodigd, bijvoorbeeld voor het aanbrengen van hoogopgaande beplanting.

### 7.2.2 Agrarisch met waarden - Natuur- en landschapswaarden

De bestemming 'Agrarisch met waarden - Natuur- en landschapswaarden' is opgenomen voor een groot deel van de agrarische percelen in het plangebied, onder andere in het gebied ten noorden van VDL Nedcar. De gronden met deze bestemming zijn bestemd voor agrarisch grondgebruik, waaronder het gebruik als hobbydierenweide. Daarnaast zijn de gronden - in verband met de ambities uit het landschapsplan - bestemd voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van bos, kruidenrijke graslanden, beken en beekdalen, alsmede voor agrarisch natuurbeheer. De gronden zijn tevens bestemd voor instandhouding, herstel en ontwikkeling van de abiotische, natuurlijke, landschappelijke en ecologische waarden van de gronden. Daarnaast zijn onder meer extensief dagrecreatief medegebruik (wandelen, fietsen) en waterlopen, waterpartijen en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan. Binnen deze bestemming zijn paden, wegen en parkeervoorzieningen en ecologische voorzieningen toegestaan.

Gebouwen zijn niet toegestaan. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn nadere bouwregels opgenomen. Er zijn conform het bestemmingsplan 'Buitengebied Born-Geleen' afwijkingsmogelijkheden opgenomen voor het toestaan van hagelnetten, hoogzitten, schuilgelegenheden voor dieren, tijdelijke teeltondersteunende voorzieningen en voederbergingen/voerderruiven. In de bestemming 'Agrarisch met waarden - Natuur- en

landschapswaarden' is voor diverse werkzaamheden een omgevingsvergunning benodigd, bijvoorbeeld voor het aanleggen van verhardingen, het vellen of rooien van bomen of het aanleggen of dempen van watergangen. Voor werkzaamheden die worden verricht in het kader van het landschapsplan of het natuurcompensatieplan is geen vergunning benodigd.

### 7.2.3 Bedrijf - Hoveniersbedrijf

De bestemming 'Bedrijf - Hoveniersbedrijf' is opgenomen voor het bestaande hoveniersbedrijf aan de Op de Baan. De ligging van het bestemmingsvlak en het bouwvlak zijn overgenomen uit het geldende bestemmingsplan 'Industriepark Swentibold/N297n'. De gronden met de bestemming 'Bedrijf - Hoveniersbedrijf' zijn bestemd voor een hoveniersbedrijf met een bedrijfswoning. Daarnaast zijn tuinen, erven en verhardingen, parkeervoorzieningen, wegen en paden, groenvoorzieningen en waterlopen, waterpartijen en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan.

Bedrijfsgebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd binnen het bouwvlak. De goot- en bouwhoogte mogen niet meer bedragen dan 7 respectievelijk 12 meter. Binnen het bestemmingsvlak is één bedrijfswoning toegestaan. In de regels zijn nadere bouwregels opgenomen voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

### 7.2.4 Bedrijventerrein - 1

De bestemming 'Bedrijventerrein - 1' is opgenomen voor het fabrieksterrein van VDL Nedcar. De gronden met de bestemming 'Bedrijventerrein - 1' zijn bestemd voor bedrijven in de automotive industrie en voor toeleverende en ondersteunende bedrijven voor de automotive industrie. Geluidzoneringsplichtige inrichtingen en risicovolle inrichtingen zijn binnen deze bestemming toegestaan. Binnen de bestemming zijn daarnaast wegen en paden, nutsvoorzieningen en waterlopen, waterpartijen en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan, net als bijbehorende erven en terreinen, parkeervoorzieningen, geluidwerende en lichtwerende voorzieningen en groenvoorzieningen.

