Zienswijze stichting De Groene Sporenwolf

tegen

1.het ontwerp-inpassingsplan ‘Uitbreiding VDL Nedcar’ met bijbehorende stukken (identificatienummer (ID)): NL.IMRO.9931.VDLNedcar-ON01 (incl. bijbehorend ontwerp-vaststellingsbesluit);

2.het ontwerpbesluit omgevingsvergunning Wabo voor de activiteiten ‘bouwen van een bouwwerk’,‘revisie- en veranderingsvergunning milieu’, ‘handelingen met gevolgen voor beschermde monu-menten’, ‘maken van een uitweg’, ‘vellen van een houtopstand en een bij provinciale verordeningaangewezen activiteit’ ten behoeve van de uitbreiding van VDL Nedcar op het grondgebied vande gemeente Sittard-Geleen en (gedeeltelijk) gemeente Echt-Susteren, zaaknummer 2020-201938;

3.het ontwerpbesluit hogere waarden industrielawaai Wet geluidhinder voor 65 woningen inNieuwstadt (gemeente Echt-Susteren) en 1 woning in Born (gemeente Sittard-Geleen) vanwegede gewijzigde geluidzone van het bedrijventerrein IPS Swentibold;

4.het ontwerpbesluit Wet natuurbescherming, Natura 2000-gebieden, locatie VDL Nedcar aan dedr. Hub van Doorneweg 1, Born, zaaknummer 2020-202050;

11 augustus 2020

Inhoudsopgave

1 Bezwaar tegen PIP 5

1.1 Bezwaar tegen de uitbreiding 5

1.1.1 Landschapspark en Geleenbeek in de knel 5

1.1.2 Ernstige aantasting milieu 6

1.1.3 Nieuwe verkenningennota nodig 6

1.1.4 Onderbouwing werkgelegenheidsargument ontbreekt 7

1.1.5 MKBA voor deze uitbreiding van VDL Nedcar ontbreekt 9

1.1.6 Onvoldoende aandacht voor duurzaamheid 9

1.1.7 Geen toekomstvisie 11

1.2 Plangebied 12

1.3 Ontbreken maatregelen tegen negatieve gevolgen door verdubbeling vrachtverkeer 13

1.4 Doorstroming verkeer rond en door Nieuwstadt niet geborgd 14

1.5 Veiligheid langzaam verkeer over en langs N276 15

1.6 Uitleg van gebruikte afkortingen en specialistische termen en begrippen ontbreekt 15

1.7 Uitvoeringsschema van gegroepeerde PIO-wensen omwonenden ontbreekt 16

1.8 Is dat parkeerterrein aan de Geleenbeek nu echt wel nodig? 17

1.9 Bezwaren tegen de manier, waarop de inspraakprocedure is verlopen 18

1.9.1 Overvaltactiek bij inspraak- en bezwaarronden 18

1.9.2 PIO 18

1.9.3 Afgeweken van als-dan principe NRD 19

1.9.4 Op laatst geluidsnormen aangepast 20

1.9.5 Compensatie 20

1.9.6 VDL moet en zal gebied volbouwen 21

1.9.7 Is er nog toekomst voor Nieuwstadt? 21

1.9.8 Webinar 22

1.10 Scope, context en kader obs vigerende bestemmingsplan 2000 22

1.10.1 Groenbuffer 24

1.10.2 Ecologische hoofdverbinding 24

1.10.3 Bomenplan 25

1.10.4 Herstel Limbrichterweg, Pieterpad en Camino 25

1.10.5 Bereikbaarheid Nieuwstadt 25

1.10.6 Geluidsscherm N297 26

1.11 Bestemmingsplan/omgevingsplan pas wijzigen na voldoende opdrachten 26

1.12 Geluidshinder 26

1.13 Bomen planten die zicht op Nedcar binnen tien jaar onttrekken 27

2 Bezwaar tegen het ontwerpbesluit omgevingsvergunning Wabo voor de activiteiten ‘bouwen van een bouwwerk',‘revisie- en veranderingsvergunning milieu', ‘handelingen met gevolgen voor beschermde monu-menten', ‘maken van een uitweg', ‘vellen van een houtopstand en een bij provinciale verordeningaangewezen activiteit' ten behoeve van de uitbreiding van VDL Nedcar op het grondgebied vande gemeente Sittard-Geleen en (gedeeltelijk) gemeente Echt-Susteren, zaaknummer 2020-201938 28

2.1 Bezwaar tegen wijze van uitbreiden 28

2.1.1 Smalste stukje Nederland verdrukt door industrie en logistiek 28

2.1.2 Uniek historisch bekenlandschap dreigt te verdwijnen 29

2.1.3 Sterrebos 30

2.1.4 Oorzaak 31

2.1.5 Onvoldoende onderzoek verricht naar alternatieven 32

2.1.6 Oplossing 33

2.1.7 Voordelen voor VDL Nedcar en personeel 35

2.1.8 Voordelen voor de provincie 35

2.1.9 Voordelen voor natuur en leefbaarheid Nieuwstadt 36

2.1.10 Haalbaarheid 36

2.1.11 Win-win-win voor VDL Nedcar, de natuur en de leefbaarheid in Nieuwstadt 36

3 Bezwaar tegen het bij de bovenstaande ontwerpen behorend MER 36

3.1 Oost-Europese vrachtwagens 37

3.2 Metingen tijdens Corona lockdown 37

3.3 Stikstof depositie en compensatie 37

3.4 Stikstof uitstoot 37

3.5 Luchtkwaliteit 38

3.6 Omgevings- en milieukwaliteit 39

3.7 Bezwaren tegen de methode waarop zaken onderzocht en vastgesteld zijn 39

3.7.1 Onderzoek naar deelaspecten, zonder naar totaliteit te kijken 39

3.7.2 In plaats van feiten is onderzoek gericht op legitimeren plannen 40

4 Bezwaar tegen ontwerpbesluit Wet natuurbescherming, Natura 2000-gebieden (zaaknr. 2020-202050) 40

4.1 Niet 3000 m maar 2500 m vanaf grensmaas bij Illikhoven 40

4.2 Conclusies natuuronderzoek niet genoemd 41

4.3 Stikstofdepositie vermindert de kansen op herstel van elders bedreigde soorten 41

5 Bezwaar tegen het ontwerpbesluit hogere waarden industrielawaai Wet geluidhinder geluidhinder voor 65 woningen inNieuwstadt (gemeente Echt-Susteren) en 1 woning in Born (gemeente Sittard-Geleen) vanwege de gewijzigde geluidzone van het bedrijventerrein IPS Swentibold 41

5.1 Geluidszone verkleind 41

5.2 Grenswaarden 42

5.3 Niet meenemen verkeer van/naar Nedcar (classificatie als stedelijk gebied) 43

5.4 Metingen tijdens Corona-tijd uitgevoerd 43

5.5 A.2.1 Geluidsoverlast 43

1 Bezwaar tegen PIP

Bezwaar tegen het ontwerp inpassingsplan ‘Uitbreiding VOL Nedcar' met bijbehorende stukken (identificatienummer (ID)): NL.IMRO.9931.VDLNedcar-ON0l (incl. bijbehorend ontwerp-vaststellingsbesluit).

