

# **Nota vooroverleg**

## **Provinciaal Inpassingsplan Uitbreiding VDL Nedcar**

**Provincie Limburg, 22 juni 2020**

## Inhoud

1.	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
2.	<b>Gemeente Sittard-Geleen, schriftelijke reactie 28 april en 17 juni</b>	<b>4</b>
3.	<b>Gemeente Echt-Susteren, schriftelijke reacties op 24 april en 18 juni</b>	<b>17</b>
4.	<b>Rijkswaterstaat (verder RWS), schriftelijke reacties op 23 april en 17 juni</b>	<b>31</b>
5.	<b>Waterschap Limburg (verder WL), schriftelijke reactie op 23 april</b>	<b>33</b>
6.	<b>Waterleiding Maatschappij Limburg (verder WML), schriftelijke reactie op 24 april</b>	<b>34</b>
7.	<b>Tennet, schriftelijke reacties 14 mei en 11 juni</b>	<b>36</b>
8.	<b>Brandweer Zuid-Limburg (verder BWZL), schriftelijke reactie op 24 april</b>	<b>37</b>

## 1. Inleiding

In het kader van het overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is aan de besturen en diensten van de betrokken bevoegde gezagen gevraagd om een reactie te geven. Omdat het (voor)ontwerp inpassingsplan gefaseerd in een heel strakke planning tot stand gekomen is en niet alle stukken in één keer integraal beschikbaar zijn gesteld, is ervoor gekozen het vooroverleg in drie schriftelijke reactierondes te doen. Deze reacties uit de drie rondes samengevoegd ziet de provincie Limburg als de vooroverlegreactie van de desbetreffende dienst. Naast het verzoek om schriftelijke reacties heeft er nog apart overleg plaatsgevonden via een periodiek afstemmingsoverleg 'PIP' waarin de gemeenten Echt-Susteren, Sittard-Geleen, Rijkswaterstaat en Waterschap Limburg waren vertegenwoordigd. Ook hebben aparte overleggen met een aantal van de hieronder genoemde diensten en bevoegde gezagen plaatsgevonden.

De drie rondes vooroverleg hebben plaatsgevonden van:

- 14 april tot en met 24 april 2020
- 8 mei tot en met 15 mei 2020
- 15 tot en met 17 juni 2020.

Gelet op het feit dat deze rondes qua tijd beperkt waren zijn er tevens twee informatiesessies geweest voor de aangeschreven bevoegde gezagen en instanties over de voorgelegde planstukken. Deze informatiesessies hebben plaatsgevonden op 8 mei en 16 juni 2020 en gingen met name over de inhoud van het MER en de resultaten van het geluidonderzoek.

Van de volgende partijen zijn reacties ontvangen.

- Gemeente Echt-Susteren
- Gemeente Sittard-Geleen
- Rijkswaterstaat
- Waterschap Limburg
- Waterleiding Maatschappij Limburg
- Tennet
- Brandweer Zuid-Limburg

Geen reacties zijn ontvangen van de Gasunie en de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE). Volledigheidshalve kan daarbij opgemerkt worden dat met de Gasunie wel (voor)overleg plaatsgevonden heeft over de wijze waarop de gasleiding(en) opgenomen en beschermd zijn in het plan (verbeelding). Op grond van die afstemming vond de Gasunie een schriftelijke reactie niet meer nodig. Daarnaast kan worden aangegeven dat in het kader van de omgevingsvergunningprocedure - die parallel gecoördineerd oploopt met het inpassingsplan - meerdere overleggen met de RCE plaatsgevonden hebben op grond van haar adviezen ten aanzien van het Rijksmonument Kasteel Wolfrath.

In hoofdstuk 2 is een overzicht opgenomen van de overlegreacties die op onderdelen samengevat en ingekort zijn ten behoeve van deze overzichtsnote. De samenvatting van hetgeen het bevoegd gezag met deze reacties gedaan heeft is eveneens opgenomen in hoofdstuk 2.

## 2. Gemeente Sittard-Geleen, schriftelijke reactie 28 april en 17 juni

Samenvatting overlegreactie	Reactie van Provincie Limburg
<p>In de toelichting van het PIP staat onder meer dat het uitbreidingsplan voor VDL Nedcar beoordeeld wordt aan de hand van diverse beleidsstukken en regels van Rijk, Provincie, Waterschap, maar hoe is nu de relatie met gemeentelijke beleidsstukken op diverse thema's maar bijvoorbeeld ook een nota zoals de Omgevingsvisie 2016 van de gemeente Sittard-Geleen. In de toelichting staat hierover – in ieder geval niet in algemene zin – niets vermeld. Gemeente vraagt verder om te verwijzen naar de Omgevingsvisie 2016</p>	<p>De toelichting in het inpassingsplan is op dit onderdeel aangevuld. Tevens is verwezen naar de omgevingsvisie.</p>
<p>Een aanzienlijk deel van de vooroverleg reactie gaat over het beeldregieplan dat een bijlage bij de plantoelichting is.</p> <p>De situering en volumeopbouw is sterk/ nagenoeg alleen ingegeven door de interne logica van de tweede productielijn. Dit heeft als resultante een bebouwingsstructuur die zich weinig aantrekt van de logica van het omliggende landschap. De bebouwing dringt zich op aan het landgoed Wolfrath. Aan de A2 ontstaat eveneens een dominant bebouwingselement. Dit is stedenbouwkundig geen ideale situatie.</p> <p>Aan de westzijde is echter geen sprake van een landschappelijke versterking waardoor de nieuwbouw zich sterk opdringt aan de vele passanten op de A2 en het huidige rommelige beeld verder versterkt wordt. Aandacht wordt gevraagd voor de entrees en hoofdwegen.</p> <p>De gemeente geeft verder een aantal adviezen en opmerkingen ten aanzien van de door haar geuite zorgpunten ten aanzien van het beeldregieplan. Samengevat geeft ze aan dat verdere vergroening en versterking van het landschap ten aanzien van zowel noord, zuid, oost en west gevels wenselijk is en doet ze suggesties daarvoor.</p>	<p>Eerste ideeën over het beeldregieplan zijn besproken in interactieve bijeenkomsten met belangengroepen waarbij ook de gemeenten Sittard-Geleen uitgenodigd was. Dit betrof twee bijeenkomsten voorafgaand aan de keuze van de voorkeursvariant en 1 digitale bijeenkomst nadat het College van Gedeputeerde Staten de keuze voor de voorkeursvariant gemaakt heeft. Parallel en daarna is doorgewerkt aan de doorontwikkeling van het beeldregieplan. Daarbij zijn adviezen ingewonnen bij de onafhankelijke Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) van de gemeente Sittard-Geleen, de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE) en de welstandscommissie van de gemeente Echt-Susteren in het kader van de omgevingsvergunningprocedure. De welstandscommissie van de gemeente Echt-Susteren heeft afgezien van advies omdat slechts 230m<sup>2</sup> van de nieuwe bedrijfsgebouwen (230m<sup>2</sup> van de Final Assembly) op het grondgebied van de gemeente Echt-Susteren is gelegen.</p> <p>Er heeft intensief overleg plaatsgevonden met de RCE en vooral met de ARK over de totstandkoming van het beeldregieplan. Een en ander heeft ertoe geleid dat de landschaps- en cultuurhistorie deskundigen van de provincie in het algemeen en het Bevoegd Gezag in het bijzonder zich kunnen vinden in het beeldregieplan</p>

zoals dat ter visie wordt gelegd. Daarnaast heeft de doorontwikkeling en uitwisseling van argumenten met de ARK (waarbij ook de gemeente vertegenwoordigd was) en RCE geleid tot een positief advies van de Ark ten aanzien van welstand en cultuurhistorie. De RCE heeft aangegeven dat zij vanuit het sectoraal belang cultuurhistorie dat zij vertegenwoordigt niet anders kan dan negatief adviseren ten aanzien van de effecten op cultuurhistorie (lees aantasting gronden Rijksmonument). Daarbij merkt het Bevoegd Gezag op dat ook na de vooroverleg reactie van de gemeente Sittard-Geleen doorgewerkt is aan het beeldregieplan en naar oordeel van Bevoegd Gezag maximaal ingezet is op een zo goed als mogelijk beeldregieplan. Bevoegd Gezag is van mening dat daarmee serieus met de zorgen van de gemeente is omgegaan. Het Bevoegd Gezag is echter ook van mening dat een fabrieksuitbreiding met een dergelijke grote schaal en massa (lxbxh) van de gebouwen niet geheel ingepast hoeft te worden omdat ook zichtbaar mag zijn dat in Born de enige personenautofabriek in Nederland staat. Extra landschappelijke maatregelen en wensen vanuit de gemeente bovenop wat in het beeldregieplan is opgenomen zijn volgens Bevoegd Gezag niet nodig voor puur de fabrieksinpassing en inspassing van de randweg. Deze ziet zij die niet als onderdeel van de projectscope. Desalniettemin kunnen deze maatregelen ingebracht worden als wens/ambitie in het PIO project (platteland in Ontwikkeling Project) dat parallel loopt aan de PIP-procedure.

Specifiek vraagt de gemeente aandacht voor het zicht vanaf de N276 komend uit Sittard. De beeldbepalende rechte as wordt uitgebogen naar het oosten vanwege de aanleg van de nieuwe randweg. Hierdoor komt voor de bocht de Yard prominent in het zicht. De impact hiervan is niet duidelijk aangeduid in het beeldregieplan. Een duidelijke vergroening in de bocht is benodigd. De beplantingsstructuur langs de rijksweg moet

n het beeldregieplan is een aarden wal opgenomen die beplant zal worden om de bocht van de nieuwe randweg in te passen. Deels zal dit de waarneming vanuit bebouwing aan de zuid—west kant van Nieuwstadt beperken. Zie ook bijgaande uitsnede uit het beeldregieplan.

Ten aanzien van de beplantingsstructuur

aan de zijde van de parkeerplaats wel nog verder versterkt worden, door het aanbrengen van een dichte en brede struikenlaag van 15 – 25 meter breed.

Geadviseerd wordt om dit op te nemen in het landschapsplan en beeldregieplan.

langs de rijksweg geldt dat hier dat naast de obstakelvrije ruimte de greppel over een breedte van 7,50 meter, met een hellingshoek van 18 graden een natuurlijke beplanting van droogte minnende soorten (eik, linde, kastanje beuk) aan de wegzijde en waterminnende soorten (populier/wilg, els) aan de Lindbeek- / VDL Nedcarzijde krijgt.

Een gevraagde bredere strook met beplanting (15-25 meter) zou vragen om een verplaatsing van de randweg in de richting van Nieuwstadt, iets wat juist vanuit landschappelijk perspectief zeer onwenselijk is.



Verder blijft de laanbeplanting van de N276/Op de Baan tot aan de bocht van de randweg behouden, evenals ligging van de Lindbeek. Tussen de Lindbeek en de Yard komt een vijf meter brede struweelrand met boomvormers om het terrein visueel af te screenen. Zie ook bijgevoegde uitsnede beeldregieplan.