In artikel 1 van de planregels is het volgende begrip opgenomen voor 'automotive industrie':

*bedrijven waarvan de bedrijfsactiviteiten zijn gericht op de productie van auto's of andere motorvoertuigen, bestaande uit:*

- *productieactiviteiten, waaronder pers-, las-, lak- en assemblageactiviteiten;*
- *aan de productieactiviteiten verbonden activiteiten, waaronder opslag van grondstoffen en materialen, stalling en transport van geproduceerde motorvoertuigen en logistieke activiteiten; en*
- *ondersteunende activiteiten, waaronder kantooractiviteiten en administratieve activiteiten.*

Binnen de bestemming 'Bedrijventerrein - 1' is een aantal functieaanduidingen opgenomen:

- De aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - yard' is opgenomen voor de oostelijke uitbreiding van VDL Nedcar op Yard E. Ter plaatse van deze aanduiding zijn geen productieactiviteiten voor het vervaardigen van motorvoertuigen toegestaan. De gronden mogen wel worden gebruikt voor aan de productieactiviteiten verbonden activiteiten (bijvoorbeeld voor opslag, stalling, transport en logistiek) en voor ondersteunende activiteiten. In artikel 1 van de regels is een begrip opgenomen voor 'productieactiviteiten voor het vervaardigen van motorvoertuigen'.
- Ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' zijn geen bedrijfsactiviteiten toegestaan, maar uitsluitend parkeerterreinen voor personeel en bezoekers. Deze aanduiding is opgenomen ter plaatse van de bestaande parkeerterreinen aan de zijde van de A2 en voor het nieuwe parkeerterrein ter hoogte van de ongelijkvloerse kruising met de N297.
- Ter plaatse van de noordelijke toegang tot de bestemming 'Bedrijventerrein - 1' is de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - noordelijke toegang' opgenomen. Voor het gebruik van deze toegang gelden specifieke regels, namelijk dat gebruik door vrachtverkeer niet is toegestaan en dat maxiaal 900 motorvoertuigbewegingen per uur zijn toegestaan. Hierdoor is verzekerd dat op de kruising met de N276 (de nieuwe

randweg) geen afwikkelingsproblemen ontstaan.

Gebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd binnen het bouwvlak. De maximum bouwhoogte is aangeduid op de verbeelding. In de planregels is bepaald dat de aangeduide bouwhoogte met maximaal 3 meter mag worden overschreden door liftopbouwen en trappenhuizen. Buiten het bouwvlak zijn uitsluitend kleine ondersteunende gebouwen toegestaan, zoals fietsenstallingen en portiersgebouwen. In de regels zijn nadere bouwregels opgenomen voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde die nodig zijn voor de bedrijfsuitoefening of die ten dienste staan van de bedrijfsgebouwen mogen binnen het bouwvlak worden opgericht tot dezelfde bouwhoogte die is toegelaten voor gebouwen. Bij dit soort bouwwerken kan bijvoorbeeld worden gedacht aan overkappingen en aan sprinklerinstallaties, die noodzakelijk zijn voor het functioneren van de gebouwen, maar die uit praktische overwegingen buiten het gebouw worden geplaatst. Via een omgevingsvergunning kunnen buiten het bouwvlak parkeergarages worden toegestaan. Op de verbeelding is aan de oostzijde van Yard E een aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf uitgesloten - parkeergarages' opgenomen, zodat parkeergarages niet tussen het bouwvlak en de randweg/Lindbeek kunnen worden toegelaten.

In de bestemming 'Bedrijventerrein - 1' zijn verschillende voorwaardelijke verplichtingen opgenomen:

- De voorwaardelijke verplichting voor landschappelijke inpassing en natuurcompensatie is gekoppeld aan de gelijknamige aanduiding op de verbeelding. Die aanduiding ligt op de gronden waar uitbreiding van VDL Nedcar is voorzien, zowel ten noorden, ten oosten als ten zuiden van het huidige terrein. Het bebouwen van deze gronden is uitsluitend toegestaan als binnen een jaar na het verlenen van de omgevingsvergunning voor bouwen wordt voorzien in landschappelijke inpassing conform het landschapsplan dat als bijlage bij de regels is opgenomen. Bebouwen, verharden en het rooien van houtgewas op deze gronden is daarnaast uitsluitend toegestaan als maatregelen zijn getroffen conform het natuurcompensatieplan dat als bijlage bij de regels is opgenomen. Voor deze maatregelen geldt - overeenkomstig het provinciaal beleid - geen termijn van een jaar: de maatregelen moeten dus zijn getroffen voordat wordt gestart met bouwen, verharden of rooien van beplanting.
- Daarnaast geldt voor de hele bestemming een voorwaardelijke verplichting voor de aanleg en instandhouding voor voldoende waterberging. Bij het realiseren van nieuwe bebouwing en het aanbrengen van nieuwe verharding moet worden voorzien in voldoende waterberging volgens de norm van het waterschap: een bergingsvoorziening met voldoende capaciteit om 100 mm in 24 uur te kunnen verwerken. Het dempen of verwijderen van een bestaande waterbergingsvoorzieningen is uitsluitend toegestaan als een voorziening met een even grote capaciteit wordt teruggebracht. Dat mag een ongebouwde voorziening (open water, wadi), een gebouwde voorziening (krattensysteem, sedumdak) of een combinatie van beide zijn. In artikel 1 van de regels is een begrip opgenomen waarin dit is verduidelijkt.