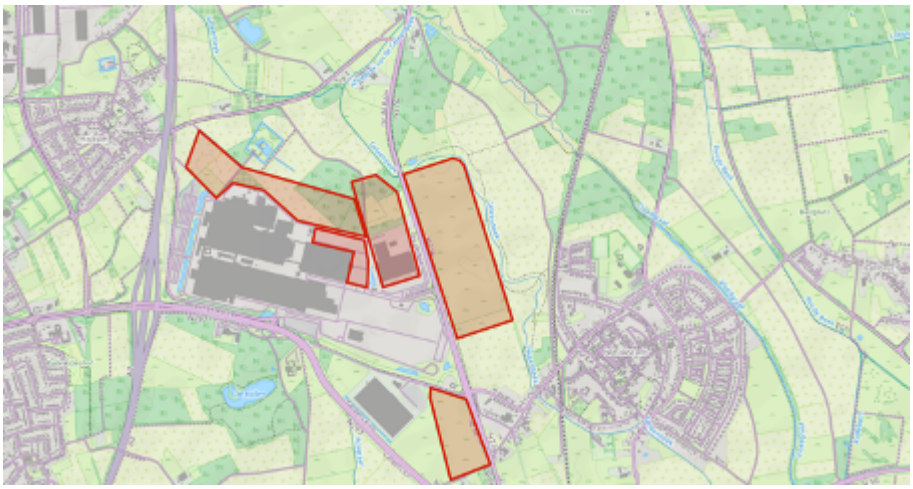
1.1 Bezwaar tegen de uitbreiding

Allereerst maken wij bezwaar tegen de hele uitbreiding, omdat het nut en noodzaak van deze uitbreiding niet is aangetoond, terwijl er onherstelbare schade wordt aangericht aan de directe omgeving, natuur en leefomgeving van de omwonenden.

1.1.1 Landschapspark en Geleenbeek in de knel

VDL Nedcar wil uitbreiden op de rood omlijnde vlakken in de volgende kaart. Het VDL-complex verdubbeld in omvang, vooral aan de kant van Nieuwstadt. De Geleenbeek en het begin deze eeuw aangelegde landschapspark worden ingeklemd tussen de spoorlijn en de Rijksweg N276 met het risico op 15 meter hoge logistieke gebouwen. Zeldzame flora en fauna, zoals de ijsvogel, dreigen uit het gebied verjaagd te worden door vrachtwagens en auto's op de aangrenzende GOK Yard, warehouse on wheels (WoW) en een parkeerterrein voor 3000 auto's. Wij maken daar bezwaar tegen, alsmede maken wij bezwaar tegen deze verdere vernauwing van het Smalste stukje van Nederland, waar nog nauwelijks leefbaar gebied overblijft en de natuur en leefomgeving verder ingeklemd raakt en dreigt te verstikken tussen de logistieke verdoving, industrie en toenemende verkeersdruk over de weg, over het spoor, over het water en door de lucht. Leefbaarheid en lokale economie, waaronder recreatie en kleinschalige maakindustrie, dreigen vermalen te worden tussen grootschalige bedrijven en schaalvergrotende besluiten van gedeputeerden en andere politici, die alleen nog maar oog hebben voor de belangen van het grote bedrijfsleven en niet voor de belangen van burgers en kleinere lokale bedrijven.

1.1.1.1



1.1.2 Ernstige aantasting milieu

De uitkomst van de milieuonderzoeken MER deel A is dat elke variant, zonder maatregelen, de slechts mogelijke score van - - scoort op een schaal van - - tot + + voor landschap, natuur, cultuurhistorie en geluid; oftewel een 1 of op schaal van 1 tot 7. De impact op water, luchtkwaliteit (met name stikstof en fijnstof), gezondheid en achten wij negatiever dan dit milieuonderzoek, aangezien de productie en het vracht- en autoverkeer verdubbelt. De lichtkwaliteit zal verslechteren omdat het uitbreidingsterrein dag- en nacht zal worden verlicht. Gezondheid is een optelsom van al die negatieve effecten op mens en dier.

Aangezien er voor maatregelen dus niet voldoende geld is, vrezen wij een enorme aanslag op het milieu, de leefbaarheid in Nieuwstadt en de gezondheid van haar inwoners.

1.1.3 Nieuwe verkenningennota nodig

VDL Nedcar heeft in 2017 door het adviesbureau BCI de verkenningen nota uitbreiding VDL Nedcar laten opstellen. Deze Verkenningen nota is de basis geweest voor de start van de Ra-procedures en de voorbereidingen van de noodzakelijke infrastructurele maatregelen. Op basis van de genoemde nota heeft VDL Nedcar de provincie gevraagd een gecoördineerde PIP procedure, inclusief infrastructurele maatregelen, in gang te zetten. Het provinciebestuur werkt mee aan de uitbreiding van VDL Nedcar, omdat, zoals het provinciebestuur stelt ‘VDL Nedcar een belangrijke economische motor is van Limburg, die zorgt voor veel werkgelegenheid in de fabriek zelf, maar ook bij toeleveranciers'. Die stelling wordt echter nergens onderbouwd.

Het argument van het belang van de Limburgse werkgelegenheid gaat maar voor een deel op. Nu al komen alle onderdelen van toeleveranciers in Polen en Duitsland, en niet uit Limburg. Die onderdelen worden aangevoerd door Duitse en Oost-Europese, en niet door Limburgse, vrachtwagens. Die onderdelen worden elders gemaakt, in buitenlandse maakindustrie, en hier alleen nog maar samengevoegd.

De wereld is sinds 2017 ingrijpend veranderd: de klimaatcrisis, de stikstofcrisis, en de daardoor versnelde elektrificatie, de handelsoorlog VS-China en nu Corona. Wereldwijd zijn de autoverkopen fors gedaald. Fabrikanten stoppen massaal en steeds sneller met de productie van fossiel aangedreven auto's. Elektrische auto's bestaan uit vijf keer zo weinig onderdelen. Duitsland wacht een massa-ontslag alleen al door de overgang naar elektrische voertuigen. In het slechtste scenario verdwijnen er tot 2030 410.000 banen. Dat heeft het Duitse adviesorgaan, het Nationalen Platform Zukunft der Mobilität (NPM), becijferd. Daimler, het moederbedrijf van Mercedes-Benz, wil komende jaren waarschijnlijk tot 20.000 banen schrappen. Ook 5.000 banen weg bij BMW. 15.000 man eruit bij Renault, 12.000 bij partner Nissan. 15.000 banen weg bij de Duitse toeleverancier ZF Friedrichshaven. Maar de provincie blijft Nedcar geloven dat door uitbreiding van Nedcar het aantal banen kan groeien tot 11.000.

Wanneer de uitbreiding over 5-10 jaar is gerealiseerd, dreigt het autoproduct en de autoproductie ingrijpend veranderd te zijn. Van Mini's naar elektrische zelfrijdende auto's, ontworpen in landen als China en India. Robots nemen het handwerk over. Voor de huidige laagopgeleide werknemers is er nog nauwelijks werk. Het handwerk maakt plaats voor denkwerk. Het werk van de monteurs hier wordt

overgenomen door data wetenschappers en softwareprogrammeurs in landen als China en India. Ook veel van de onderdelen komen dan ook uit die landen. China plaveit daar nu al de logistieke paden voor met zijn Zijderoute. Op het Nedcar-complex zelf werkt nog maar een klein deel van de huidige werknemers, aangestuurd door buitenlands management.