Ook bij de parkeergarage zuid is een 5 meter brede groenstrook op het VDL

	<p>terrein opgenomen in het beeldregieplan. Echter hier is geen ruimte voor een 25 m brede zone waar de gemeente om vraagt. De reactie heeft daarmee niet geleid tot aanpassingen aan het beeldregieplan.</p>
<p>De gemeente wijst erop dat landschappelijke inpassing aan de zuidzijde (Gelders Eind, richting Limbrichterbos) ontbreekt. Hier is uitsluitend voorzien in de uitbreiding van een bestaande bomenrij. De confrontatie (visueel en impact) naar het aangrenzende landschap en de verstorende impact van de VDL ontwikkeling op het landschap is erg groot. Er moet een goede ruimtelijke en landschappelijke inpassing voor de zuidzijde (zijde Gelders Eind) worden uitgewerkt en gerealiseerd, Verzocht wordt de te ontwikkelen zone (incl. Katoen Natie) ten opzicht van het Limbrichterbos robuust in te passen om de verstorende effecten van de ontwikkelingen op het Limbrichterbos teniet te doen en de ontwikkelingen visueel-ruimtelijk in te passen.</p>	<p>Bevoegd Gezag wijst erop dat bij de gemeente Sittard-Geleen twee vergunning aanvragen lopen voor de uitbreiding van Mitsubishi Europe B.V. op gronden van Katoennatie. Deze uitbreidingen zijn mogelijk op grond van het vigerende bestemmingsplan uit het jaar 2000. Deze vigerende bestemmingsplan rechten worden meegenomen in het inpassingsplan om een inpassingsplan voor het gehele bedrijventerrein op te stellen (waar VDL Nedcar en Mitsubishi de gebruikers van zijn). Deze uitbreiding wordt als autonome ontwikkeling in het inpassingsplan meegenomen.</p> <p>De gemeente heeft daarop als reactie aangegeven dat het om het totaalplaatje van de ontwikkelingen gaat. Zeker bezien vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit, inpassing in het landschap en verplichte natuurcompensaties. Gezien het feit dat niet alle verplichte natuurcompensaties binnen de plannen worden uitgevoerd kan aan deze kant van de ontwikkelingen volgens de gemeente worden voorzien in aanvullende natuurcompensatie en landschappelijke inpassing.</p> <p>De vraag van de gemeente Sittard-Geleen gaat daarmee niet zo zeer over de inpassing van de uitbreiding van VDL Nedcar maar over de inpassing van Mitsubishi/Katoennatie welke plaats vindt en mogelijk is op reeds daartoe bestemde gronden. Daartoe heeft de gemeente met de lopende omgevingsvergunning procedure zelf de sleutel in handen om in het kader van die procedures</p>

randvoorwaarden te stellen wat betreft de inpassing van deze zuidzijde ter hoogte van Mitsubishi/Katoennatie. Temeer omdat het provinciale beleid uit gaat van inpassing van uitbreiding van bedrijventerreinen en het hier reeds bestemd bedrijventerrein betreft. Voor zover het grond betreft waar wel bedrijventerrein van VDL Nedcar is voorzien aan de zuidzijde, is voorzien in de uitbreiding van een bestaande bomenrij.

De gemeente heeft meerdere opmerkingen en vragen gesteld bij het concept compensatie en mitigatieplan.

In algemene zin gaat zij ervan uit dat pas daadwerkelijk gestart wordt met de kap van het Sterrebos als er een tweede klant is en dat niet met ontginning van het Sterrebos gestart wordt als daar geen zekerheid over bestaat. Op basis van het compensatie en mitigatieplan zou men anders kunnen concluderen.

De bomen in het Sterrebos mogen vanwege de aanwezige vleermuizen en kwetsbare periodes (broedperiode, kraamtijd) van de verschillende soorten, na de uitvoering van het compensatie- en mitigatieplan, maar gedurende 10 weken per jaar onder begeleiding van een ecoloog gekapt worden (van half augustus tot eind oktober). VDL Nedcar heeft daarop aangegeven dat, gezien de beperkte termijn voor het kappen, de als dan voorwaarde geen gangbare route is voor haar acquisitie. Indien VDL Nedcar met een opdrachtgever rond is en de periode van kappen is verstreken kan het bedrijf niet overgaan tot de realisering van de uitbreiding. Het bedrijf beschikt dan niet over de benodigde flexibiliteit in de onderhandelingen met mogelijke opdrachtgevers. Bovendien wil VDL Nedcar ook niet het risico lopen dat, zolang het Sterrebos niet gekapt is, nieuwe beschermde soorten zich er gaan vestigen, waarvoor zij opnieuw ontheffing zou moeten aanvragen. VDL Nedcar wil - om maximale ruimte te hebben en risico's te beperken - dan ook de mogelijkheid hebben om te kunnen kappen zo snel als dat juridisch mogelijk is (d.w.z. ná verlening van de Wnb ontheffing, realisering van de noodzakelijke compensatie- en mitigatiemaatregelen en



gewenningsperiode) en binnen de kapperperiode van 10 weken). Vanuit die optiek wil zij de als dan voorwaarde niet toepassen.

Voor het Bevoegd Gezag is de volgende afweging van belang:

- Vanuit maatschappelijk- en ecologisch oogpunt voorziet de als dan voorwaarde in het voorkomen van het onnodig kappen van het Sterrebos;
- Provincie wil met de gebiedsontwikkeling voor de uitbreiding van VDL Nedcar een optimaal vestigingsklimaat scheppen voor de uitbreiding van VDL Nedcar;
- In het kader van de versnellingsambitie mobiliteitsprojecten is de inzet van uw college om de als dan voorwaarde voor de realisering van de randweg los te laten;
- In het kader van (boven) wettelijke natuurcompensatie wordt het verlies van natuur waaronder het Sterrebos, met meer dan 25 ha in de directe nabijheid gecompenseerd.

Bestuurlijk is daarmee de afweging gemaakt door bevoegd Gezag de als dan voorwaarde voor het kappen van het bos niet van toepassing te verklaren om daarmee een optimaal vestigingsklimaat voor de uitbreiding en de continuïteit en werkgelegenheid van de automotive sector in Limburg te creëren.

Daarbij ook rekenschap te nemen dat voor meer aan 25 ha aan natuur in de omgeving wordt gecompenseerd. Daar waar in planstukken gesproken wordt van jaar en periode van de start werkzaamheden is dat weggelaten.

Bij de nieuw te realiseren ecoduiker van de Geleenbeek onder de provinciale randweg door, wordt gesproken over een faunapassage die geschikt is voor meerder diersoorten. In de beschrijving verderop wordt gesproken over het plaatsen van een dassenraster. In het document, maar ook tijdens recente informatiebijeenkomsten, spreken bewoners uit het gebied uit dat zich ook reewild aan beide zijden van de provinciale bevindt. Met de natuurontwikkeling aan beide zijden van de rijksweg zal dat mogelijk ook in de toekomst het geval zijn. Het plaatsen van een dassenraster is dan onvoldoende. Wellicht is het ter voorkoming van aanrijdingen wenselijk hier rasters te plaatsen die ook reewild kunnen weren en reewild kunnen sturen via de ecoduiker.

Hoe worden de terreinen, die op basis van het plan ingericht worden, straks beheerd? Men is niet verplicht dit nu aan te geven, maar het is wel verstandig dat hiervoor deskundige partijen ingeschakeld worden. Wordt daar al over nagedacht?

Wordt het scherm van 5 m bij de trailer yard, om verstoring a.g.v. geluid en licht te voorkomen ten aanzien van het resterende deel van het Sterrebos, een verplichte maatregel?

Wie gaat controleren op beheer en onderhoud? stelt de provincie het werkprotocol vast?

Hoe gaat de provincie compensatie houtopstanden doen en hoe worden de gemeenten Sittard-Geleen en Echt-Susteren bij dit traject betrokken?

De ecoduiker is voorzien bij de kruising, het te realiseren viaduct bij de randweg over de Geleenbeek. Er is geen ecoduiker voorzien door VDL Nedcar bij de bestaande provinciale weg. Wat betreft het plaatsen van schermen voor groot wild ziet. Bevoegd Gezag geen aanleiding.

Reden daarvoor is dat er op dit moment nauwelijks aanrijdingen plaats vinden met groot wild ter plekke. Er is dan ook geen aanleiding om kostbare maatregelen te nemen als het plaatsen van schermen.

Beheer en onderhoud is als een apart hoofdstuk in het compensatie en mitigatieplan opgenomen.

Ja

Controle op beheer en onderhoud is wat betreft ontheffing NB-wet een zaak van bevoegd gezag provincie (cluster Vergunningen Toezicht en Handhaving). De provincie stelt als bevoegd gezag voor de NB-wet een werkprotocol vast.

De compensatie houtopstanden wordt gecombineerd met de compensatie goud groene natuur aan de noordzijde van de fabrieksuitbreiding. Op grond van artikel 6.1, eerste lid van het Besluit omgevingsrecht (Bor) wordt met betrekking tot een aanvraag voor een omgevingsvergunning, als wettelijk adviseur aangewezen: burgemeester en wethouders van de gemeente waar het

	<p>project geheel of gedeeltelijk zal worden uitgevoerd. Dit betekent dat o.m. B&amp;W van de gemeente Sittard-Geleen bij de omgevingsvergunning aanvraag als wettelijk adviseur van toepassing is. De gemeente mag over alle aangevraagde activiteiten een advies uitbrengen, in dit geval tevens over de activiteit 2.2, eerste lid onder f van de Wabo (vellen en/of doen vellen van een houtopstand).</p>
<p>De nieuwe randweg doorkruist aan de oostzijde het Geleenbeekdal en doorsnijdt een bosgebied dat is aangemerkt als goudgroen en bronsgroene landschapszone. Voor dit gebied geldt evenals voor het Sterrebos een Nee, tenzij principe. De motivering in het PIP om een gedeelte van het tracé van de randweg binnen deze zone te leggen is vrij summier. In principe kan de randweg ook buiten deze zone geprojecteerd worden. Dit laatste zou betekenen dat minder natuur verloren gaat en dus gecompenseerd hoeft te worden. Ook zou het tracé dan buiten de zone van het grondwaterbeschermingsgebied en het waterwingebied komen te vallen.</p>	<p>In de plantoelichting is nu een verwijzing opgenomen naar de natuurtoets waar uitgebreider ingegaan wordt op de nee, tenzij afweging ten aanzien van de goudgroene natuurzone aan de overzijde van de Geleenbeek.</p>
<p>De gemeente vraagt zich wat betreft de planregels af wanneer alle voorwaardelijke verplichtingen uit het beeldregieplan worden gerealiseerd? Zo gaat ervan uit dat er een bepaalde fasering is</p>	<p>In de voorwaardelijke verplichting is een termijn voor realisering opgenomen die uitgaat van 1 jaar na realisatie bouw. Dat voorkomt dat VDL Nedcar eerst alle maatregelen moet hebben getroffen voordat kan worden gebouwd en dat door bouw net aangelegde zaken aangetast worden.</p>
<p>Bij de stalling van trailers met lithium-ion-batterijen (nu al) aandacht hebben voor brandgevaar en het moeilijk bestrijden hier van.</p>	<p>Dit is onderwerp van de aanvraag van de omgevingsvergunning en bovendien van afspraken die hierover gemaakt worden door VDL Nedcar met de brandweer. Hierbij wordt gebruik gemaakt van nieuwe richtlijnen die hiervoor in ontwikkeling zijn.</p>
<p>Het aantal slachtoffers ontbreekt in tabel 6.3 in het externe veiligheidsrapport</p>	<p>Deze gegevens zijn opgenomen in de onderliggende rapporten van Royal HaskoningDHV die hiervoor gebruikt zijn.</p>
<p>Volgens de gemeente gelden de genoemde PR-afstanden in het EV-rapport indien sprake is van hittewerende bekleding (en vulslang). De gemeente vraagt zich af of dit ook van toepassing is?</p>	<p>Het onderliggende rapport is gebaseerd op de informatie die de gemeente Sittard-Geleen in het RRGs over dit tankstation heeft opgenomen.</p>