Het pand Op de Baan 4, tussen het bedrijfsterrein van VDL Nedcar en de huidige N276, wordt in strijd met het geldende bestemmingsplan bewoond. Het betreffende perceel is daarom aangeduid als 'specifieke vorm van wonen - uitsterfregeling' en in de planregels is een uitsterfregeling opgenomen. Dat betekent dat het pand in afwijking van de bestemming 'Bedrijventerrein - 1' mag worden bewoond, maar dat als de bewoning langer dan een jaar wordt gestaakt, wonen niet langer is toegestaan.

### 7.2.5 Bedrijventerrein - 2

De bestemming 'Bedrijventerrein - 2' is opgenomen voor het gedeelte van Industriepark Swentibold waar VDL Nedcar niet is (of wordt) gevestigd: het westelijk deel van de gronden tussen Mitsubishi Avenue en de N297. De gronden met de bestemming 'Bedrijventerrein - 2' zijn - overeenkomstig het huidige bestemmingsplan - bestemd voor toeleverende en ondersteunende bedrijven voor de automotive industrie. Geluidzoneringsplichtige inrichtingen en risicovolle inrichtingen zijn binnen deze bestemming toegestaan. Binnen de bestemming zijn daarnaast wegen en paden, nutsvoorzieningen en waterlopen, waterpartijen en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan, net als bijbehorende erven en terreinen, parkeervoorzieningen, geluidwerende en lichtwerende voorzieningen en groenvoorzieningen.

Gebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd binnen het bouwvlak. De maximum bouwhoogte is aangeduid op de verbeelding. In de regels zijn nadere bouwregels opgenomen voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde. In deze bestemming is, net als in de bestemming 'Bedrijventerrein - 1', een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor de aanleg en instandhouding van voldoende waterberging.

### 7.2.6 Gemengd

De bestemming 'Gemengd' is opgenomen voor het terrein van Kasteel Wolfrath. De bestemming is overgenomen uit het geldende bestemmingsplan 'Buitengebied Born - Geleen'. De gronden met de bestemming 'Gemengd' zijn bestemd voor wonen, kantoor, conferentie-, expositie- en ontvangstruimte'. Horeca is uitsluitend toegestaan als die gerelateerd is aan de overige functies en daaraan ondergeschikt is. De gronden zijn daarnaast bestemd voor instandhouding, herstel en ontwikkeling van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden.

Gebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd binnen het bouwvlak, dat strak rond de bestaande (monumentale) gebouwen ligt. In de regels zijn nadere bouwregels opgenomen voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde. In de bestemming 'Gemengd' is geen specifieke regeling opgenomen voor de bescherming van Kasteel Wolfrath, omdat de dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie' daar al in voorziet.

### 7.2.7 Groen

De bestemming 'Groen' is opgenomen voor gronden waar de aanleg van groenvoorzieningen en groene inpassing is voorzien, maar die niet worden ontwikkeld als natuur. Het betreft onder meer de gronden waar de aanleg van grondwallen rond het VDL Nedcar-terrein is voorzien: zowel aan de noordzijde (aan de noordzijde van de nieuwe FAS), aan de oostzijde (richting Nieuwstadt) als aan de zuidzijde (richting Op de Baan). Aan de oostzijde van de bestemming 'Bedrijventerrein - 1' zijn de gronden tussen het bedrijfsterrein van VDL Nedcar en de Lindbeek en de gronden tussen de Lindbeek en de randweg ook bestemd als 'Groen'. Overige groenvoorzieningen zijn niet bestemd als 'Groen', maar zijn mogelijk binnen de overige bestemmingen van de gronden, bijvoorbeeld 'Verkeer'.

Gebouwen zijn uitsluitend toegestaan ten behoeve van nutsvoorzieningen. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen worden gebouwd tot een bouwhoogte van 5 meter.