Voor dit scenario steken de Limburgse gedeputeerden en Haagse ministers meer dan 50 miljoen van onze belastingcenten in de aanpassing van de infrastructuur rond Nedcar. Recent hebben gedeputeerden van de provincie besloten om dat geld al te investeren, voordat VDL nieuwe opdrachten heeft binnengehaald. Want alleen zo kan deze ‘maakindustrie worden behouden'.

VDL Nedcar verdient per auto een paar honderd euro, de marges zijn flinterdun. De laatste drie jaar verdient Nedcar maar een euro op elke honderd euro inkomsten. Door de snel verslechterende omstandigheden in de auto-industrie kan zo'n lage winst snel omslaan in verlies. Toch investeert Nedcar honderden miljoenen in de uitbreiding. Betrokken politici voeren dat als argument aan voor het investeren van 50 miljoen overheidsgeld. Want Nedcar gaat toch niet zo'n enorme investering plegen, als ze niet vrijwel zeker weten dat ze daarmee voldoende opdrachten gaan binnenhalen?

Wat nergens wordt vermeld, is dat de waarde van het Nedcar-complex enorm toeneemt door de uitbreiding en aanpassing van de infrastructuur. De ruimte in Nederland raakt op en zo'n complex als Nedcar is daarom erg gewild bij grote spelers, zoals Katoen Natie. Aangemoedigd en gestuurd door de de Communistische Partij van China, zijn ook Chinese bedrijven zeer geïnteresseerd in het kopen van dergelijke strategische posities en zij kunnen daarvoor enorme bedragen op tafel leggen. Nedcar en de provincie kijken 5 jaar vooruit, de Chinezen denken 50 jaar vooruit. Wellicht krijgt Nedcar eerst nog een opdracht om wat Chinese auto's te gaan bouwen. Daarmee kunnen Nedcar en de betrokken politici hun gelijk halen en winnen de Chinezen een sterke positie in Nederland. Als Nedcar dan of later toch niet voldoende opdrachten heeft, staan de Chinezen vooraan in de rij van kopers en redders van de werkgelegenheid. De 50 miljoen belastinggeld, die de gedeputeerden en de ministers nu in de infrastructuur steken, verhoogt de waarde van het Nedcar-complex en vloeit bij verkoop rechtstreeks naar VDL. De investeringen door VDL betekenen helemaal niet dat VDL zeker weet dat zij de opdrachten gaat binnenhalen. Dat is dus geen argument voor de overheid om 50 miljoen te investeren. VDL springt er altijd goed uit en nog beter, wanneer de overheid die 50 miljoen investeert.

Om de ontwikkelingen van de laatste jaren mee te kunnen nemen in de besluitvorming en voordat de gedeputeerden en ministers van 50 miljoen euro belastinggeld uitgeven, moet er nu eerst een nieuwe Verkenningen nota worden opgesteld. Totdat er een nieuwe actuele Verkenningen nota is, moet de PIP-procedure worden stopgezet en aangehouden.

1.1.4 Onderbouwing werkgelegenheidsargument ontbreekt

Gezien de slechte prognoses voor de auto-industrie, de slechte vooruitzichten van rendementen zou de investering van 50 miljoen wel eens als een deinvestering kunnen worden gezien. Ook met het oog op het behoud van werkgelegenheid in de regio. Dat geldt des te meer voor laaggeschoolde werkkrachten. Zij worden ongetwijfeld overbodig door steeds verregaander automatisering, robotisering en krimpende afzet.

Met het investeren van 50 miljoen in meer duurzame werkgelegenheid zou die garantie veel groter zijn en zou ook de leefbaarheid veel meer gediend zijn.

Het is zeer waarschijnlijk dat er binnen enkele jaren een aantal autofabrieken overbodig zijn, allereerst de contractors natuurlijk. Een wereldwijde sanering kan namelijk volgen, zoals we in Nederland ook al vrij plotseling afscheid namen van kolenmijnen. Toen was de disruptie de gasbel bij Slochteren. Welke disruptie kan voor een sanering onder autofabrieken zorgen? Stel: we gaan auto's efficiënter gebruiken én we gaan diverse vormen van mobiliteit (fiets, scooter, taxi, OV) efficiënt combineren.

Een aantal ontwikkelingen ondersteunen deze revolutie:

- De auto wordt 100% elektrisch, kan zichzelf opladen middels inductielussen in de grond en/of zonnepanelen in de carrosserie, zie merken Lightyear (NL) en Sono Sion (D), en een 100% elektrische auto zet met gemak 1 miljoen kilometers op de teller;
- De auto gaat autonoom rijden, dus geheel zelfstandig;
- De deel-auto kun je ‘on demand' (op afspraak) geheel autonoom laten voorrijden op een gewenste plek, geregeld via je smartphone, waarmee je ook automatisch afrekent via een abonnement;
- De data (informatietechnologie, software) wordt vele malen belangrijker dan de auto (hardware). De auto wordt ‘een tablet op wielen' die nog slechts geassembleerd wordt, veelal door robots.

Door deze ontwikkelingen is MaaS mogelijk: Mobility as a Service. Vorig jaar (2019) stak het ministerie van Infrastructuur al 20 miljoen euro in zeven MaaS-pilots. Dit jaar (2020) moet het Zuidas-project in Amsterdam operationeel worden.

Hadden de overheden wél de moeite genomen om een toekomstvisie te vormen (onafhankelijk van de ambitie van VDL Nedcar), dan had zomaar de conclusie kunnen zijn dat 50+ miljoen euro gemeenschapsgeld in infrastructuur steken zodat een autofabriek kan uitbreiden, een volstrekt achterhaald idee is.

Het ontbreken van zo'n onafhankelijk opgestelde toekomstvisie bij de geldverstrekkende overheden mbt de werkgelegenheid is volgens ons een ruim voldoende reden om de vaststelling van het PIP uit te stellen totdat deze exercitie wél is uitgevoerd. Aangezien er door de toekomstvisie een nieuw document wordt toegevoegd aan de documenten, moet de periode van 6 weken terinzagelegging daarna opnieuw worden opgestart. Met andere woorden: Provinciale Staten moet dit voorstel nu van de agenda halen.

En dan tóch zomaar 50+ miljoen gemeenschapsgeld uitgeven, slechts op basis van de ambitie van VDL Nedcar? Vindt Provinciale Staten dát verstandig?

In dit verband is het belangrijk om ook eens te kijken naar het uitgangspunt van Nedcar en de provincie dat met een tweede autofabrikant het aantal personeelsleden tot 10.000 tot 11.000 zal stijgen op beide lijnen 200.000 auto's per jaar worden gemaakt?

Als de tweede productielijn in gebruik wordt genomen, zal dat een hypermoderne lijn zijn waarop zo weinig mogelijk personeel nodig is. Ook zal er hoogst waarschijnlijk een elektrische auto worden geassembleerd die veel minder complex is dan een conventionele brandstofauto. Wij vermoeden dat het aantal werknemers op piekmomenten (400.000 auto's in een jaar) onder de 7.000 blijft. Nog steeds een mooi aantal maar dit zou betekenen dat er bijvoorbeeld veel minder ruimte nodig is voor werknemers die hun auto moeten kunnen parkeren op het terrein. Zodoende zou er veel minder akker- en natuurgronden nodig zijn.