<p>Groepsrisico: er zouden zich geen beperkt kwetsbare objecten binnen de 150 meter bevinden?! -&gt; ligt de proefrijbaan VDL hier niet in?</p>	<p>De proefrijbaan is geen object in de zin van het Besluit externe veiligheid inrichtingen, derhalve is een toets aan het groepsrisico voor de proefrijbaan niet aan de orde.</p>
<p>Blz. 41, paragraaf 8.3 van het EV-rapport, 1e alinea: is de BHV organisatie bekend met alle scenario's (ook ondergrondse leidingen)? Bouwkundige veiligheidsmaatregelen: het (nu) ontbreken aan een juridische basis betekent niet dat hier niet naar gekeken moet worden. Zeker in relatie tot het mogelijk maken van een uitbreiding en de aanwezigheid van grote aantallen personen (eigen personeel) ontslaat ons niet van die plicht hier serieus naar te kijken en ook in te brengen! De gemeente is van mening dat er nu al juridische basis is. Immers we beschouwen (bij de uitbreiding/wijziging) in het kader van een goede ruimtelijke ordening maatregelen die relevant zijn voor de bescherming en zelfredzaamheid van personen.</p>	<p>Naar aanleiding van het gestelde is hier geen aanpassing PIP nodig. Bouwkundige maatregelen zijn uitputtend geregeld in het Bouwbesluit. Volgens vaste jurisprudentie zijn er geen mogelijkheden om hier via het PIP strengere eisen te stellen. Voor bijvoorbeeld vluchtwegen zou dat eventueel wel kunnen (die worden in het Bouwbesluit niet geregeld) maar dat vergt een detailniveau dat voor dit PIP (met grote bouwvlakken en flexibele bouw- en gebruiksmogelijkheden) niet wenselijk is.</p>
<p>In het kader van de verantwoording Groepsrisico: heeft de Provincie als bevoegd gezag al advies ingewonnen bij de Veiligheidsregio?</p>	<p>Ja er is advies ingewonnen bij de Veiligheidsregio, concreet bij de brandweer Zuid-Limburg.</p>
<p>In paragraaf 5.2 wordt verwezen naar tellingen van Rijkswaterstaat uit 2007. Is hiervoor geen recentere datum beschikbaar?</p>	<p>Nee.</p>
<p>Het principe "graven/boren verboden": hoe wordt dat planologisch verankerd? Voor zover de gemeente dit kan overzien is dit nog niet expliciet verwerkt in de concept planregels van het PIP. "Wanneer later bouwplannen worden ontwikkeld voor delen van het (toekomstige) terrein van VDL Nedcar binnen het invloedsgebied van de hogedruk aardgastransportleidingen met kenmerk A-520 en A-521, die afwijken van de hiervoor beschreven verdeling van aanwezige personen, moeten de gevolgen hiervan voor het groepsrisico vanwege voornoemde hogedruk aardgastransportleidingen opnieuw worden verantwoord. Dit kan planologisch worden vastgelegd." Hier ook de vraag, hoe wordt dit nog in de planregels vastgelegd?</p>	<p>Het PIP kent voor de gasleidingen een dubbelbestemming met een verbod op graafwerkzaamheden binnen 5 meter van de gasleidingen. Dit is overeenkomstig het Bevb en sluitend.</p> <p>Een nadere eisenregeling kan uitsluitend worden opgenomen als in de planregels een primaire eis is gesteld. Bijvoorbeeld: planregels waar bijgebouwen mogen worden gebouwd en via nadere eisen kan hier - onder strikte voorwaarden, bijvoorbeeld ter bescherming van een monumentaal hoofdgebouw - nog op worden gestuurd als een vergunning wordt aangevraagd. Het PIP regelt nu echter niets voor de personendichtheid, dus daar kan hier niet via nadere eisen op gestuurd worden.</p>
<p>Ten aanzien van het archeologierapport heeft de gemeente drie gedetailleerde opmerkingen</p>	<p>Naar aanleiding van deze opmerkingen is de rapportage aangepast.</p>

<p>gemaakt ten aanzien van een afbeelding en een aantal zinnen.</p>	
<p>Ten aanzien van het verkennend bodemonderzoek dat als bijlage bij het inpassingsplan is opgenomen wijst de gemeente erop dat alle bodemonderzoeken die zijn gedaan in het kader van bestemmingsplan Industriepark Swentibold/N297n (in 2000) niet meegenomen zijn in dit vooronderzoek. Deze zijn van wezenlijk belang omdat hier de deelzones Yard, IPS en deels Overig zijn onderzocht. Hierbij is ook gekeken naar de destijds aanwezige bebouwing zoals boerderijen en woningen, die inmiddels deels zijn gesloopt. Alle onderzoeken zijn destijds uitgevoerd door adviesbureau Grontmij. Deze onderzoeken moeten worden meegenomen in het vooronderzoek en hierop moet het advies voor vervolgonderzoek worden bijgesteld. Mogelijk hoeft er minder vervolgonderzoek te worden uitgevoerd.</p>	<p>De resultaten deze onderzoeken in de rapportage bodem verwerkt.</p>
<p>De huidige bodemkwaliteitskaart van de gemeente Sittard-Geleen is van 7 september 2015, echter in werking getreden op 1 januari 2016. Dus de geldigheid is tot 31 december 2020. Daarnaast wordt de huidige kaart geactualiseerd en het voorstel is om het gebied ten noorden van Nedcar (Pasveld) mee te nemen in deze actualisatie. Hierdoor wordt de functie Industrie en de zonekaarten hierop aangepast. Het betreft het gebied tussen de A2 en ten noorden van Nedcar, uiteraard binnen de gemeente grenzen van S-G.</p>	<p>De opmerking noopt niet tot aanpassing van de PIP stukken.</p>
<p>In het vooronderzoek bodem wordt gesteld dat het verkennend bodemonderzoek en eventuele vervolgonderzoeken in een later stadium na verlening van de bouwvergunning kunnen worden uitgevoerd (zie onderstaande passage) Dit is mogelijk maar houdt wel in dat sprake is van een uitgestelde inwerkingtreding. Daarnaast moet in het kader van de bestemmingsplan wijziging PIP getoetst worden of de bodemkwaliteit geen belemmering vormt voor de economische haalbaarheid van het plan. Omdat sprake is van verdachte deelgebieden die nog nader onderzocht moeten worden, zoals wordt voorgesteld, zou dit mogelijke consequenties kunnen hebben voor de toets op de economische haalbaarheid. De initiatiefnemer moet dan ook onderbouwen dat de gevolgen van nog mogelijk verwachte bodemverontreiniging geen grote gevolgen zal hebben voor de uitvoering van de plannen en dus</p>	<p>Geen aanpassing inpassingsplan nodig. Opmerking met betrekking tot (financiële) uitvoerbaarheid is terecht. Dergelijke kosten zijn voor initiatiefnemer die daarmee rekening houdt in haar businesscase. Thans kan en mag nog niet overal worden geboord en is het niet doelmatig om het volledige terrein te onderzoeken.</p>

<p>op de economische uitvoerbaarheid van het plan.</p> <p>De fietsroute tussen Nieuwstadt en VDL Nedcar wordt opgeheven omdat de huidige aansluiting van de Mitsubishi Avenue op de N276 in het nieuwe plan komt te vervallen. In principe zou een verbinding voor langzaam verkeer, de huidige fietspaden, kunnen blijven bestaan. Zo moet ook Mitsubishi/Katoennatie voor het openbaar verkeer toegankelijk blijven. Wat is de reden om dit toch niet te doen?</p> <p>Daarbij komt dat stimulering van het fietsverkeer naar VDL Nedcar een uitgangspunt is van het plan.</p>	<p>Tijdens de overleggen van een werkgroep verkeer (bestaande uit de Provincie Limburg, gemeente Echt-Susteren, gemeente Sittard-Geleen en VDL-Nedcar) is geconcludeerd dat dit fietspad het bedrijventerrein van VDL Nedcar zou doorkruisen. Dit zou mogelijk gevaarlijk situaties opleveren. Tijdens het ontwerpproces is er voor gekozen om de Mitsubishi Avenue te ontsluiten voor al het verkeer via de nieuwe ongelijkvloerse kruising. Ook fietsers kunnen daar op een veilige wijze alle bedrijven bereiken.</p>
<p>Daarbij komt dat stimulering van het fietsverkeer naar VDL Nedcar een uitgangspunt is van het plan!</p>	<p>Het "om moeten" fietsen treft voornamelijk fietsers vanuit Nieuwstadt. Voor de andere omliggende kernen is dit nagenoeg niet aanwezig. De locatie VDL Nedcar blijft ook via de nieuwe ontsluiting aan de randweg ontsloten voor fietsverkeer.</p>
<p>De problematiek van het parkeren van vrachtauto's moet aandacht krijgen. Het parkeren van vrachtauto's in de omgeving rondom VDL Nedcar geeft diverse problemen. Bij de uitwerking van de plannen moet dit worden meegenomen.</p>	<p>Het vrachtwagen parkeren is onderdeel van een breed provinciaal onderzoek naar locaties voor vrachtwagen parkeren en overnachten.</p> <p>Hier wordt niet specifiek naar 1 bedrijf/ontwikkeling gekeken, dit wordt breder getrokken. (regio). Mogelijke oplossingen worden separaat van deze ontwikkeling opgepakt omdat het een reeds bestaand probleem is.</p>
<p>Zoals gezegd is stimulering van het fietsverkeer een onderdeel van het Verkeers- en Vervoerplan. In de plannen verandert ook de inrichting van het kruispunt N297 met de Dr. Hub van Doorneweg. Blijft voor het fietsverkeer de mogelijkheid bestaan om hier over te steken of moeten fietsers van en naar VDL Nedcar gaan omrijden via het viaduct van de ongelijkvloerse kruising? We vragen met name dus ook aandacht voor zo optimaal mogelijke en veilige verbindingen voor het fietsverkeer van en naar het complex van VDL Nedcar, mede gelet op de gekozen ambitie om het aandeel "Slim Reizen" te verhogen naar 40% (Fiets en Carpool)</p>	<p>Om de doorgaande verkeersstromen niet te remmen (met kans op terugslag op A2) is besloten om de fietsers ook via de ongelijkvloerse kruising te ontsluiten. Van de fietsers uit Born maakt een deel nu al gebruik van de route via de Ruys de Beerenbroucklaan. Deze mogelijkheid blijft uiteraard ook aanwezig.</p>
<p>De verkeersonderzoeken zijn namelijk gebaseerd op de hiervoor aangehaalde ambitie. Wat als deze ambitie niet gehaald wordt. Wat zijn de</p>	<p>Bij een productie van 400.000 auto's zijn 11.000 werknemers werkzaam, is 40% reductie een vereiste gezien het aantal</p>