### 7.2.8 Natuur

De bestemming 'Natuur' is opgenomen voor de gronden die deel uitmaken van het Natuur Netwerk Nederland (de goudgroene natuurzone) en voor de gronden die na uitvoering van de natuurcompensatie als goudgroene natuurzone worden aangemerkt. Het betreft enerzijds bosgronden en anderzijds kruidenrijke graslanden en beken/beekdalen. De gronden met de bestemming 'Natuur' zijn in algemene zin bestemd voor instandhouding, herstel en ontwikkeling van de natuurlijke, ecologische en landschappelijke waarden van de gronden en zijn daarnaast expliciet bestemd voor instandhouding, herstel en ontwikkeling van bos, kruidenrijke graslanden, beken en beekdalen, alsmede voor agrarisch natuurbeheer. Daarnaast zijn onder meer extensief dagrecreatief medegebruik (wandelen, fietsen) en waterlopen, waterpartijen en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan. Binnen deze bestemming zijn paden ten behoeve van extensief dagrecreatief medegebruik en ten behoeve van onderhoud en beheer en ecologische voorzieningen toegestaan.

Gebouwen zijn niet toegestaan. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn nadere bouwregels opgenomen. In de bestemming 'Natuur' is voor diverse werkzaamheden een omgevingsvergunning benodigd, bijvoorbeeld voor het aanleggen van verhardingen, het vellen of rooien van bomen of het aanleggen of dempen van watergangen. Voor werkzaamheden die worden verricht in het kader van het landschapsplan of het natuurcompensatieplan is geen vergunning benodigd.

### 7.2.9 Verkeer

De bestemming 'Verkeer' is opgenomen voor de bestaande en nieuwe wegen in het plangebied. De gronden met de bestemming 'Verkeer' zijn bestemd voor wegen, straten en paden met hoofdzakelijk een verkeersfunctie, voor voet- en rijwielpaden en voor parkeervoorzieningen. Daarnaast zijn groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, waterlopen, waterpartijen en waterhuishoudkundige voorzieningen en geluidwerende voorzieningen toegestaan.

Binnen de bestemming is een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor landschappelijke inpassing en natuurcompensatie. De voorwaardelijke verplichting is gekoppeld aan een aanduiding op de verbeelding, die ter plaatse van de nieuwe randweg (de nieuwe N276) ligt. Het gebruik van deze gronden voor verkeer is uitsluitend toegestaan als is voorzien in landschappelijke inpassing conform het landschapsplan, dat als bijlage bij de regels is opgenomen, en als maatregelen zijn getroffen conform het natuurcompensatieplan, dat ook als bijlage bij de regels is opgenomen.

Gebouwen zijn uitsluitend toegestaan ten behoeve van nutsvoorzieningen. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen worden gebouwd tot een bouwhoogte van 5 meter.

### 7.2.10 Water

De bestemming 'Water' is opgenomen voor de beken binnen het plangebied: de Lindbeek, de Honsbeek/Venkebeek en de Bosgraaf. De bestemming ligt deels ter plaatse van de bestaande beken en volgt deels de beken nadat ze verlegd zijn. Overige watergangen en waterpartijen, waaronder (zak)sloten langs de wegen en de vijvers op het terrein van VDL Nedcar, zijn niet bestemd als 'Water', maar zijn opgenomen in een andere bestemming, veelal 'Verkeer', 'Groen' of 'Bedrijventerrein - 1'. De gronden met de bestemming 'Water' zijn bestemd voor waterlopen, waterpartijen en waterhuishoudkundige voorzieningen en voor instandhouding, herstel en ontwikkeling van de natuurlijke, ecologische en landschappelijke waarden van de gronden. Daarnaast zijn onder meer oevervoorzieningen, groenvoorzieningen en kruisingen en overbruggingen ten behoeve van (weg)verkeer toegestaan.

Binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn wel toegestaan, onder andere voor kruisingen en overbruggingen voor het (weg)verkeer. In de regels zijn hiervoor nadere bouwregels opgenomen.

### 7.2.11 Wonen

De bestemming 'Wonen' is opgenomen voor de woonpercelen op de gronden tussen de N297, de N276 en de Op de Baan. De gronden met de bestemming 'Wonen' zijn bestemd voor wonen in woningen en voor beroep of bedrijf aan huis. Daarnaast zijn tuinen, erven en terreinen, parkeervoorzieningen, wegen en paden, groenvoorzieningen, waterlopen, waterpartijen en waterhuishoudkundige voorzieningen en paardenbakken voor hobbymatig gebruik toegestaan.