En als het personeelsbestand van 6.000 naar 11.000 wordt uitgebreid, heeft de CEO van Nedcar, de heer Paul van Vuuren, zelf aangegeven dat deze alleen buiten de regio/land kunnen worden geworven. Hebben Nedcar, de provincie en/of de gemeenten nagedacht over de huisvesting van die 5.000 werknemers? En wat voor impact gaat dat hebben op het nu al schaarse aanbod van woningen in de regio?

Werkgelegenheid als belangrijkste argument voor de uitbreiding van Nedcar en het investeren van 50 miljoen belastinggeld om die uitbreiding mogelijk te maken, wordt steeds genoemd, maar is nergens onderbouwd. Daarmee is de uitbreiding maatschappelijk gezien gebouwd op drijfzand of gebakken lucht, zo u wilt.

In de omgeving van Nieuwstadt dreigt een enorme aanslag op de leefbaarheid, terwijl het hoofdargument van de provincie, de werkgelegenheid, zeer waarschijnlijk nooit waargemaakt zal worden. Wij maken daarom bezwaar tegen het PIP en het voortzetten van de lopende PIP-procedure en alle daaraan gerelateerde vergunningen en eisen dat er eerst een wetenschappelijk getoetste bedrijfskundige onderbouwing van het werkgelegenheidsargument wordt geleverd.

1.1.5 MKBA voor deze uitbreiding van VDL Nedcar ontbreekt

Omdat hier 50 miljoen gemeenschapsgeld wordt uitgegeven om de uitbreiding van een bedrijf, VDL-Nedcar, het mogelijk te maken, zonder dat het werkgelegenheidsargument voor deze investering wordt onderbouwd en erg onzeker is, terwijl deze uitbreiding en investeringen een enorme negatieve impact hebben op de directe omgeving en omwonenden, is het laten uitvoeren van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) op zijn plaats. Totdat een MKBA is uitgevoerd, dient dit ontwerp PIP en de lopende PIP-procedure aangehouden te worden en waar relevant aangepast te worden op de resultaten van de MKBA.

1.1.6 Onvoldoende aandacht voor duurzaamheid

Onze bezwaren tegen de uitbreiding en de wijze van uitbreiding leiden tot de conclusie dat de balans tussen leefbaarheid en economie op lichtvoetige wijze dreigt te worden verstoord door de uitbreidingsplannen.

Deze plannen gaan uit van een te beperkte visie op wat er te gebeuren staat en wat er moet gebeuren om de negatieve gevolgen van de plannen op ecologisch gebied op te heffen.

Het woord ecologie betekent populair vertaald ‘huishouden van de natuur', en daarbij wil die leefbaar zijn dan moet er sprake zijn van balans en evenwicht. Er moet gestreefd worden naar een ‘natuurlijk evenwicht' een toestand waarin de natuur verkeert als je alle ‘verstoring' wegneemt van menselijke activiteiten. Wanneer we ‘het natuurlijke evenwicht' herstelt wordt de natuur weer ‘gezond'.

Deze opvatting is de basisideologie voor het handelen van regeringen en beleidsmakers zoals het Wereldnatuurfonds, van Grand Banks tot Yangtze, van Ed Nijpels tot Herman Tjeenk Willink, van Staatsbosbeheer en van het programma Rijke Waddenzee, bij adviesorganen voor de overheid als het Planbureau voor de Leefomgeving maar ook In de Laudato si, de Groene Encycliek van Paus Franciscus (2015) .

Deze plannen zijn in strijd met deze wereldwijde tendens . Ze zijn gericht op eindeloos economisch groeien. Maar dat is in strijd met de mogelijkheden die onze natuur biedt. Want het leefbare landoppervlak is beperkt. Die aantasting van het ecologisch ruimtegebrek werd vertaald in de ecologische voetafdruk, die eind vorige eeuw werd ontwikkeld, een manier om ‘duurzaamheid' te kwantificeren. Door de huidige plannen wordt de ecologische voetafdruk van de omgeving van Nieuwstadt veel te groot en te zwaar.

Het lijkt alsof een graaiende en vechtende onderneming de plannen heeft gedicteerd vanuit de marktgerichte meedogenloze stelregel "groei of sterf". Wie zijn kapitaal niet uitbreidt en zijn concurrent niet opslokt, wordt zelf opgeslokt.

Zolang het nut en noodzaak van de uitbreidingsplannen niet zijn aangetoond in de vorm van voldoende opdrachten om de uitbreiding te rechtvaardigen, dienen er geen bomen gekapt te worden. In het bijzonder alle bomen die op het toekomstige fabrieksterrein staan, met name de bomen van het Sterrebos, de bomen die langs de Kleine Allee / Pasveld staan en de bomen, die nu de laanstructuren vormen langs de N276, maar ook alle overige bomen, zoals de bomen op het Yard terrein, die moeten wijken voor het aanpassen van de infrastructuur. Wij pleiten voor het laten staan van al deze volwassen bomen totdat er voldoende contracten met opdrachtgevers zijn ondertekend. Mochten die zich namelijk niet aandienen, dan zouden honderden bomen voor niets zijn gekapt!

Aangezien het hele terrein (inclusief het IPS, Industrial Park Swentibold) een zeer goed af te bakenen gebied is, willen wij dat hier een milieuzone wordt gevormd, vergelijkbaar met de Maasvlakte bij Rotterdam. Alleen op die manier kan ervoor worden gezorgd dat alleen vrachtwagens, die aan de Europese Euro-6 normen voldoen, nog toegang kunnen krijgen tot het Nedcar-complex.

De uitbreidingsplannen gaan uit van een te beperkte visie op wat er te gebeuren staat en wat er moet gebeuren om de negatieve gevolgen van de plannen op ecologisch gebied op te heffen.

Nedcar is niet bereid een stukje grond op te offeren voor een groene gordel tussen het industrieterrein en de woningkern Nieuwstadt. Desnoods zou Nedcar moeten c.q. kunnen vergoed worden mede in het kader van nieuwe plantlocaties voor bomen.

De uitbreidingsplannen zijn het zoveelste voorbeeld hoe stap voor stap stukjes van de leefomgeving in Nieuwstadt worden opgeofferd en waarbij compensatie vaak nog buiten de leefomgeving van Nieuwstadt worden aangeboden om de plannen maar acceptabel te maken.

De provincie belijdt met de lippen dat ze de leefbaarheid willen behouden en zelfs willen laten toenemen, maar uit hun plannen blijkt dat niet, integendeel. En dat is een zwak punt in deze plannen. Er is geen consistente doordenking van deze vrome wens van de provincie.

Ze beweren wel dat ze een samenhangend pakket aanbieden, maar in werkelijkheid worden verschillende aspecten behandeld en worden er geïsoleerde oplossingen aangeboden.

Bovendien gaat men uit van verouderde en gepasseerde toekomstvisies ; de wereld is sinds 2017 grondig veranderd; corona, stikstofcrisis, klimaatcrisis, handelsoorlog tussen de economische grootmachten China en VS maken nieuwe verkenningen noodzakelijk.

Door rekening te houden met toekomstige ontwikkelingen, is de conclusie dat 50+ miljoen euro gemeenschapsgeld in het faciliteren van een nieuwe autofabriek, een volstrekt achterhaald idee is.

Dat lijkt ons ruim voldoende reden om de vaststelling van het PIP uit te stellen totdat deze exercitie wél is uitgevoerd.