<p>consequenties voor de modelberekeningen?</p>	<p>opgegeven parkeerplaatsen bij VDL Nedcar en de verkeerskundige afwikkelcapaciteit van het wegennet. Bij lagere productie en daarmee minder werknemers is 40% de ambitie waarbij de maximale waardes die behoren bij 11.000 medewerkers niet overschreden mogen worden.</p> <p>Het schuiven van de shifts leidt niet tot een andere infrastructurele aanpak. Het is met de onderzoeken worstcase in beeld gebracht en vormt daarmee geen wezenlijke andere variant.</p>
<p>Waarom verandert het profiel van de fietspaden langs de N276 ter hoogte van de wegaansluiting met Nieuwstadt? (zie blz. 25 van het rapport)</p>	<p>De fietspaden veranderen daar omdat dat de overgang is tussen de huidige fietsstructuur en de fietsstructuur van de nieuwe randweg.</p> <p>In de basis blijft de situatie voor de fietsers de bestaande situatie: aan beide zijden van de N276 een 1-richting fietspad. Alleen langs de randweg is gekozen voor een 2-richting fietspad aan de oostzijde. Enerzijds in verband met de hogere landschappelijke waarde aan deze zijde en anderzijds ook omdat dat in de toekomst voor de gehele N276 een mogelijke oplossing kan zijn</p>
<p>Het plan voorziet in een drietal geconcentreerde parkeerlocaties. Hoe is het aantal parkeerplaatsen bepaald dat nodig is voor de uitbreiding. Is dit voldoende inclusief de dienstwissel?</p>	<p>Opgave van parkeerplaatsen is gedaan vanuit VDL Nedcar. Dit op basis van 11.000 medewerkers en 40% carpool/andere vervoerswijzen. Dit met afdoende zijn voor de dienstwissel.</p>
<p>In het geluidrapport wordt geconstateerd dat er in de kern Holtum geen sprake is van een overschrijding van de geluidbelasting in de vigerende geluidzone van het VDL Nedcar bedrijventerrein. De uitbreiding is inpasbaar binnen de beschikbare geluidruimte.</p> <p>We begrijpen uit de stukken en toelichting dat het geluid in Holtum wel toeneemt.</p> <p>Is deze toename van geluid vanwege industrielawaai nader te specificeren of moet die nog nader uitgewerkt/onderzocht worden?</p>	<p>De toename van de verandering van de geluidbelasting in Holtum is zowel voor industrielawaai als voor wegverkeerslawaai is inzichtelijk gemaakt in het MER deel A en zal op vergelijkbare wijze inzichtelijk worden gemaakt in (het op onderdelen nog aan te vullen) MER deel B voor de voorkeursvariant. Ook de verandering van de cumulatieve geluidbelasting wordt daarbij inzichtelijk gemaakt.</p>
<p>In het MER rapport is in paragraaf 8.3.1 het aantal gehinderden als gevolg van wegverkeerslawaai, industrielawaai en cumulatieve geluidbelasting niet verder uitgewerkt.</p> <p>In paragraaf 5.3.1.4 van het MER rapport zijn de</p>	<p>Het aantal (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden door de afzonderlijke geluidbronnen en de cumulatieve geluidbronnen zal alsnog worden uitgewerkt in het op onderdelen nog aan te vullen MER deel B. Dit zal op een</p>

effecten van het wegverkeer nader beschouwd met o.a. overzichten van aantal gehinderden e.d. Er worden negatieve effecten beschreven voor lokale wegen in de woonkernen Nieuwstadt, Holtum (o.a. Gouverneur Ruijs de Beerenbroucklaan) en Buchten.

Worden deze effecten nog nader beschouwd in paragraaf 8.3.1 (eventueel op basis van nader onderzoek) en kan dit ertoe leiden dat ook voor bepaalde lokale wegen maatregelen moeten worden getroffen op het gebied van geluid-reducerende wegdekverharding?

vergelijkbare manier worden gedaan als voor MER deel A.

De verandering van de geluidbelasting in Holtum en Buchten is in het MER meegenomen bij de beoordeling van de aan geluid gerelateerde (gezondheids)effecten. Deze effecten vormen geen aanleiding voor het treffen van aanvullende maatregelen aan de lokale wegen in Holtum binnen het project.



### 3. Gemeente Echt-Susteren, schriftelijke reacties op 24 april en 18 juni

Samenvatting overlegreactie	Reactie van Provincie Limburg
<p>De gemeente verzoekt parkeren ruimtelijk te duiden op de verbeelding (in relatie tot max. plaatsen), de gemeentegrens aan te geven, op de Yard max bouwhoogte op te nemen van 4 m (maken wij 6 van) en de voorwaardelijke verplichting SSVLEN ook op te nemen bij de Yard</p>	<p>Om diverse redenen gaat Bevoegd Gezag niet mee met het vastleggen van het maximaal aantal parkeerplaatsen. Bevoegd gezag is van mening dat samenhangende autobewegingen met parkeren en concreet de zorg op milieueffecten naar de omgeving voldoende geborgd is in het kader van de diverse milieuonderzoeken waarvoor de parkeerplaatsen en verkeersbewegingen (via de verkeersmodellen) input zijn. Wel zijn - vanuit een belang van Provincie als wegbeheerder (bereikbaarheid en doorstroming borgen) - het maximaal aantal verkeersbewegingen per etmaal vastgelegd die aansluiten op de provinciale weg. De gemeentegrens is op de analoge verbeelding aangeduid, digitaal gaat dit niet. De maximum bouwhoogte voor GOK-Yard is op 6 meter gesteld. De aanduiding (sv-vvln) is vergroot conform verzoek Echt-Susteren.</p>
<p>In artikel 6 lid 1 (Bestemmingsomschrijving) onder a. sub 1 is aangegeven dat binnen de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - yard' geen productieactiviteiten zijn toegestaan. Graag zouden wij een begripsbepaling opgenomen willen hebben van 'productieactiviteiten' in artikel 1.</p>	<p>N.a.v. van het advies van de gemeente is er een begripsbepaling ten aanzien van productieactiviteiten opgenomen onder 1.11 van de planregels.</p>
<p>In artikel 6 lid 1 (Bestemmingsomschrijving) onder a. sub 2 is aangegeven dat ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' uitsluitend parkeerterreinen voor personeel en bezoekers zijn toegestaan. Aan de noordzijde van de yard wordt een dergelijke aanduiding gemist. Daar wordt eveneens een parkeerplaats ingericht voor personeel en bezoekers, dus ook hier dient de aanduiding 'p' te worden opgenomen op de verbeelding (zie tevens bijgevoegde tekening). Bovendien is het wenselijk bij deze parkeerplaats het maximum aantal parkeerplaatsen aan te duiden. Dit heeft te maken met de uitgangspunten van het ontwerp van de 'sobere' Randweg. Deze</p>	<p>In het afstemmingsoverleg met de gemeente over het inpassingsplan is aangegeven op dit punt geen aanpassingen te doen omdat het vrachtverkeer van de manege Katsbek ook via de randweg gaat. Wat betreft verkeers-bewegingen in relatie tot capaciteit van de randweg is een voorwaardelijke verplichting met een maximaal aantal verkeersbewegingen in de planregels opgenomen.</p>

weg heeft een (door de sobere uitvoering beperkte) capaciteit die is toegerust op een maximum aantal verkeersbewegingen. Dientengevolge zou het aantal parkeerplaatsen beperkt moeten worden tot een bepaald maximum waardoor geen problemen ontstaan met de capaciteit van de Randweg

In artikel 6 lid 2 (Bouwregels) onder a. is aangegeven dat gebouwen uitsluitend mogen worden gebouwd in het bouwvlak. Deze opmerking gaat met name over het verloop van het bouwvlak langs de oostzijde van de yard. Hier maakt het bouwvlak een 'knik' vanwege het bouwplan van het parkeerdek dat daar gerealiseerd wordt (met een bouwhoogte 3,20 meter volgens de tekening bij de aanvraag omgevingsvergunning). De oorspronkelijke afstand van bedrijfsbebouwing op de yard tot de perceelgrens bedroeg 20 meter (ook op basis van het oude bestemmingsplan). Voor een groot deel wordt de 20 meter afstand gerespecteerd op de verbeelding. De uitzondering is het gedeelte ter plaatse van het geprojecteerde parkeerdek. Hier ligt de bouwgrens over circa 200 meter op 8 meter van de perceelgrens. Voor het parkeerdek met een bouwhoogte van 3,20 meter is dit vanuit ruimtelijk-stedenbouwkundig oogpunt niet onoverkomelijk, echter de maximum bouwhoogte ter plaatse bedraagt 15 meter, waardoor er in de toekomst ook een loods van die hoogte kan worden gebouwd op slechts 8 meter van de perceelgrens. Wij stellen voor ter plaatse van de 'knik' (de strook die afwijkt van de bouwgrens aan de oostzijde van de yard) een maximum bouwhoogte op te nemen van 4 meter (zie tevens bijgevoegde tekening), waardoor het parkeerdek kan worden gerealiseerd, maar geen hoge bebouwing in de toekomst kan worden gerealiseerd op 8 meter van de perceelgrens. Voor het overige kan de 15 meter bouwhoogte worden gehandhaafd.

In artikel 6 lid 3 (Afwijken van de bouwregels) is aangegeven dat via afwijking het bouwen van een parkeergarage buiten het bouwvlak kan worden vergund, mits het bouwvlak op minimaal 5 meter van de perceelgrens ligt en de maximale bouwhoogte 10 meter bedraagt. Dit is een voor de gemeente ongewenste ontwikkeling, met name ter plekke van de Yard en IPS terrein. Deze afwijkingsbevoegdheid zwakt de waarde van een bouwvlak dermate af op een plek waar juist de overgang van bedrijventerrein naar een

De 'uitbreiding' van het bouwvlak voor de GOK-yard is aangeduid met een maximum bouwhoogte van 6 meter. Overigens ligt het bouwvlak op Yard E in het PIP op grotere afstand van het Geleenbeekdal dan in het huidige vigerende bestemmingsplan. In het huidige plan ligt de perceelsgrens van de Yard namelijk tegen het Geleenbeekdal aan en ligt het bouwvlak daar circa 50 meter vanaf. Door de komst van de randweg wordt tussen het terrein van VDL Nedcar en het Geleenbeekdal circa 50 meter afstand gecreëerd (wegprofiel met groene bermen + nieuwe Lindbeek). Het bouwvlak ligt op het terrein van VDL Nedcar 20 meter terug van de perceelsgrens, zodat de afstand wordt vergroot tot circa 70 meter. Hiervoor in de plaats ontstaan voor VDL bouwmogelijkheden op de huidige N276 en op het zuidelijk deel van Yard E.

In overleg met VDL Nedcar is gezocht naar een balans tussen inpassing en bedrijfsbelangen. Op grond van de opmerking van de gemeente is aan de oostzijde van Yard E een beperking opgenomen voor te realiseren parkeergarages buiten het bouwvlak. Op IPS wil VDL Nedcar deze mogelijkheid graag handhaven. Op de verbeelding is nu aan de oostzijde van Yard E, vanaf kruising Geleenbeekdal

woongebied zo precair is.	tot Centrumhof, een aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf uitgesloten - parkeergarages' toegevoegd.
In artikel 6 lid 4 (Specifieke gebruiksregels) onder a. is een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarbij bij het realiseren van bebouwing ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – voorwaardelijke verplichting landbouw en natuur (sb-vvlen)' de landschappelijke inpassing gerealiseerd moet zijn. Daarbij wordt verwezen naar 'bijlage 1' bij de regels. Deze bijlage ontbreekt. Graag een aparte bijlage voor dit onderdeel maken, zoals ook beoogd is en ter beoordeling aanleveren. Daarbij willen wij aangegeven dat de strekking van de landschappelijke inpassing zoals deze verwoord is in het Beeldregieplan op enkele plekken zodanig vrijblijvend is dat hierdoor niet 'hard' genoeg geformuleerd is wat deze landschappelijke inpassing inhoudt	De bijlage wordt bij ontwerp inpassingsplan bijgevoegd als bijlage bij de regels en de formulering is nagelopen.
Ten aanzien van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - voorwaardelijke verplichting landschap en natuur (sv-vvlen)' bevreemdt het ons dat deze aanduiding niet is opgenomen/doorgetrokken voor het gebied globaal gesitueerd tussen de Kruisweide en Limbrichterstraat (Nieuwstadt). Dit gebied behoort ook tot de nieuw te realiseren randweg. Ter plaatse van de noordelijke aansluiting is deze aanduiding wél opgenomen voor het gehele randwegtracé	Is aangepast en verwerkt op de verbeelding naar aanleiding van de opmerking van de gemeente
De gemeente vraagt zich in algemene zin af hoe geluidwerende voorzieningen in het plan mogelijk worden gemaakt en waar deze komen. Verder doet zij een aantal suggesties voor de planregels wat betreft dergelijke voorzieningen.	In het inpassingsplan is het mogelijk gemaakt geluidwerende voorzieningen te realiseren. In alle artikelen die geluidwerende voorzieningen expliciet mogelijk maken (BT-1, BT-2, G en V) is verder voor geluidwerende voorzieningen nu een bouwhoogte van 5 meter toegestaan.
Opgemerkt wordt dat de omgeving van kasteel Wolfrath minutieus is uitgewerkt, terwijl de omgeving van de Yard bij Nieuwstadt slechts zeer beperkt is onderzocht en uitgewerkt. Dit doet absoluut geen recht aan de impact en overlast van de ontwikkelingen voor de bewoners van Nieuwstadt.	Bevoegd Gezag deelt niet de mening dat omgeving Yard beperkt onderzocht en uitgewerkt is. Omgeving kasteel Wolfrath is inderdaad minutieus onderzocht, hetgeen te maken heeft met de zeer hoge cultuurhistorische en ecologische waarden en het gegeven dat de fabrieksuitbreiding aan deze kant plaats vindt. De Yard is - op een kleine toevoeging van gronden als gevolg van de randweg na - sinds het jaar 2000 reeds bestemd