Per bouwvlak is één woning toegestaan, tenzij anders aangeduid op de verbeelding. De inhoud van een woning mag maximaal 850 $m^3$ bedragen en de goot- en bouwhoogte maximaal 6,5 respectievelijk 11 meter. Bijbehorende bouwwerken mogen worden gebouwd binnen het bouwvlak en ter plaatse van de aanduiding 'bijgebouwen'. In de regels zijn nadere bouwregels opgenomen voor het bouwen van bijbehorende bouwwerken en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

### 7.2.12 Leiding (dubbelbestemmingen)

In het plangebied liggen verschillende leidingen waarvoor planologische bescherming nodig is. In de regels zijn daarom verschillende dubbelbestemmingen opgenomen:

- 'Leiding - Brandstof' voor de PRB-leiding die langs de A2 ligt. De leiding wordt beheerd door Petrochemical Pipeline Services;
- 'Leiding - Gas' voor de hogedruk gasleidingen in het oostelijk deel van het plangebied en in het zuidwestelijk deel van het bedrijfsterrein van VDL Nedcar. De leidingen worden beheerd door de Gasunie.
- 'Leiding - Hoogspanningsverbinding' voor de hoogspanningsverbinding die langs de A2 loopt. De leiding wordt beheerd door Tennet.
- 'Leiding - Riool' voor de rioolwaterpersleiding in de noordoostelijke hoek van het plangebied. De leiding wordt beheerd door Waterschap Limburg.
- 'Leiding - Water' voor een aantal drinkwaterleidingen parallel aan de huidige N276. De leidingen worden beheerd door Waterleiding Maatschappij Limburg.

Alle dubbelbestemmingen kennen eenzelfde systematiek. In de planregels is een bouwverbod opgenomen, waarvan kan worden afgeweken als het functioneren en de veilige ligging van de leiding niet worden geschaad. Daartoe dient advies te worden ingewonnen bij de leidingbeheerder. Daarnaast is een omgevingsvergunningenstelsel voor werken en werkzaamheden opgenomen.

### 7.2.13 Waarde - Archeologie (dubbelbestemmingen)

In het plangebied zijn op grond van de archeologische beleidskaarten van de gemeente Sittard-Geleen en Echt-Susteren verschillende archeologische verwachtingswaarden van toepassing. De mogelijk aanwezige archeologische waarden zijn beschermd via de volgende dubbelbestemmingen:

- 'Waarde - Archeologie 2'
- 'Waarde - Archeologie 3'
- 'Waarde - Archeologie 4'
- 'Waarde - Archeologie 5'

De dubbelbestemmingen voorzien in een beschermende regeling doordat is bepaald dat voorafgaand aan (bouw)werkzaamheden die groter zijn dan de in de dubbelbestemming bepaalde oppervlakte en dieper dan de in de dubbelbestemming bepaalde verstoringsdiepte archeologisch onderzoek noodzakelijk is. Op basis van dat de resultaten van het archeologisch onderzoek kan het bevoegd gezag voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning. De dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 3' wijkt qua opbouw en formulering overigens iets af van de overige dubbelbestemmingen. Dit komt omdat voor deze dubbelbestemming is aangesloten bij de standaard systematiek van de gemeente

Echt-Susteren, terwijl de overige dubbelbestemmingen in Sittard-Geleen liggen.

### 7.2.14 Waarde - Cultuurhistorie (dubbelbestemming)

De dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie' is opgenomen voor de gronden die - na uitbreiding van het fabrieksterrein van VDL Nedcar - deel blijven uitmaken van het rijksmonument Kasteel Wolfrath. Het beschermde rijksmonument bestaat uit vier onderdelen: het kasteel, het poortgebouw, de bruggen en de parkaanleg. Voor iedere ingreep die wordt gedaan aan het rijksmonument is een omgevingsvergunning voor wijziging van het monument nodig. Een beschermende regeling in het bestemmingsplan is daarmee niet noodzakelijk, gelet op de bescherming die uitgaat van de aanwijzing tot rijksmonument. Het inpassingsplan kan wel een signalerende werking hebben.