1.1.7 Geen toekomstvisie

In slechts drie van de ongeveer 190 documenten die onder het PIP hangen, is sprake van een toekomstvisie.

Bovendien werd de toekomstvisie door VDL Nedcar als ambitie geformuleerd; meest recentelijk uit 2017 (drie jaar oud!).

Maar nergens vind je iets over een onafhankelijk onderzochte toekomstvisie van de landelijke, provinciale en eventueel lokale overheden op mobiliteit in het algemeen (en de gevolgen voor de automotive in het bijzonder) die samen 50+ miljoen euro gemeenschapsgeld inbrengen op een totaal van 62 miljoen euro.

De toekomstvisie van de overheden (de belangrijkste geldschieters!) op mobiliteit ontbreekt dus . Blijft het persoonlijke bezit van een auto in de huidige vorm of schakelen we binnen 10-20 jaar over naar andere vormen van het gebruik van een auto waardoor er mogelijk veel minder auto's worden verkocht?

Het lijkt alsof de geldverstrekkende overheden zich blind scharen achter de toekomstvisie (lees: ambitie) van een bedrijf.

Is het dan ook logisch dat de economie zwaarder weegt dan de leefbaarheid?

1.2 Plangebied

Figuur 4.1 uit het MER (20200622_432287_mer_vdl_nedcar.pdf; kopie van de figuur hieronder) geeft het maximale plangebied aan.

Zoals ook duidelijk erkend in de MER, zal Nieuwstadt geconfronteerd worden met risico's voor mens en milieu en met negatieve effecten op de leefbaarheid ten gevolge van de Uitbreiding VDL Nedcar.

Naar onze mening moet Nieuwstadt betrokken worden in ALLE toetsen, hetgeen nu niet het geval is. Als voorbeeld verwijzen we naar het onderwerp Verkeersveiligheid. Nieuwstadt wordt geraakt door geluid, maar voor het overige wordt Nieuwstadt aangemerkt als gelegen buiten het plangebied, waarmee sprake is van willekeur in de omgevingsanalyse en het daarbij te betrekken gebied.

We hebben niet terug kunnen vinden dat Yard-E al bestemming industrie terrein heeft. Het perceel is weliswaar in 2005 van de gemeente Echt-Susteren naar Sittard-Geleen gegaan, als landbouwgrond, maar we hebben geen bestemmingsplanwijziging nadien kunnen vinden waaruit blijkt dat dat stuk nu industrieterrein is. Mocht Yard-E nog steeds bestemming landbouw hebben, dan loopt de oranje lijn in Figuur 4.1 niet goed en is de definitie van de referentie situatie in paragraaf 3.6 van het MER rapport discutabel.

We citeren uit het MER rapport (cursief): De planologische situatie maakt dat wel mogelijk het stuk grond ten oosten van de N276 te gebruiken. 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.

Dit citaat bevestigt dat de definitie van referentie situatie NIET gebruikt mag worden, omdat deze niet correct is. In dat verband merken wij op dat de beoogde rondweg bij de aansluiting met de N276 ter hoogte van Nieuwstadt buiten het plangebied Swentibold valt.

Figuur 4.1: Het maximale plangebied (witte stippellijn, kan verschillen per alternatief)

1.3 Ontbreken maatregelen tegen negatieve gevolgen door verdubbeling vrachtverkeer

VDL Nedcar heeft alleen voorzieningen (kantine en sanitair) voor vrachtwagenchauffeurs, zolang die zich op hun terrein bevinden, maar er zijn geen voorzieningen getroffen voor overnachtingen binnen of buiten het terrein, terwijl die gaan verdubbelen. "Het goed zorgen voor vrachtwagenchauffeurs hoort niet tot onze core-business, namelijk auto's produceren", werd ons verteld.

Dus wat staat ons te wachten? Als we om ons heen kijken, zien we alleen maar een verloedering van onze omgeving. Plekken om noodstops te maken langs wegen staan vol met vrachtwagens. Inhaalplaatsen voor tractoren staan vol met vrachtwagens. Langs binnenwegen, op industrieterreinen en bij benzinestations staat het vol met vrachtwagens. Dit zorgt voor onveilige situaties, die ook steeds vaker escaleren tot geweld, zowel tegen als door de vrachtwagenchauffeurs.

De provincie verwijst steeds naar een provinciaal plan van aanpak, waaraan zij werken, maar wanneer is dat klaar en in hoeverre houdt dat plan rekening met en neemt maatregelen tegen de te verwachten negatieve effecten van de aanstaande verdubbeling van het vrachtverkeer, van en naar VDL-Nedcar? Wij maken er bezwaar tegen, dat dit PIP en de uitbreiding van VDL-Nedcar zouden worden goedgekeurd, voordat duidelijk is wat de gevolgen zijn van de toename van het vrachtverkeer voor de omgeving en welke maatregelen wanneer genomen gaan worden om die negatieve gevolgen tegen te gaan en hoe de toekomstige situatie er dan uit komt te zien.

1.4 Doorstroming verkeer rond en door Nieuwstadt niet geborgd

VDL Nedcar heeft een grote parkeervoorziening gepland op het noordelijke deel van het Yard-terrein, met op- en afritten naar de N276. Hoewel bij de randweg variant het vrachtverkeer van VDL Nedcar verdwijnt via Mitsubishi Avenue naar de N297 bij hotel Amrath, komt er het autoverkeer van het personeel over de rijksweg N276 van en naar het geplande parkeerterrein aan de noordkant van de Yard. Dat verkeer zal bovendien door de verdeling van invoegstroken en stoplichtdosering worden gestimuleerd om langs de Yard te rijden, om sluipverkeer door Holtum tegen te gaan. Dat verkeer maakt de N276 dus veel drukker, juist op die momenten dat de schoolgaande jeugd deze weg moet oversteken.

Er is voor de N276 en de Yard inrit parkeren onvoldoende rekening gehouden met incidenten op de A2, wat tot Corona zo'n drie keer per week voorkwam en nu met het toenemen van het verkeer tot de toenmalige niveaus van verkeersdrukte helaas weer verwacht mag worden, vaak op dezelfde tijden als de dienstwissels, waarbij het verkeer uitwijkt naar de N276. De provincie heeft aangegeven dat het verkeer tijdens dergelijke incidenten door stoplichtdosering, etc vanuit een verkeerscentrale wordt gereguleerd, zodat de doorstroming wordt gegarandeerd, maar daar is hier de praktijk nooit sprake van geweest, dus dat verkeerssysteem en het verkeersplan voor de uitbreiding werken in de praktijk niet en daarom maken we daar bezwaar tegen. Om die reden valt een ontsluiting van het personeel verkeer ook veel beter te reguleren via de ten behoeve van de uitbreiding geplande ongelijkvloerse kruising aan de N297 en daarvoor kan de parkeervoorziening dus ook beter en conform de bestemming in het vigerende bestemmingsplan worden gerealiseerd op de terreinen, die nu nog in eigendom zijn of worden gebruikt door Katoen Natie en Mitsubishi.

De provincie heeft geen cijfers gepubliceerd over de impact van de uitbreiding op het verkeer binnen de kern Nieuwstadt, maar markeert alleen de onderstaande knelpunten, waar wij overigens ook last van krijgen, want deze knelpunten hinderen de toegang van en naar Nieuwstadt voor onszelf, voor onze bedrijven en voor hulpdiensten.