	<p>bedrijventerrein waarvoor als compensatie al eerder het Geleenbeekdal is hermeanderd ten oosten van deze Yard. Verder wordt de inpassing van deze Yard verder verbeterd doordat de randweg gaat zorgen voor een duidelijke begrenzing tussen bedrijventerrein bestemd gebied en buitengebied, waarbij de randweg voorzien zal worden van laanbeplanting.</p>
<p>De versterking van de groenstructuur, met de driehoek grenzend aan de grondwal en het daar aangrenzende agrarische perceel, kan de verstoring van de VDL-ontwikkeling en de effecten van de nieuwe randweg op het Geleenbeekdal bij Nieuwstadt verminderen en mogelijk opheffen. Hierover is bovendien gesproken met de bewoners van Nieuwstadt tijdens de Antea participatiebijeenkomsten over de landschappelijke inpassing en hierdoor zijn verwachtingen gewekt. Hoe wordt hiermee omgegaan?</p>	<p>Deze wens van de gemeente Echt-Susteren valt buiten de scope van het inpassingsplan en is een extra wens vanuit gemeente en bewoners. Deze wens is als ambitie ingebracht binnen het PIO project Swentibold. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de aarden grondwal ter hoogte van de randweg wel gerealiseerd wordt in het kader van het inpassingsplan; beplanting van het aangrenzende agrarisch perceel niet.</p>
<p>Op pagina 76 van het beeldregieplan wordt gesproken over het kunnen behouden van de boombeplanting van Op de Baan. Uit de natuurtoets blijkt het grote belang van de boombeplanting als vliegrouwe voor vleermuizen. De boombeplanting dient minimaal behouden te blijven totdat de boomstructuur van de nieuwe randweg die functie aantoonbaar kan overnemen. In betreffende rapportage moet derhalve gesproken worden over “zal behouden blijven” in plaats van “kan behouden blijven”. In dit verband de volgende opmerkingen: zowel op de verbeelding als in de rapportages moet de laanbeplanting van Op de Baan worden opgenomen als te behouden beplanting.</p>	<p>Als gevolg van het gekozen voorkeursalternatief kan de betreffende bomenlaan niet behouden blijven omdat er één aaneengesloten bedrijventerrein zal ontstaan door realisatie van een randweg. De bomenrijen gaan daarmee op termijn verdwijnen t.b.v. industrie en worden vervangen door bomenrijen langs de randweg. De bomenrijen worden wel zo lang als mogelijk via het spoor van de Natuurbeschermingswet geborgd totdat de nieuwe aangelegde rijen bomen kunnen functioneren als vervangende migratieroute.</p>
<p>In de rapportages zijn veel algemeenheden verwerkt ('mogelijk', 'kan', 'eventueel'). In de rapportages dienen deze aspecten concreet te worden vastgelegd ('zal', 'wordt').</p>	<p>De rapportages zijn op grond van de opmerkingen, daar waar mogelijk en waar zeker is dat maatregelen uitgevoerd worden, aangescherpt.</p>
<p>De inpassing van het zuidelijk geplande Warehouse on Wheels (WOW) is onvoldoende. Gezien de dynamiek van het gebruik en de beperkte afstand ten opzichte van woningen aan de Limbrichterstraat en Kruisweide moet het gedeelte Op de Baan tussen Limbrichterweg en Aan de Linde voorzien worden van een afdoende omvangrijke en robuuste</p>	<p>In het beeldregieplan is hier een te beplanten strook van 5 meter opgenomen aan de zijde van VDL Nedcar-terrein voor een betere inpassing. Op grond van het thans vigerende bestemmingsplan mag VDL Nedcar hier al een 'WOW' aanleggen</p>

groene inpassing/groenbuffer, waarbij het grondlichaam langs de Limbrichterweg wordt doorgetrokken tot voorbij de kruising Aan de Linde. Gemeente geeft aan dat overwogen moet worden een laag zichtscherm op het grondlichaam te plaatsen, waarmee de afscherming van zicht, licht- en wellicht geluidsbelasting op omgeving verder kan worden teruggebracht.

op de door hun aangekochte gronden. Echter ter verbetering van de reeds vergunde situatie heeft VDL Nedcar een strook van 5 meter opgenomen voor een verbeterde inpassing aan zijde VDL Nedcar terrein.

Bevoegd Gezag heeft begrepen dat gemeente een strook van 5 meter aan de zijde van VDL Nedcar onvoldoende vindt om de versturende effecten van een WOW voor Nieuwstadt op te heffen en dat de gemeente van mening is dat aanvullende inrichtingen/voorzieningen benodigd zijn waaronder het doortrekken van het grondlichaam/de zichtwal tussen de Limbrichterweg tot Aan de Linde. Hierin gaat Bevoegd Gezag niet mee daar zij enerzijds van mening is dat VDL Nedcar niet geheel 'weggestopt kan worden' en anderzijds een afweging gemaakt is tussen inpassing en ruimtebehoefte van VDL Nedcar. Extra vierkante meters inpassing aan zijde VDL Nedcar terrein zouden ten koste gaan van de betreffende ruimtebehoefte van VDL Nedcar.

Gemeente verzoekt de gemeentegrenzen op de verbeelding aan te geven.

Bij een PIP hoeven de gemeentegrenzen niet op de verbeelding. Daar is ook niks over opgenomen in de SVVB-systematiek (Standaard Bepalingen Voor Opstellen Bestemmingsplannen). We nemen in de plantoelichting een kaartje met de gemeentegrens op. Verder is de gemeentegrens weergegeven op de analoge verbeelding, digitaal kan dit niet.

Ten aanzien van het uitgevoerde bodemonderzoek wordt aangegeven dat een beperkt deel van de beoogde montagehal FAS (gelegen aan de noordzijde van het plangebied langs de huidige Gouverneur Ruijs de Beerenbroucklaan) op het grondgebied van Echt-Susteren is gelegen. In het rapport wordt hier geen melding van gemaakt. Voor dit stukje geldt de gemeente Echt-Susteren als bevoegd gezag. Dit houdt in dat implementatie moet plaatsvinden van het Nota Bodembeheer van

Dit is een juiste constatering. Het bodemonderzoek is daarop aangepast.

<p>de gemeente Echt-Susteren en de daarbij behorende bodemkwaliteitskaart. Dit houdt onder meer in dat grondverzet vanuit dit deel van het terrein niet zonder meer plaats kan vinden. Het bodemonderzoek dient op dit punt te worden aangevuld.</p>	
<p>Diverse kleinere tekstuele opmerkingen op het beeldregieplan zoals aangereikt door gemeente</p>	<p>Deze zijn verwerkt in het beeldregieplan.</p>
<p>De gemeente verzoekt of extra garantie geboden kan worden om in het PIP de gronden geduid met locatie S (h5 beeldregieplan) in het beeldregieplan een natuurbestemming te geven</p>	<p>Dit is reeds gebeurd en immers verplicht op grond van de beleidsregel natuurcompensatie- en mitigatie. Deze gronden zijn al grotendeels bestemd in het PIP als natuurbestemming en voor het overige zodanig dat de natuurcompensatiemaatregelen qua bestemming mogelijk zijn</p>
<p>Beeldregieplan: De driehoek tussen de bocht van de randweg aan de zuidkant van de Yard dient zodanig te worden ingericht dat deze mogelijk kan voldoen als natuurcompensatie of -mitigatie in verband met de doorsnijding van de goudgroene zone door de nieuwe randweg. Ook het aangrenzende landbouwkundige perceel (richting Aan de Linde/Limbrichterstraat) kan hierin een belangrijke rol vervullen. Er moet overwogen worden om ook dat perceel toe te voegen aan het inpassingsplan. Een en ander is diverse keren door de bewoners van Nieuwstadt opgemerkt. Op die manier wordt serieus rekening gehouden met de leefbaarheidsopmerkingen van de bewoners van Nieuwstadt, die onder andere zijn gemaakt tijdens de laatste bewonersbijeenkomst in kasteel Wolfrath.</p>	<p>De doorsnijding van de goudgroene natuurzone door de randweg aan de noordkant van het plangebied wordt door initiatiefnemer van de infrastructuur (provincie Limburg) financieel gecompenseerd in het kader van de beleidsregel natuurcompensatie en mitigatie. Met de betreffende middelen wordt goudgroene natuur teruggebracht binnen het PIO-project gebied Swentibold. Overigens kan goud groene natuur alleen gecompenseerd worden binnen gebieden die daarvoor in het natuurbeheersplan aangewezen zijn als goud groene natuurzone. Daarbij gelden randvoorwaarden ten aanzien van het type natuur dat teruggebracht wordt.</p> <p>De betreffende driehoek is niet gelegen binnen een dergelijk gebied.</p> <p>Deze wens van de gemeente Echt-Susteren valt daarmee buiten de scope van het inpassingsplan en is een extra wens vanuit gemeente en bewoners. Deze wens is als ambitie ingebracht binnen het PIO project Swentibold.</p>
<p>Kan worden aangegeven waar de goudgroene natuur, die ten gevolge van de aanleg van de nieuwe Randweg op grondgebied van Echt-Susteren wordt aangetast, in Echt-Susteren binnen het plangebied wordt gecompenseerd?</p>	<p>Door het storten van een financiële bijdrage in het PIO-project Swentibold voor de realisatie van goud groene natuur heeft initiatiefnemer voor de infrastructuur (provincie Limburg) aan haar verplichting voldaan wat betreft</p>