In de dubbelbestemming is een bouwregeling opgenomen die bepaalt dat geen wezenlijke veranderingen mogen gedaan aan het stedenbouwkundig beeld, zoals dat wordt bepaald door de goot- en bouwhoogte, kapvorm, situering en gevel- en raamindeling van de bestaande bouwwerken. Daarnaast is een omgevingsvergunningenstelsel voor werken en werkzaamheden opgenomen, waardoor diverse werkzaamheden (het aanleggen van verhardingen, het aanbrengen of rooien van bomen en het aanleggen of dempen van watergangen) alleen zijn toegestaan na verlening van een omgevingsvergunning.

### 7.2.15 Waterstaat - Beschermingszone watergang (dubbelbestemming)

De dubbelbestemming 'Waterstaat - Beschermingszone watergang' is opgenomen op de gronden die binnen 5 meter van de bestemming 'Water' liggen. Ook op plekken waar een beek een andere bestemming ('Verkeer', 'Groen' of' 'Bedrijventerrein - 1') kruist via een brug of een duiker is de dubbelbestemming opgenomen. Hierdoor is het volledige tracé van de beken zichtbaar op de verbeelding.

Op de gronden waar de dubbelbestemming ligt, is ook de Keur van Waterschap Limburg van toepassing. De bescherming van de watergangen is volledig in de Keur geregeld, zodat de beschermende regeling in het PIP beperkt kan blijven. De dubbelbestemming bevat een bouwverbod met afwijkingsmogelijkheid. Er kan slechts worden afgeweken na overleg met het Waterschap. Op deze manier kunnen de watervergunning en de omgevingsvergunning voor bouwen op elkaar worden afgestemd en wordt voorkomen dat een omgevingsvergunning voor bouwen moet worden verleend waarvoor het waterschap vervolgens geen watervergunning verstrekt.

In de dubbelbestemming is geen omgevingsvergunningenstelsel voor werken en werkzaamheden opgenomen, omdat de Keur al in een volledige bescherming voorziet via een stelsel van verboden, vergunningplichten en meldingsplichten. Hiermee wordt een dubbele vergunningplicht voorkomen en wordt bovendien voorkomen dat op termijn door een wijziging van de Keur een discrepantie kan ontstaan tussen de regels van de Keur en de regels in het PIP.

# Hoofdstuk 8 Economische uitvoerbaarheid

## 8.1 Kostenverhaal

Als in een bestemmingsplan of een inpassingsplan een bouwplan wordt mogelijk gemaakt zoals gedefinieerd in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, dient conform artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening een exploitatieplan te worden opgesteld. Het opstellen van een exploitatieplan is niet noodzakelijk als het kostenverhaal anderszins is verzekerd, bijvoorbeeld door het sluiten van een anterieure overeenkomst met grondeigenaren of ontwikkelende partijen. In dit geval is tussen VDL Nedcar en de provincie Limburg een anterieure overeenkost gesloten, waarmee het kostenverhaal verzekerd is. Het opstellen van een exploitatieplan is daarom niet aan de orde.

## 8.2 Financiële uitvoerbaarheid

Bij de beoogde uitbreiding van VDL Nedcar is sprake van twee initiatiefnemers die gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de financiële afwikkeling van het planvoornemen. VDL Nedcar is initiatiefnemer voor de uitbreiding van de fabriek en de provincie Limburg is initiatiefnemer voor de aanleg van en de aanpassingen aan de omliggende infrastructuur. Dit betreft de realisatie van een sobere randweg, met bijbehorende aanpassingen aan kruispunten, en een ongelijkvloerse kruising.

VDL Nedcar neemt daarbij de verwervingskosten van de voor de fabrieksuitbreiding benodigde gronden voor haar rekening. Kosten zijn naast de grondaankoop kosten voor bouwrijp maken van de grond, feitelijke realisatie van de fabrieksuitbreiding, kosten van de eventuele planschade en nadeelcompensatie en kosten voor de wettelijke verplichte compensatie op het vlak van bijvoorbeeld natuur en geluid. Voor wat betreft de gronden met de bestemming 'Natuur' wordt opgemerkt dat de betreffende gronden deels nog door de initiatiefnemer dienen te worden verworven. Momenteel vinden onderhandelingen door VDL Nedcar plaats om de betreffende gronden minnelijk te verwerven. VDL Nedcar heeft voor de hiervoor genoemde kosten een projectbegroting en heeft middelen gereserveerd die uitgaan van een sluitende businesscase.