Wij maken ons ook zorgen over de toename van de verkeersdruk in Nieuwstadt. De provincie zegt daarover: ‘Het verkeer wordt doorgerekend met behulp van verkeersmodellen. Deze reiken verder dan alleen het plangebied. De verkeerseffecten in Nieuwstadt zijn hierin meegenomen. De infrastructurele maatregelen zijn erop gericht om de knelpunten op het wegennet te beperken. Uit de verkeerskundige berekeningen is gebleken dat alle varianten hieraan voldoen en de doorstroming kunnen waarborgen.'. Hiermee wordt echter gedoeld op de bovengenoemde knelpunten en doorstroming op de N-wegen. De provincie zegt verder: ‘Het ligt niet binnen de scope van dit project om alle huidige verkeersknelpunten in de regio op te lossen.' Maar wij hebben de provincie ook niet gevraagd om huidige knelpunten op te lossen. Wij maken ons zorgen dat in en rond Nieuwstadt de huidige knelpunten verergeren en nieuwe knelpunten ontstaan door de toename van de verkeersdruk door de uitbreiding van VDL Nedcar. De provincie zegt daarover: ‘door de uitbreidingsplannen van VDL Nedcar mogen er geen nieuwe problemen ontstaan' en dat ‘het verkeer zich toch wel een weg zoekt' , als inwoners hun zorgen uitten over de toename van het verkeer met sluipverkeer, o.a. door de Elsenewal, dat de toegenomen drukte op de N-wegen rond Nieuwstadt wil omzeilen. De provincie blijft onze vragen en onze zorgen omzeilen.

1.5 Veiligheid langzaam verkeer over en langs N276

De provincie Limburg geeft uiteindelijk 100 miljoen uit voor het realiseren van het bestemmingsplan 2000, de aanleg van de N297 en de uitbreiding van VDL Nedcar. Voor economie en infrastructuur trekt de provincie altijd graag de beurs. De buitenring rond Parkstad was in 2015 begroot op 163 miljoen en zou op 1 januari 2015 worden opgeleverd. In 2010 waren de kosten al opgelopen tot 315 miljoen. Uiteindelijk zijn de kosten opgelopen tot meer dan 400 miljoen. De maaslijn kost 60 miljoen meer dan de begrootte 150 miljoen, waar nog bij komt dat Arriva 49 miljoen schade lijdt door vertraging van het plan.

Eind vorig jaar was duidelijk dat de provincie tot en met 2033 voor 100 miljoen euro moest bezuinigen op infrastructuurprojecten. 50 miljoen wordt uitgesmeerd over meerdere jaren en 50 miljoen aan projecten, waaronder geluidswallen rond Parkstad, werden geschrapt.

Toch is er wel geld voor een aantal nieuwe projecten. Voor de Leisure Lane, een toeristische fietsroute door Parkstad van Schinnen tot Simpelveld, wordt 25 miljoen extra uitgetrokken. Gedeputeerde Brugman stelde dat ‘een heel belangrijk criterium het verbeteren van de veiligheid voor fietsers was. Maar ook willen we vooral het fietsen naar werk en school stimuleren.'. Concreet komt er een fietsbrug bij Borgharen, de snelfietsroute van Maastricht naar Meerssen wordt doorgetrokken naar Sittard en er komen goede fietspaden op een bedrijventerrein in Roermond.

Ook voor de werknemers van Nedcar komt er een veilig tweerichtings fietspad van Nieuwstadt tot aan de nieuwe inrit en parkeerterrein van Nedcar aan de nieuwe randweg N276. Dat pad wordt echter niet doorgetrokken tot aan de Oude Rijksweg in Susteren. Voor de veiligheid van kinderen uit Echt-Susteren, die naar Sittard op school gaan, heeft de provincie dus geen geld over. Die moeten nu twee keer extra oversteken over een veel drukkere en gevaarlijke Rijksweg. Zeker als de A2 straks weer drie keer week vaststaat, weten wij allemaal hoe gevaarlijk dit traject wordt voor de kinderen.

De andere kant op, van Nieuwstadt naar Sittard, is ook geen eenzijdig tweerichtingen fietspad voorzien, terwijl de projectmanager van de provincie ons heeft aangegeven dat de bestaande fietsbrug lang de oostkant van de N276 breed genoeg is voor een fietspad in twee richtingen en de investering in het doortrekken van een tweerichtingen fietspad van Nieuwstadt naar Sittard dus lang niet zoveel hoeft te kosten, als dat dat een aangepaste of nieuwe fietsbrug nodig zou zijn geweest.

We maken dus bezwaar tegen de huidige plannen voor het fietsverkeer langs de N276 en eisen voor de veiligheid van met name onze kinderen dat er een tweerichtingen fietspad langs de oostzijde van de N276 van de Oude Rijksweg in Susteren tot aan (en over) de Dr. Nolenslaan in Sittard wordt aangelegd.

1.6 Uitleg van gebruikte afkortingen en specialistische termen en begrippen ontbreekt

In een groot aantal van de documenten die onder het PIP hangen, ontbreekt een uitleg van gebruikte afkortingen. Voorin of achterin ontbreekt een lijst met verklaringen, of voetnoten of toelichting tussen haakjes. Bijvoorbeeld worden nergens de afkortingen EDC, TNV en LBK uitgelegd. Om een document te kunnen begrijpen - en om een gefundeerde zienswijze te kunnen schrijven - moet eenieder dezelfde taal

spreken of zich eigen kunnen maken: een rechtsbeginsel. Op zijn minst dienen afgekorte termen verklaard te worden, maar voor werkelijke gemeenschappelijke en gelijke taal, zou ook een verklaring van gehanteerde specialistische en in het maatschappelijke verkeer niet gangbare termen en begrippen toelichting verdienen, omdat er, zoals nu feitelijk sprake is van een vorm van rechtsongelijkheid, die niet voldoet aan de wet- en regelgeving, die geldt voor het uitvoeren van een PIP-procedure, zoals waar de provincie nu voor heeft gekozen.

Wij vinden dat het ontbreken van een uitleg van gebruikte afkortingen, termen en begrippen ruim voldoende reden is om de vaststelling van het PIP uit te stellen totdat alle stukken wél zijn voorzien van verklaringen en toelichtingen, die burgers afdoende in staat stellen om deze stukken te kunnen begrijpen, valideren en te beoordelen. Aangezien er door de toevoeging van verklaringen van de afkortingen compleet nieuwe documenten ontstaan, moet de periode van 6 weken terinzagelegging daarna opnieuw worden opgestart.

1.7 Uitvoeringsschema van gegroepeerde PIO-wensen omwonenden ontbreekt

PIP en PIO (Platteland In Ontwikkeling) zijn aan omwonenden en bewonersgroepen uitgelegd als onlosmakelijk verbonden trajecten die gelijktijdig de finish zouden bereiken. PIO betreft de bovenwettelijke compensatie die is bedoeld om de uitbreiding van VDL Nedcar en nieuwe infrastructuur een zachte landing te laten geven in de directe omgeving. Op 12 november 2019 werd het volgende door gedeputeerde Mackus beloofd aan de bewonersgroepen van Nieuwstadt en Susteren:

‘Ik merk van vanavond (12 november 2019) grote betrokkenheid in een gebied waar grote ruimtelijke druk aanwezig is. Ik wil graag even reageren op jullie voorstellen. Dat wil ik onderdelen in infra, groen en landbouw en leefbaarheid.