	<p>natuurcompensatie aantasting goud groene natuur door de randweg. Binnen het PIO project Swentibold wordt ingevuld waar deze natuurcompensatie gaat landen. In dat project is de gemeente Echt-Susteren als partner vertegenwoordigd.</p>
<p>In de natuurtoets is geen onderzoek gedaan/niet gerapporteerd over de effecten van de VDL- en infrastructurele ontwikkelingen op de aangrenzende Geleenbeek bij Nieuwstadt (valt buiten het plangebied maar valt wel in de directe invloedssfeer van de ontwikkelingen).</p>	<p>Een dergelijk onderzoek valt buiten de scope van het inpassingsplan c.q. project. Daar waar omliggende structuren buiten het plangebied relevant zijn, zijn die overigens wel in de onderzoeken meegenomen.</p>
<p>Tijdens de laatste Antea bewonersbijeenkomst in Wolfrath is door het Groene Taille Comité gevraagd naar het type ecologische voorziening bij Op de Baan. Toegezegd is dat er voorzieningen worden gerealiseerd voor de doelsoort ree. Uit de plannen kan niet worden opgemaakt waar welke voorzieningen worden gerealiseerd voor die doelsoort. Van belang is dat reeën kunnen wisselen van 't Hout richting Sterrebos en Korbusch en richting het Limbrichterbos. Wij verzoeken u de toegezegde ecologische voorzieningen ter hoogte van de kruising Geleenbeek met Op de Baan, ten behoeve van de doelsoort ree duidelijk uit te werken en toe te lichten binnen de scope van de opgestelde plannen.</p>	<p>In deze ecologische voorziening wordt voorzien bij het ontwerp van het viaduct over de Geleenbeek. De voorziening is tevens mogelijk binnen de verkeersbestemming. Derhalve is geen aanpassing nodig in de planstukken.</p>
<p>Naast het ontbreken van de natuurtoets/-onderzoek naar de Geleenbeek Nieuwstadt, aangrenzend aan de Yard, ontbreken ook de onderzoeksgegevens van de akkercomplexen van het Yardterrein zelf.</p>	<p>Hierin is voorzien in het natuuronderzoek, zie natuurtoets. Geen aanpassingen nodig in de planstukken/onderzoeken.</p>
<p>Algemene opmerking ten aanzien van akoestisch onderzoek en MER deel B (beide t.a.v. aspect 'geluid').</p> <p>Naast de regelgeving uit de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer waarin concrete normen worden gesteld, moet er ook voldaan worden aan de Wet ruimtelijke ordening. Hierin zijn geen geluidnormen opgenomen. Wel moet conform de art. 3.1 en 4.1/4.1a sprake zijn van een 'goede ruimtelijke ordening'. Het bevoegd gezag moet - ook al wordt er voldaan aan kwantitatieve geluidnormen - nog separaat motiveren dat er na de ontwikkeling van het plan nog steeds sprake zal zijn van een 'goede ruimtelijke ordening'. Door de beoogde ontwikkelingen zal het omgevingsgeluid - het totale geluid van alle geluid-bronnen tezamen - aan de</p>	<p>De motivatie dat sprake volgens het Bevoegd Gezag sprake is van een 'goede ruimtelijke ordening' ten aanzien van het aspect geluid is opgenomen in de plantoelichting en in het ontwerp besluit Hogere Waarden Industrielawaai. Daarbij betreft het Bevoegd Gezag behalve de wettelijk normen tevens geluideffecten die optreden onder de wettelijke normen en de (verandering van) de gezamenlijke geluidbelasting van bestaande en toekomstige bronnen. Het MER en het Akoestisch onderzoek voorzien in deze informatie.</p> <p>Het Bevoegd Gezag benadrukt in dit</p>

zijde van Nieuwstadt ontegenzeggelijk toenemen. Recent was in het landelijke nieuws juist het RIVM rapport met het voorstel om de wettelijk toegestane geluidniveaus te verlagen vanwege te hoog omgevingsgeluid in Nederland (RIVM-rapport 2019-0227, D. Welkers et al.). Niettemin wordt met het plan voldaan aan de wettelijke regimes die momenteel gelden.

verband dat bij de afweging of sprake is van een goede ruimtelijke ordening náást (de gevolgen voor) de geluidbelasting meer omstandigheden en belangen een rol spelen. De afweging die gemaakt wordt speelt zich af op het snijvlak van verschillende belangen van als hinder en gezondheid maar ook economie en mobiliteit. Hierdoor kan het bevoegd gezag ook in situaties dat sprake is van bestaande, relatief hoge geluidbelastingen, gelet op andere omstandigheden en belangen, de concrete situatie toch aanvaardbaar vinden.

De beoordeling van niet genormeerde geluideffecten leidt er onder andere toe dat in het project bovenwettelijke geluidmaatregelen zijn opgenomen om (de verandering van de) geluidbelasting op een aantal maatgevende locaties te mitigeren. Daarnaast worden de in het Actieplan Omgevingslawaaai Provinciale Wegen voorziene maatregelen aan het bestaande tracé van de N276 ter hoogte van Nieuwstadt gecombineerd met de uitvoering van dit project. Daardoor neemt de geluidbelasting vanwege de N276 een groot aantal woningen in de directe omgeving van deze weg af ten opzichte van de bestaande situatie.

Over het RIVM rapport wordt opgemerkt dat is opgesteld op verzoek van de minister naar aanleiding van een motie in de 2e kamer uit 2018. Met de motie verzocht de kamer de minister om na te gaan hoe de WHO richtlijnen en advieswaarden voor omgevingslawaaai uit 2018 zich verhouden tot Nederlands beleid én welke mogelijkheden er zijn het beleid te verbeteren. Het RIVM stelt vast dat er verschillen zijn tussen de advieswaarden en geluidnormen waardoor ze niet één op één vergelijkbaar zijn. Zo zijn de WHO-richtlijnen vooral gebaseerd op gezondheidskundige overwegingen,



terwijl bij het vaststellen van het Nederlandse normen, naast gezondheidsaspecten ook afwegingen van economische, juridische aard en aspecten van ruimtelijke inrichting een rol spelen. Dit is één belangrijke verklaring waarom de geluidnormen voor bijvoorbeeld wegverkeer in Nederland (net als in 80-90% van de EU landen) hoger is dan de WHO advieswaarde.

Hoewel het RIVM ook vaststelt dat het Nederlandse beleid kán worden verbeterd vanuit gezondheidsoogpunt is het nu aan de minister om te bepalen of dit advies ook daadwerkelijk aanleiding is om de geluidnormen (waarin naast gezondheid ook andere afwegingen een rol spelen) aan te passen.

Het MER dat aan de Uitbreiding van VD Nedcar ten grondslag ligt komt tegemoet aan de aanbeveling die het RIVM doet om ook de effecten die optreden onder de wettelijke geluidnormen te betrekken in de afweging.  
WHO advieswaarde.

De gemeente heeft enkele concrete vragen ten aanzien van industrielawaai.

A. Tot welke (cumulatieve) geluidsbelasting is er nog sprake van een geluidluwe gevel?

B. Voor welke woningen wordt een nader onderzoek geluidwering gevels uitgevoerd en waar wordt dit vastgelegd?

C. Wanneer wordt het onderzoek naar de geluidwering van de gevels uitgevoerd? Veelal gebeurt dit vóórdat het ontwerpbesluit hogere grenswaarde ter inzage wordt gelegd, zodat de belanghebbenden weten waar ze aan toe zijn.

D. Welk binnenniveau zal gehanteerd worden ter beoordeling van een goed woon- en leefklimaat?

A. Er is sprake van een geluidluwe gevel als de geluidbelasting van elke geluidbron afzonderlijk op de betreffende gevel voldoet aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde.

B. Dit wordt vastgelegd in het hogere waarde besluit.

C. Pas nadat het besluit onherroepelijk is, maar vòòr in gebruik name weg

D. Het binnenniveau volgt uit de Wet

E. Als uit het onderzoek geluidwering gevels volgt dat geluidwerende voorzieningen noodzakelijk zijn om een goed woon- en leefklimaat te waarborgen, hoe wordt dan geborgd dat deze voorzieningen ook worden uitgevoerd, wanneer ze worden uitgevoerd en wie dat gaat betalen? Wanneer is de tekst van het ontwerpbesluit hogere grenswaarde bekend, en wordt deze tekst ter beoordeling aan de gemeente Echt-Susteren voorgelegd?

F. Is het mogelijk om de hogere waarde zodanig vast te stellen dat de noodzakelijke geluid-ruimte in de nacht wordt gefaciliteerd, maar de geluidruimte in de dag en avond op de berekende waarde wordt vastgesteld en niet, zoals gebruikelijk, "meegaat" met de verruiming in de nacht?

Omgevingsvergunning milieu:

De geprognoseerde geluidbelastingen vanwege VDL Nedcar zijn alleen mogelijk wanneer de volgende technische en organisatorische maatregelen worden getroffen door VDL Nedcar:

1. Instellen van een tweeledige maximum snelheid op het terrein van de inrichting;
2. Het verplaatsen van de locatie waar goederen inkomen en uitgaan, en de administratieve afhandeling plaatsvindt;
3. Aanhouden van een minimale afstand tot woningen voor piekgeluid gevoelige activiteiten;
4. Uitschakelen van een akoestische achteruitrijsignalering.

Onduidelijk is hoe deze maatregelen worden geborgd en of deze maatregelen handhaafbaar zijn. In principe kun je deze voorschriften pas vastleggen in de milieuvergunning. De milieuvergunning wordt echter pas later verleend dan dat het

Milieubeheer en is 35 dB (A)

E. Dit is geborgd. Uit de Wet Milieubeheer volgt dat Bevoegd Gezag hier garant voor moet staan.

De betaling is een zaak tussen VDL Nedcar en provincie Limburg. De tekst over het hogere waarde besluit is voorafgaand aan het nemen van het ontwerp besluit door GS gedeeld met de gemeente.

F. Er wordt niet meer geluidruimte aan VDL vergund dan uit geluidberekeningen volgt. De geluidruimte die in de dag- en avondperiode overblijft wordt niet automatisch toebedeeld aan het bedrijf VDL Nedcar. De geluidruimte wordt passend vergund aan VDL Nedcar en volgt dus niet één op één de hogere waarden gebaseerd op etmaalwaardes.

Formeel genomen gaat dit over de omgevingsvergunning en niet over het vooroverleg in het kader van het inpassingsplan. Desalniettemin en gelet op het gegeven dat omgevingsvergunning gecoördineerd wordt met het inpassingsplan kan hierover het volgende geantwoord worden.

Punten 1 en 4 zijn als voorschrift in de vergunning vastgelegd. Punt 2 kan niet worden vastgelegd in de vergunning omdat alleen beschikt kan worden op wat aangevraagd wordt met de omgevingsvergunningaanvraag. Met punt 3 moet sowieso al rekening gehouden worden op grond van het akoestisch onderzoek en hoeft daarmee niet meer vastgelegd te worden in de vergunning.

<p>inpassingsplan wordt vastgesteld.</p> <p>De provincie is, naast beheerder van de geluidszone, ook bevoegd gezag voor de milieuvergunning. Indien een nieuwe milieuvergunning wordt verleend, staat de gemeente Echt-Susteren formeel aan de zijlijn.</p> <p>In het MER-rapport wordt vermeld dat de geluidwaarden van de milieuvergunning gemonitord zullen worden. Ook in dit geval staat de gemeente Echt-Susteren, niet zijnde bevoegd gezag, aan de zijlijn.</p> <p>Concrete vragen:  Hoe kan op voorhand geborgd worden dat de maatregelen die VDL Nedcar moet nemen om aan de geprognoseerde geluidsbelastingen te voldoen, ook uitgevoerd worden? En zijn deze maatregelen handhaafbaar?  Hoe kan de gemeente Echt-Susteren het belang voor de inwoners van Nieuwstadt mee laten wegen in het proces van milieuvergunningverlening als er een nieuwe aanvraag komt en bij de monitoring van de geluidwaarden na vergunningverlening? Via normale processen die ervoor zijn</p>	<p>De enige mogelijkheid die de gemeente daarvoor heeft is via de gebruikelijke processen die hiervoor zijn. Concreet het indienen van zienswijzen tegen de vergunningverlening indien de gemeente van mening is dat een en ander niet voldoende in de vergunning is geborgd.</p>
<p>Verkeerslawaaï:</p> <p>Een geluidtoets is enkel aan de orde voor die wegen/wegvakken die fysiek gewijzigd worden. Dat is enkel het geval bij (delen van) de N276, N297 en Aan de Linde. Uit de geluidberekeningen volgt dat slechts bij twee woningen (Op de Baan 22 en 24) sprake is van een toename van de geluidbelasting van 2 dB. Bij alle andere woningen blijft de toename beneden de 1,50 dB (afgerond 2 dB) zodat er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Door het toepassen van geluidreducerend asfalt op een deel van de N276 kan bij de woningen aan Op de Baan 22 en 24 alsnog voldaan worden aan de grenswaarde en hoeft geen hogere waarde vastgesteld te worden. Andere wettelijke maatregelen zijn in principe niet nodig om het wegverkeerslawaaï te reduceren. Omdat de provincie wegbeheerder van de N276 is, is het vanzelfsprekend dat de kosten voor deze aanpassing bij de provincie liggen.</p>	<p>Wie de kosten voor geluidreducerend asfalt op zich neemt is besproken in bestuurlijk overleg met de gemeente en VDL Nedcar.</p>
<p>Naast het aanbrengen van geluidreducerend asfalt op een deel van de N276, stelt de provincie voor om uitvoering te geven aan provinciaal beleid aangaande het omgevingsgeluid door de</p>	<p>Dit punt is besproken in het bestuurlijk overleg dat plaatsgevonden heeft met de gemeente na het vooroverleg maar voorafgaand aan vaststelling van het</p>

gemeentelijke wegen Aan de Linde (grotendeels) en de Limbrichterstraat (deels) eveneens te voorzien van een geluidarm wegdek en de aanleg en onderhoud ervan ten laste van het plan te brengen. Hierover heeft nog geen overleg plaatsgevonden met de gemeente die wegbeheerder is van deze wegen.