De provincie Limburg heeft voor de realisatie van de sobere randweg, de ongelijkvloerse kruising en de benodigde aanpassingen aan bestaande kruispunt en een projectbudget van € 41 miljoen beschikbaar voor voorbereidingskosten, investeringen en een onzekerheidsmarge. Hiertoe hebben Provinciale Staten op 28 juni 2019 een besluit genomen voor het aanwenden van de immunisatiereserve voor € 24,8 miljoen ter dekking van de provinciale bijdrage in de uitbreiding van VDL Nedcar. Dit bedrag is aangevuld met de bijdragen van derden (VDL Nedcar en het Ministerie van EZK) en toerekeningen uit de grondexploitatie waardoor er een budget beschikbaar is voor € 41 miljoen. De totale kosten voor het onderdeel infrastructuur van het voorkeursalternatief sobere randweg zoals vastgelegd in dit PIP zijn op grond van een nieuwe raming gedurende het planvormingsproces herzien tot € 61,4 miljoen. Ter dekking van de ontbrekende financiering (zijnde € 20,4 miljoen op basis van de huidige raming) nemen Provinciale Staten in de zelfde vergadering voorafgaand aan vaststelling van het inpassingsplan een financieel besluit zodat de financiële uitvoerbaarheid van het inpassingsplan gewaarborgd is. Hierbij zijn vergevorderde gesprekken over aanvullende bijdrage van derden (VDL Nedcar, Rijk).

Om de beoogde randweg te kunnen realiseren dient ook de provincie Limburg de beschikking te hebben over de in het plangebied gelegen gronden. Getracht wordt om de gronden die in particulier bezit zijn door middel van minnelijke verwerving in eigendom te krijgen. Mocht minnelijke verwerving niet haalbaar blijken, dan beschikt de provincie op grond van titel 4 van de Onteigeningswet over de mogelijkheid om de gronden te onteigenen. Basis voor deze

onteigening vormt het onderhavige inpassingsplan, waarin de betreffende gronden de bestemming 'Verkeer' hebben gekregen. Hierbij geldt het uitgangspunt dat de plangrens van het inpassingsplan ook de uiteindelijke eigendomsgrens vormt en dat dit uiteindelijk - indien noodzakelijk - ook de onteigeningsgrens vormt.

# Hoofdstuk 9 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

## 9.1 Overleg en communicatie

In het kader van het opstellen van het MER, de uitwerking van de verschillende alternatieven en het opstellen van dit PIP heeft overleg plaatsgevonden met diverse betrokken overheden en instanties. In ambtelijke werkgroepen zijn, naast vertegenwoordigers van de provincie Limburg en VDL Nedcar, onder andere vertegenwoordigers van de gemeenten Sittard-Geleen en Echt-Susteren, Waterschap Limburg, de Regionale Uitvoeringsdienst Zuid-Limburg en Rijkswaterstaat betrokken.

Waar nodig heeft overleg plaatsgevonden met betrokken specialisten. Zo is ten behoeve van de ruimtelijke en landschappelijke inpassing en de beeldkwaliteit van de nieuwbouw van VDL Nedcar meermaals overlegd met de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit van de geemente Sittard-Geleen. Ook hebben gesprekken plaatsgevonden met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed over de impact van het initiatief op het rijksmonumentale Kasteel Wolfrath.

De uitbreidingsplannen van VDL Nedcar, de aanpassing van de infrastructuur en de beoogde landschappelijke inpassing zijn meermaals gepresenteerd en besproken met omwonenden, met als doel om wensen en ideeën vanuit de omgeving mee te kunnen nemen in het ontwerp.

De input die in de verschillende overleg- en communicatietrajecten is geleverd, is gewogen en voor zover daar aanleiding toe was verwerkt in het MER, in diverse onderliggende rapportages (waaronder het beeldregieplan) en in dit PIP. Niet alle wensen en eisen hebben in de uiteindelijke plannen een plek gekregen, maar de plannen zijn waar mogelijk afgestemd op de suggesties die door alle partijen zijn gedaan.

## 9.2 Vooroverleg

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening dient voor een provinciaal inpassingsplan vooroverleg plaats te vinden met de betrokken gemeenten, met het waterschap en met de diensten van het Rijk die zijn betrokken bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of zijn belast met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn. Naast het informele overlegtraject zoals beschreven in paragraaf 9.1, is het concept ontwerp PIP daarom - tezamen met het MER en de daaraan ten grondslag liggende (onderzoeks)rapportages - formeel voorgelegd aan de betrokken overheidsorganen en instanties.