Als eerste infra:

Ik heb ideeën gehoord over de omleiding van de N276 rondom de Yard. Wat er ook gekozen wordt straks: een goede inpassing is zeer belangrijk. Als je kijkt naar natuurcompensatie dan lijken de kansen vooral te liggen in de gemeente Echt-Susteren. Dat vindt u natuurlijk fijn maar voor de bewoners van Holtum wordt het des te belangrijker om genoeg ontsloten te blijven zodat men snel in het groene buitengebied kan komen. Behoud van een aantal onderdoorgangen bij de verbreding van de A2 is dus belangrijk. Hierover spreek ik nog met beide gemeenten.

Dan de groene- en landbouwkant:

Het college van Gedeputeerde Staten vindt het belangrijk dat er vooruitlopend op een eventuele uitbreiding van VDL Nedcar groen wordt gecompenseerd. Kijk in dit PIO project vooral wat nu al kan worden gedaan. Ik besef mij dat de gronddruk voor de agrarische sector al enorm is. We moeten dus heel zorgvuldig omgaan met groen compensatie.

Tot slot leefbaarheid:

De bedrijvigheid in de gehele westelijke Mijnstreek is van groot belang. *We moeten kijken of we geen leefbaarheidsfonds kunnen maken. Op deze wijze kunnen de mensen zèlf bepalen hoe zij hier invulling aan willen geven.*

De provincie zou via het PIO in maart 2020 duidelijk maken welke projecten realiseerbaar zouden zijn op de korte, middellange en lange termijn. Die duidelijkheid heeft PIO nooit gegeven.

Wat op korte termijn uitvoerbaar is moet ons inziens nu meteen worden uitgevoerd, dus gelijktijdig met het PIP. Daarbij moet de groepering zoals gedeputeerde Mackus voorstelde en ons is beloofd, alsnog worden opgeleverd, inclusief een tijdsplanning, kostenbegroting en beoogde financieringsbron.

1.8 Is dat parkeerterrein aan de Geleenbeek nu echt wel nodig?

Op het huidige fabrieksterrein komt voldoende parkeergelegenheid voor de 6.500 vaste medewerkers. De uitbreiding voorziet daarboven in een paar duizend extra parkeerplaatsen aan de noordzijde van de Yard, niet voor extra personeel op piekmomenten, maar omdat hetzelfde vaste personeel vandaar wat minder ver hoeft te lopen naar hun werk in de nieuwe montagehal.

Overigens vertelde de CEO van VDL Nedcar, de heer Paul van Vuuren ons dat er binnen de Euregio geen extra vakmensen zijn om het personeelsbestand op piekmomenten uit te breiden van 6.000 naar 11.000. Deze flexwerkers moeten dan dus van ver buiten de regio worden ingevlogen, tijdelijk worden gehuisvest in de regio en kunnen met bussen van en naar het werk bij Nedcar worden vervoerd. Zij hebben dus geen parkeerplaatsen nodig.

Resteert de parkeergelegenheid voor het huidige vaste personeel, waar het huidige terrein al in gaat voorzien. Waarom dan een extra parkeerterrein aan de Geleenbeek aanleggen? Wandelen maakt je fit voor het werk en de thuisreis, wat is er mis met een wandelingetje?

1.9 Bezwaren tegen de manier, waarop de inspraakprocedure is verlopen

1.9.1 Overvaltactiek bij inspraak- en bezwaarronden

De provincie en VDL Nedcar hebben de gebruikelijke inspraakronden georganiseerd, maar we zien onze inbreng nauwelijks terug in de verslagen en plannen. Plannen worden steevast vlak voor bijeenkomsten gepubliceerd, wat voorbereiding onmogelijk maakt. Vragen, die niet tijdens de laatste webinar konden worden beantwoord, zouden daarna schriftelijk aan de vragenstellers worden beantwoord, maar dat is nog steeds niet gebeurt. Zo hebben wij gevraagd of we een transcript van alle gestelde vragen zouden krijgen.

In al die overleggen zijn bezwaren en alternatieven ingebracht door bewoners. De vertegenwoordigers van de provincie luisterden braaf, sommige grieven en ideeën werden genoteerd, maar er werd weinig meegedaan. In de plannen zien we daar ook weinig of niets van terug. Dat alleen al is een reden om bezwaar te maken tegen deze plannen. De provincie heeft zich een onverschillige bestuurder getoond. Het proces leek democratisch, maar de uitkomsten lagen al van tevoren vast en de provincie is dus nooit van zins geweest om echt inspraak en participatie door omwonenden serieus te nemen. De belofte van inspraak was ijdel en dus is deze overheid onbetrouwbaar gebleken.

Stukken, waarop wij onze visie mogen geven met een zienswijze, worden steeds gepubliceerd in de vakantieperioden, de Notitie Reikwijdte Detail Niveau (NRD) in juni 2019 en het ontwerp PIP in juli-augustus 2020.

Daarna hebben wij dan een paar (vakantie-)weken om onze zienswijzen te schrijven en in te dienen, die we dus onvoldoende kunnen afstemmen omdat iedereen op vakantie is. Om maar niet te spreken van de temperaturen, waarbij we dit lees- en denkwerk moeten verrichten.

Hoewel de provincie dit ontkent, komt deze planning neer op overvaltactiek. Vervolgens resulteren vrijwel geen van de ingediende zienswijzen tot een aanpassing van de plannen door de provincie.

1.9.2 PIO

Met de projectgroep van de provincie en VDL Nedcar kon alleen worden gesproken over de inpassing van de uitbreiding en infrastructuur. Voor compensatie konden wij alleen terecht bij het project Platteland In Ontwikkeling (PIO), waarmee we een avond parels, knelpunten en oplossingen (zie laatste pagina) hebben kunnen aandragen tijdens de door het PIO op 12 november 2019 georganiseerde schetsschuit. In het verslag dat wij ontvingen op 19 december 2019, ontbraken de meeste van de door ons ingebrachte ideeën en voorstellen. Wij hebben anderhalve vakantiedag moeten besteden aan het reconstrueren van correcties en aanvullingen op het verslag. Ook in het definitieve verslag ontbreken nog steeds de besproken standpunten, niet alle voorstellen zijn als oplossing/kans vermeld en anderzijds zijn er niet besproken opmerkingen toegevoegd, bijvoorbeeld:

Het voorstel voor een ‘fiets/wandelbrug over de N297 om de Limbrichterweg weer te verbinden met het Limbrichterbos' is gepositioneerd onder 6.2 Knelpunten, omdat het daarbij is besproken, maar hoort thuis onder de 6.3 Oplossingen en kansen.

Bij de door ons voorgestelde veilige fietsroute langs het spoor, zonder oversteek over de N276, wordt vermeld *‘een mogelijke route parallel aan het spoor is waarschijnlijk te smal voor een vrij liggend fietspad.'* . Dat is echter niet ter sprake gekomen in de schetsschuit en is ook onjuist, want er is meer dan ruimte genoeg.

Een aansluiting van de N297 op de weg K1 in Duitsland wordt gepositioneerd als alternatief voor de door ons voorgestelde vierpuntsaansluiting (zie ‘Bereikbaarheid Nieuwstadt') *‘indien hier te weinig ruimte is'* . Die link als alternatief is niet ter sprake gekomen in de schetsschuit en bovendien is er voldoende ruimte voor ons voorstel.