Concrete vraag:

Met de gemeente (als wegbeheerder) is nog geen overleg gevoerd ten aanzien het aanbrengen van geluidreducerend asfalt op de wegen Aan de Linde en Limbrichterstraat. Wat zijn hiervan de consequenties en financiële gevolgen met betrekking tot aanleg en onderhoud?

Een groot deel van Nieuwstadt valt buiten de wettelijke geluidszones van het industrieterrein en de wegen die worden aangepast. Hierdoor hoeft volgens de Wet geluidhinder niet getoetst te worden aan de grenswaarden bij deze woningen. Omdat echter sprake is van een evidente verschuiving van het geluid vanwege industrielawaai en wegverkeerslawaai in de richting van Nieuwstadt is het vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijk ordening wel wenselijk om de impact van de gecumuleerde geluidsbelasting op de woningen in Nieuwstadt te beoordelen. Het gaat hierbij met name om de woningen in Funkelweide ten noorden van de Limbrichterstraat (voorbij de spoorwegovergang) en de Grachtstraat. Bij deze woningen is al sprake van een hoge geluidsbelasting vanwege spoorweglawaai. Elke toename van geluid zal het woon- en leefklimaat alleen maar verslechteren. Door een verschuiving van de N276 met circa 300 meter naar het oosten, blijven de woningen in Funkelweide nog juist buiten de geluidszone van deze weg (waardoor er geen onderzoeksverplichting is), maar wordt de afstand tussen deze weg en de eerste woningen van Funkelweide wel gehalveerd. Bij een lijnbron kan dat maar liefst een toename van 4 dB tot gevolg hebben. Ook de uitbreiding van VDL Nedcar met circa 23,4 ha in oostelijke richting, waarbij dit terrein verhard wordt (is nu nog weiland/grasland) en voornamelijk voor logistieke activiteiten wordt gebruikt, levert een hogere geluidsbelasting bij deze woningen op. Ook hier kan een verhoging van 3 tot 4 dB(A) niet uitgesloten worden

Een afweging van de impact van de gecumuleerde

ontwerp inpassingsplan en ontwerp hogere waarde besluit.

Voor de duidelijkheid wordt opgemerkt dat de maatregelen aan de gemeentelijke wegen 'Aan de Linde' en Limbrichterstraat niet voortkomen uit het provinciaal Actieplan Omgevingslawaai. Dat actieplan heeft enkel betrekking op de wegen die in beheer zijn bij de provincie. Het voorstel om maatregelen te nemen aan de gemeentelijke wegen komt voor uit de beoordeling van niet genormeerde geluideffecten die samenhangen met onderhavig plan.

De beoordeling van cumulatieve geluidbelasting is opgenomen in het MER. De geluidbelasting neemt toe voor heel Nieuwstadt en ook buiten de geluidzone. Daarom is op basis van het MER een afweging gemaakt of een en ander aanvaardbaar is vanuit een goede ruimtelijke ordening. Geconcludeerd is dat ten opzichte van bestaande/autonome geluidbelasting amper verschuiving/verslechtering optreedt als gevolg van het voornemen. Dit is ook aangegeven in de plantoelichting van het inpassingsplan.

Zie ook voorgaand antwoord.

geluidsbelasting op de woningen in Nieuwstadt die niet binnen een wettelijke geluidszone liggen is vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wenselijk. De geluidbijdrage randweg komt niet boven de voorkeurswaarde dus goede ruimtelijke ordening. Volgens het voorliggend akoestisch onderzoek krijgt de nieuwe randweg N276 referentie-asfalt. Gezien de verschuiving van deze weg richting Nieuwstadt ligt het voor de hand om op dit wegdeel eveneens geluidreducerend asfalt toe te passen. Een afweging in het kader van een goede ruimtelijke ordening zou hiervoor wellicht een aanleiding zijn.

Concrete vragen/opmerkingen:

Een afweging van de impact van de gecumuleerde geluidsbelasting op de woningen in Nieuwstadt die niet binnen een wettelijke geluidszone liggen is vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wenselijk.

Waarom wordt op de nieuwe randweg N276 geen geluidreducerend asfalt toegepast? Om de geluidhinder naar de woningen in Funkelweide te reduceren is dit vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wellicht zeer wenselijk.

Bouwlawaai in de aanlegfase.

Het lawaai van de aanleg van kunstwerken (viaducten) en gebouwen valt onder de werkingssfeer van hoofdstuk 8 Bouw- en sloopwerkzaamheden, terwijl de aanleg van de weg valt onder de circulaire Bouwlawaai (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2010).

Concrete vraag:

Is het mogelijk om het bouwlawaai in te perken door in de aanbestedingen van werken op te nemen dat geen ontheffingen worden verleend onder 8.3 Bb, niet op zaterdagen wordt gewerkt en dat overeenkomstig wordt gehandeld inzake de circulaire? Betreft uitvoeringsaspect, is mogelijk ja. Aandachtspunt nadere uitwerking voorbereiding uitvoering

Ontbrekende geluidparagrafen

In onder meer hoofdstuk 8 en 10 van de MER-rapportage ontbreken de geluidparagrafen. In

Verder komt de geluidbijdrage van de randweg niet boven de voorkeurswaarde Wet geluidhinder waardoor er volgens Bevoegd Gezag voldaan wordt aan een goede ruimtelijke ordening op dit punt.

Voor de nieuwe randweg is geen geluidreducerend asfalt voorzien. Reden daarvoor is dat de randweg dermate ver van de bebouwing van Nieuwstadt gelegen is dat geluidreducerend afvalt op de randweg niet bijdraagt om de geluideffecten op Nieuwstadt te beperken.

Bouwlawaai tijdens de aanlegfase betreft een uitvoeringsaspect. Het is mogelijk bij de aanbesteding beperking van bouwlawaai mee te nemen. Dit nemen wij mee als aandachtspunt bij de voorbereiding van de uitvoering.

Het MER met daarin ook de geluidparagrafen is op de eerste dag van het vooroverleg (15 juni 2020) nagezonden en tijdens de nadere informatiesessie geluid op 15 juni 2020 ook toegelicht aan o.a. de gemeente. Een en ander was per email aangegeven en gekondigd per mail 12 juni 2020.

hoofdstuk 6 van de toelichting van het Inpassingsplan ontbreken eveneens de geluidparagrafen. Op deze wijze kan geen uniform totaalbeeld van de geluidaspecten verkregen worden.

#### 4. Rijkswaterstaat (verder RWS), schriftelijke reacties op 23 april en 17 juni

Samenvatting overlegreactie	Reactie van Provincie Limburg
<p>In het inpassingsplan is aangegeven dat de grens van het Tracébesluit van 9 december 2019 is aangehouden. Dat is niet helemaal correct. Ten oosten van de Dr. Hub van Doorneweg is een deel van het plangebied gelegen binnen eerdergenoemd Tracébesluit. In dit deel van het plangebied is het verplaatsen van een bestaande buisleiding voorzien.</p>	<p>De verbeelding is op dit punt aangepast. Volledigheidshalve kan worden opgemerkt dat na de schriftelijk reactie van Rijkswaterstaat, in overleg met Rijkswaterstaat, om moverende redenen niet geheel aangesloten is bij de grens van het Tracébesluit. Hierdoor zijn op onderdelen bewust gronden van het Tracébesluit opgenomen binnen het plangebied. Na afstemming is dit akkoord bevonden door Rijkswaterstaat.</p>
<p>Er wordt gevraagd de verlegging van de bestaande buisleiding van de Gasunie als gevolg van de A2-verbreding in de vorm van een aanduiding aan te geven op de verbeelding en deze ook te regelen in de regels.</p>	<p>Deze buisleidingen van de Gasunie zijn opgenomen in de verbeelding met een aanduiding, beschermingszone en bijbehorende regels. Voorts heeft afstemming plaatsgevonden met de Gasunie.</p>
<p>Het deelrapport verkeer en de uitgevoerde verkeersstudies geven aanleiding voor een aantal vragen en opmerkingen. Het valt op dat de aansluiting A2/N297 niet is meegenomen in het deelrapport, maar wel een essentieel onderdeel uitmaakt van het studiegebied. Onduidelijk is wat de verkeerseffecten zijn op de A2 en de aansluiting. Zo rijst de vraag of de toekomstige aansluiting de extra verkeersbewegingen kan verwerken zonder dat er terugslag ontstaat op de afritten. Tevens rijst de vraag of invoegend verkeer op de toeritten leidt tot afwikkelingsknelpunten op de A2 zelf. Verder is het onduidelijk wat precies de uitgangspunten en conclusies zijn geweest van de verschillende modelsimulaties die zijn uitgevoerd, ook ontbreekt een goed onderbouwde cijfermatige verkeerskundige analyse. Enkele verkeersrapportages waarnaar in paragraaf 2.1 verwezen wordt zijn niet bekend en ook niet als bijlage toegevoegd.</p>	<p>Om duidelijk te maken dat er geen knelpunten ontstaan met een terugslag op de A2 zijn bijlagen (verkeersonderzoeken) opgenomen bij het deelrapport verkeer en de tekst is naar aanleiding van de opmerkingen aangevuld.</p>
<p>VDL Nedcar heeft de ambitie dat 40 procent van het personeel gebruik maakt van alternatieve vormen van vervoer voor de auto (woon-werkverkeer). Dit behelst onder andere carpoolen. Deze aanname is ook doorgevoerd in de modellen. Onduidelijk is in hoeverre deze ambitie haalbaar is.</p>	<p>Bij een productie van 400.000 auto's zijn 11.000 werknemers werkzaam, is 40% reductie een vereiste gezien het aantal opgegeven parkeerplaatsen bij VDL Nedcar en de verkeerskundige afwikkelcapaciteit van het wegennet. Bij</p>

Indien deze verdubbeling van gebruik van alternatieve vormen van het vervoer door het personeel niet gehaald wordt, zijn ook de verkeerseffecten die berekend zijn geen geschikte basis voor besluitvorming omtrent het al dan niet noodzakelijk zijn van aanpassingen van de

lagere productie en daarmee minder werknemers is 40% de ambitie waarbij de maximale waardes die behoren bij 11.000 medewerkers niet overschreden mogen worden.  
Het schuiven van de shifts leidt niet tot een andere infrastructurele aanpak. Het is met de onderzoeken worstcase in beeld gebracht en vormt daarmee geen wezenlijke andere variant.