Het formele vooroverleg heeft plaatsgevonden in drie rondes. In de eerste ronde zijn de vooroverlegpartners in staat gesteld om een eerste reactie op het concept ontwerp-PIP te geven. De vragen en opmerkingen van de vooroverlegpartners zijn, voor zover daar aanleiding toe was, verwerkt in een tweede versie van het concept ontwerp PIP. Deze tweede versie is, samen met de in de tussentijd gereedgekomen en aangevulde onderzoeksrapportages, opnieuw voorgelegd aan de vooroverlegpartners. In een derde ronde is het PIP, inclusief de resterende onderzoeksrapportages, opnieuw verstuurd aan de vooroverlegpartijen.

Van de volgende partijen zijn reacties ontvangen.

- gemeente Sittard-Geleen;
- gemeente Echt-Susteren;
- Rijkswaterstaat;
- Waterschap Limburg;
- Waterleiding Maatschappij Limburg;
- Tennet;

- Brandweer Zuid-Limburg.

Er zijn geen reacties ontvangen van de Gasunie en van de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE). Met de Gasunie heeft wel (voor)overleg plaatsgevonden over de wijze waarop de gasleidingen in het PIP zijn opgenomen en beschermd. Op grond van die afstemming vond de Gasunie een schriftelijke reactie niet meer nodig. In het kader van de omgevingsvergunningprocedure - die parallel gecoördineerd oploopt met het inpassingsplan - hebben meerdere overleggen met de RCE plaatsgevonden op grond van haar adviezen ten aanzien van het Rijksmonument Kasteel Wolfrath.

In een nota vooroverleg, die als Bijlage 19 bij deze toelichting is opgenomen, zijn de vooroverlegreacties samengevat en beantwoord. Daarbij is aangegeven welke reacties hebben geleid tot een aanpassing van het PIP of één van de onderliggende onderzoeksrapportages.

## 9.3 Horen van de gemeenteraden

Artikel 3.26, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening bepaalt dat Provinciale Staten de gemeenteraden van de betrokken gemeenten horen voordat zij een inpassingsplan vaststellen. De gemeenteraden van Sittard-Geleen en Echt-Susteren zijn per brief d.d. 25 juni 2019 formeel geïnformeerd over het voornemen om een PIP op te stellen ten behoeve van de realisering van een uitbreiding van VDL Nedcar en over de mogelijkheid om een schriftelijke reactie kenbaar te maken op het voornemen. Per brief d.d. 20 december 2019 is aan de gemeenteraden te kennen gegeven dat de termijn voor het indienen van een schriftelijke reactie is verruimd tot eind mei 2020, zodat de reactie van de raden konden worden betrokken bij het vooroverleg en het opstellen van het ontwerp-PIP. Omdat het college van Gedeputeerde Staten na verzending van de brief van 20 december 2019 heeft besloten de besluitvorming over het ontwerp-PIP te verschuiven naar 30 juni 2020 wordt het horen anders ingevuld. In afstemming met de raden is ervoor gekozen een hoorbijeenkomst te organiseren aan het begin van de zienswijzeperiode. De hoorbijeenkomst met de gemeente Echt-Susteren vindt plaats op 2 juli 2020. De hoorbijeenkomst met de gemeente Sittard-Geleen vindt plaats op 16 juli 2020.

## 9.4 Terinzagelegging ontwerp PIP

Het ontwerp PIP zal, overeenkomstig artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening, gedurende een periode van zes weken ter inzage worden gelegd. Omdat de coördinatieregeling is toegepast, zullen gelijktijdig ook de andere ontwerpbesluiten, waaronder het ontwerpbesluit voor het verlenen van de omgevingsvergunning, ter inzage worden gelegd. Tijdens deze periode wordt eenieder in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen tegen het PIP en/of de andere ontwerpbesluiten.

## 9.5 Vaststelling

Na afloop van de periode van terinzagelegging van het ontwerp PIP (en de overige ontwerpbesluiten die worden gecoördineerd) en na de gemeenteraden gehoord te hebben, worden de ingekomen zienswijzen beoordeeld en wordt bezien in hoeverre deze leiden tot aanpassing van het PIP. Het PIP wordt vervolgens ter vaststelling voorgelegd aan Provinciale Staten.