RWS heeft een 29 specifieke opmerkingen ten aanzien van de rapportage 'Mobiliteit, Bereikbaarheid en Verkeer' per pdf als bijlage bij haar reactie opgenomen.

Provincie gaat deze opmerkingen bespreken met RWS en zal tussen ontwerp en vast te stellen inpassingsplan bezien of de opmerkingen nopen tot aanscherping en verduidelijking van de betreffende rapportage.



## 5. Waterschap Limburg (verder WL), schriftelijke reactie op 23 april

Samenvatting overlegreactie	Reactie van Provincie Limburg
De dubbelbestemming Waterstaat komt niet overeen ter hoogte van de brug/weg over de Geleenbeek met de breedte van beschermingszones zoals opgenomen in de keur/legger	De dubbelbestemming is ter plaatse van de Geleenbeek verbreed conform verzoek van het Waterschap Limburg
Er wordt verzocht tekstuele nuancerings door te voeren in de drie tekstpassages in de plantoelichting	Plantoelichting is aangepast
WL merkt op dat er nog geen infiltratieonderzoek is verricht op grond van de waterrapportage. Zij wijst erop dat inzicht in de infiltratiecapaciteit consequenties heeft voor de grootte van de bergings-voorzieningen.	De waterrapportage (bijlage bij de plantoelichting) is op dit punt aangepast.
De wijze waarop het extra verhard oppervlak gecompenseerd gaat worden en waar de bergingen precies komen te liggen, is nog niet bekend. Wijst erop dat een en ander bekend moet zijn op het moment dat het waterschap de aanvraag voor de watervergunning voor het lozen van verhard oppervlak gaat beoordelen.	De voorwaardelijke verplichting voor waterberging is tegen het licht gehouden. Maatgevend zijn de regels van artikel 10 van de Beleidsregels Keur Waterschap Limburg 2019. Die beleidsregels bepalen - zoals in het waterhuishoudkundig onderzoek aangegeven - dat een bui van 100 mm in 24 uur moet worden geborgen, waarbij de leegloop en infiltratie gedurende 24 uur in mindering mag worden gebracht. In de huidige regeling (0,1 m3 per 100 m2 extra verharding/bebouwing) ontbrak die nuancing. De regeling is hierop aangepast, zodat die overeenstemt met de regels die het waterschap hanteert voor vergunningverlening.

## 6. Waterleiding Maatschappij Limburg (verder WML), schriftelijke reactie op 24 april

Samenvatting overlegreactie	Reactie van Provincie Limburg
<p>In paragraaf 5.2.1 missen wij de belangrijke uitdaging van de Provincie voor het beschermen van de bronnen voor de drinkwatervoorziening. Dit vanuit de zorgplicht drinkwatervoorziening uit de Drinkwaterwet.</p>	<p>De plantoelichting is op dit punt aangepast</p>
<p>In de plantoelichting ontbreekt aandacht voor grondwaterkwaliteit. Ook is grondwaterkwaliteit in de waterrapportage onderbelicht. Hetzelfde geldt voor de Kader Richtlijn Water (KRW) met name de KRW-opgave om grondwaterlichamen niet verder te vervuilen en waar mogelijk schoner te krijgen en hoe het plan hieraan bijdraagt. Ook wordt in deze paragraaf niet beschreven wat het betekent dat de voorgenomen ontwikkelingen deels in waterwingebied, deels in grondwaterbeschermingsgebied en geheel in boringvrije zone Roerdalslenk liggen en wat binnen dit plan gebeurt om hier rekening mee te houden.</p>	<p>Aan de waterkwaliteit is meer aandacht besteed in de waterrapportage, de plantoelichting en het MER. Ook wordt nu ingegaan op de Kader Richtlijn Water.</p>
<p>In paragraaf 6.9 moet rekening gehouden worden met bestaande drinkwaterinfrastructuur, met name langs de N276, maar uiteraard ook op andere plaatsen binnen het plangebied. Hierover lezen wij wel terug in paragraaf 7.2.12. Wij verzoeken u vroegtijdig met WML contact op te nemen indien werkzaamheden aan deze leidingen moeten worden uitgevoerd, zodat de randvoorwaarden, planning, kosten enz. tijdig in beeld zijn. Zeker als deze leidingen vanwege de omlegging van de N276 op het aaneengesloten en af te sluiten fabrieksterrein terecht zouden komen en daar waar aanpassingen aan bv het wegennet of de waterlopen de bestaande leidingen kruisen.</p>	<p>In paragraaf 6.9 is de tekst aangevuld ten aanzien van de drinkwaterinfrastructuur.</p> <p>Verder zeggen VDL Nedcar en provincie Limburg toe dat VDL Nedcar wat betreft de fabrieksuitbreiding en Provincie Limburg voor wat betreft wegaanleg vroegtijdig met WML in overleg gaan in het kader van voorbereiding van werkzaamheden, zeker waar het werkzaamheden betreft bij/aan waterleidingen van o.a. WML. Verder zijn de leidingen verwerkt in de verbeelding en de planregels</p>
<p>WML geeft aan dat de voorkeursvariant een klein deel van het waterwingebied raakt en wijst op de relevante bepalingen uit de omgevingsverordening in deze en het belang van bescherming van het waterwingebied. Met name op de dwingende reden van groot openbaar belang mee te wegen en werkzaamheden binnen waterwingebied te voorkomen of minimaliseren.</p>	<p>Naar aanleiding van de reactie van WML is in het kader van het vooroverleg overleg geweest tussen Water Leiding Maatschappij Limburg als belanghebbende en eigenaar van het waterwingebied (WML), cluster Vergunningen, Toezicht en Handhaving (bevoegd gezag voor onderdeel milieubeschermingsgebieden provincie Limburg) en initiatiefnemer infrastructuur. In dit overleg is</p>

	<p>besproken hoe het wegontwerp zodanig gemaakt kan worden dat er geen water infiltreert vanaf het wegdek in de onderliggende gronden van het waterwingebied ter bescherming van de drinkwaterwinning. Ten aanzien van de exacte wijze van uitwerking ten tijde van de aanleg/realisatie randweg is afgesproken dat partijen in overleg gaan.</p>
<p>In paragraaf 3.1 is onder subtitel <i>Nationaal Bestuursakkoord Water</i> in de waterrapportage de drinkwatersector vergeten. In dezelfde paragraaf 3.1 hoort de Drinkwaterwet thuis. En dan met name de zorgplicht drinkwatervoorziening die alle overheden op basis van Drinkwaterwet artikel 2 hebben.</p>	<p>De waterrapportage is hierop aangepast</p>
<p>In paragraaf 6.3 van de waterrapportage wordt beschreven dat binnen grondwaterbeschermingsgebied rekening met waterkwaliteit moet worden gehouden. Wij wijzen hier nogmaals op de KRW opgave om grondwater (ook buiten beschermingszones) niet verder te verontreinigen. In het plan is onduidelijk welke kansen de Provincie als grondwaterbeheerder benut om de KRW doelstellingen in dit gebied in te vullen en hoe die kansen worden benut. Uiteraard is dit op meerdere paragrafen van toepassing. Zeker gezien de grondwater- en bodembevingingen in het vooronderzoek bodem.</p>	<p>De waterrapportage is hierop aangepast.</p>
<p>In paragraaf 7 van de waterrapportage ontbreekt de drinkwatervoorziening die in verschillende dimensies binnen het plangebied aanwezig is.</p>	<p>De waterrapportage is hierop aangepast.</p>

## 7. Tennet, schriftelijke reacties 14 mei en 11 juni

Samenvatting overlegreactie	Reactie van Provincie Limburg
<p>Tennet heeft een nieuwe ondergrondse 150 kv-kabelverbinding voorzien tussen de A2 en VDL Nedcar. Dit project bevindt zich in de planologische fase. In de maand mei en juni 2020 zijn een viertal overleggen geweest met Tennet. In haar vooroverleg reacties geeft Tennet de essentie en onderlinge afspraken weer en verwacht dat de nadere overleggen in het kader van vooroverleg leiden tot een gewenste situatie voor alle partijen.</p>	<p>In de maanden mei en juni 2020 zijn diverse overleggen geweest waarbij afstemming plaatsgevonden heeft over het tracé voor de 150 kv-kabelverbinding en de wijze van inpassing van dit tracé. Ook Provincie verwacht op basis van het constructieve overleg tussen partijen dat er voor alle betrokken partijen een werkbare gewenste situatie ontstaat. Het inpassingsplan is thans zodanig vormgegeven dat een dergelijk tracé ingepast kan worden.</p>

## 8. Brandweer Zuid-Limburg (verder BWZL), schriftelijke reactie op 24 april

Samenvatting overlegreactie	Reactie van Provincie Limburg
<p>Voor de PGS15-opslag en de opslagtank van koudemiddel R1234F zijn de invloedsgebieden van 300 meter aangehouden, welke genoemd zijn in het document 'VDL Nedcar EV rapport'.</p> <p>Voor de PGS15-opslag is niet duidelijk op welke scenario's het invloedsgebied betrekking heeft. Zodoende is hier geen specifiek scenario genoemd.</p>	<p>De afstand van 300 meter volgt uit de Regeling externe veiligheid inrichtingen en heeft betrekking op een toxisch scenario.</p>
<p>Ten aanzien van het plasbrandscenario geldt dat het invloedsgebied circa 45 meter betreft. De precieze afstand tussen de bebouwing en de N276 is onduidelijk. Mocht deze groter zijn dan 45 meter, dan is het plasbrandscenario niet van toepassing.</p>	<p>De aanvoer van brandbare vloeistoffen naar VDL Nedcar zal in de toekomst niet meer over de N276 plaatvinden, maar via de nieuwe ongelijkvloerse kruising op de N297. Het doorgaande vervoer van brandbare vloeistoffen op de N276 ter hoogte van Nieuwstad is erg beperkt. In het EV-rapport is een inventarisatie opgenomen van het aantal woningen dat binnen een afstand van 45 meter langs de N276 is gelegen.</p>
<p>Het is onduidelijk waar de 3 calamiteiteningangen komen</p>	<p>Op de inrichtingstekening bij de vergunningaanvraag van VDL-Nedcar zijn de toegangen tot het bedrijfsterrein aangegeven. Deze inrichtingstekening is de basis om met de brandweer operationele afspraken te maken die de toegankelijkheid bij calamiteit borgen.</p>
<p>Ten aanzien van de bluswatervoorzieningen wordt geadviseerd dat VDL Nedcar, Provincie Limburg en Brandweer Zuid-Limburg in overleg treden over de invulling hiervan.</p>	<p>Er is overleg geweest op 20 mei 2020 tussen VDL Nedcar, Provincie Limburg en de BWZL.</p>
<p>In de vooroverleg reactie van de gemeente is een 5-delig advies over zelfredzaamheid voor medewerkers opgenomen ten aanzien van de gebouwenconstructie en inrichting.</p>	<p>Dit advies raakt niet het PIP maar wel de omgevingsvergunning milieu en bouwen.</p>
<p>BWZL vraagt 11 vragen te beantwoorden inzake EV, liefst voor de 2e ronde vooroverleg en vraagt om overleg hierover</p>	<p>Met de BWZL zijn in het overleg van 20 mei 2020 de 11 vragen besproken. Vervolgens is bekeken hoe met maatwerk invulling gegeven kan worden aan het advies van de BWZL. Dit heeft geresulteerd in een uitwerking waarbij naast de bestaande secundaire bluswatervoorzieningen ook een nieuwe secundaire bluswatervoorziening wordt</p>

opgenomen voor parkeerdek aan de oostzijde rijksweg en de ondergrondse airo-vloeistoftank (nabij de nieuwe Final Assembly).