Wij hebben met klem geprotesteerd tegen het voorstel van de aanwezige agrariërs om de Topskoulweg en de verbinding over het spoor door 't Hout tussen de Amelbergaweg en de Neerveldseweg open te stellen voor tractor verkeer (omdat dit levensgevaarlijke situaties voor de fietsende schoolkinderen en recreanten kan opleveren, die hier veel gebruik van maken). Dit protest staat niet in het verslag.

Wij hebben ecologische verbindingszones voorgesteld niet alleen ten zuiden, maar ook ten oosten en westen van Nieuwstadt. Ten oosten ter verbinding van 't Hout, IJzeren bos, Saeffeler Bach, Tüdderner Fenn en dan verder via de zuidkant, aan weerszijden van de N297, naar het Limbrichterbos. Ten westen, langs VDL Nedcar, ter verbinding van 't Hout, Sterrebos en Limbrichterbos. De voorstelde verbindingen ten oosten en westen van Nieuwstadt ontbreken in het verslag.

Onder 7. Vervolgproces in het PIO-verslag staat dat er mogelijk langere tijd nodig is voor de bestuurlijke goedkeuring dan juni 2020, waardoor er dan wel een ontwerp PIP kon komen te liggen, om de uitbreiding van VDL Nedcar goed te keuren, maar er geen duidelijkheid zou worden geboden over de compensatie.

1.9.3 Afgeweken van als-dan principe NRD

Het is bezwaarlijk dat in de eindfase van het proces een reeds vastgestelde voorwaarde voor de uitvoering van de PIP-procedure en plannen als niet meer van toepassing zijnde werd verklaard. Gedeputeerde Van den Akker heeft steeds de inwoners en belangengroepen het ‘als-dan' principe voorgehouden: "pas als een tweede opdrachtgever heeft getekend, gaan we de infrastructuur aanpassen". Recent bleek dit een loze belofte die door GS werd gebroken. Dat is onacceptabel, omdat wederom het risico dreigt, dat belastinggeld wordt verbrand en onze leefomgeving wordt aangetast, terwijl de uitbreiding niet doorgaat, omdat er toch niet voldoende opdrachten worden binnengehaald. Hetgeen, zoals we hebben onderbouwd, een zeer reëel risico is. In andere dossiers is het de provincie ook al eerder overkomen, dat belastinggeld werd verspild, omdat de gestelde doelen niet werden behaald, zoals met de papierfabriek in Meerssen. Bovendien is deze handelswijze van de gedeputeerde in strijd met de voor deze PIP-procedure vastgestelde Nota Reikwijdte en Detail (NRD).

Een andere vraag, die hierbij niet wordt beantwoord is, wanneer dan wordt gestart met de aanleg van de randweg. Dit staat niet in de plannen.

1.9.4 Op laatst geluidsnormen aangepast

Tegen het einde van de overlegfase werden opeens plomp de grenzen voor geluidsoverlast verruimd en ook de zone die last zou hebben van geluidsoverlast werd gewijzigd.

Men heeft de bevolking dus in het hele voorafgaand traject een wordt voorgehouden van beperkt geluidsoverlast en toen die geluidsoverlast groter zou zijn dan gedacht, werden opeens de normen gewijzigd.

Dat vind ik nog een voorbeeld van een overheid die onbetrouwbaar is en die inspraak frustreert.

1.9.5 Compensatie

Een jaar lang heeft de provincie ons voorgehouden dat Nieuwstadt op een flinke compensatie kon rekenen voor het verlies aan leefbaarheid en kwaliteit van het landschap als gevolg van de voorgenomen uitbreiding van Nedcar en de aanpassingen van de infrastructuur. De uitbreiding van Nedcar maakt deel uit van het bestemmingsplan uit het jaar 2000, waarin ook de aanleg van de N297 was gepland. De totale kosten van deze projecten bedragen zo'n 100 miljoen euro. Deze projecten zorgen in Nieuwstadt voor extra lucht-, licht- en horizonvervuiling, geluidsoverlast, verkeersdruk en onveiligheid. Om de leefbaarheid in Nieuwstadt enigszins te herstellen is het niet meer dan redelijk dat de provincie zorgt voor geluidswallen en brede groenverbindingen langs de N297 en de N276, voor veilige fietspaden en oversteekplaatsen voor onze kinderen, voor herstel en uitbreiding van alle natuur die verloren is gegaan en voor versterking van de lokale economie. Daarvoor is 5 tot 15 procent van de totale projectkosten een redelijk percentage.

In de sessies met de provincie werd ons steeds voorgehouden dat we konden rekenen op een redelijke compensatie. In de sessies over de inpassing van de uitbreiding verwees de provincie ons voor compensatie buiten het Nedcar plangebied door naar het PIO-project. Zo'n Platteland In Ontwikkeling project wordt gevormd wanneer de leefbaarheid en kwaliteit van het landschap onder druk komen te staan. In november 2019 organiseerde dit PIO-project ‘Schetschuit' sessies, waarin de inwoners van Holtum en Nieuwstadt op te lossen knelpunten, te behouden ‘parels', oplossingen en kansen konden aanreiken. Gedeputeerde Mackus deed zijn zegje en er werd een mooi boekje van gedrukt, dat met Kerstmis op onze mat viel. Vol verwachting gingen wij het nieuwe jaar in.

Begin dit jaar werd duidelijk dat de provincie onvoldoende geld had voor het aanpassen van de infrastructuur rond Nedcar, in welke variant dan ook. Wij hebben toen gelijk onze zorgen geuit of er dan nog wel geld was voor compensatie. De provincie liet daar niets over los. Het PIO zou in maart dit jaar duidelijk maken welke projecten realiseerbaar zouden zijn op de korte, middellange en lange termijn. Die duidelijkheid heeft PIO nooit gegeven.

In een gesprek met de projectmanager van de provincie op 13 mei 2020 werd duidelijk dat ‘bij het in het initiële besluit voor het PIP geen budget is voorzien voor compensatiemaatregelen' en dat ‘de provincie

zoekt naar aanvullend budget vanuit bestaand beleid waarbij dus ook een beroep wordt gedaan op de gemeenten om budget beschikbaar te stellen.' Op dat moment werd ons pas duidelijk dat de provincie met het opstarten van de uitbreidingsplannen al geen cent had gereserveerd voor compensatie. Er was alleen maar geld begroot om de infrastructuur rond Nedcar aan te passen op de uitbreiding en zelfs dat bedrag heeft de provincie veel te laag ingeschat, waardoor nu tot in Den Haag alle spaarpotten moeten worden omgekeerd.

Recent werd duidelijk dat de provincie voor Nieuwstadt niet meer dan drie ton bij elkaar heeft geschraapt voor wat ze nu noemt ‘lokale buurtprojecten'. Dat is geen compensatie, maar een fooi en een diepe belediging van alle inwoners van Nieuwstadt. Er spreekt ook een minachting uit, die geheel in lijn is met de hele aanpak door de provincie. Volgens het boekje heeft de provincie informatieavonden en gesprekken met belangengroepen georganiseerd, maar van tevoren lag al lang al vast wat de uitkomst zou worden. Sessieverslagen werden steeds pas op het laatste moment vlak voor een volgende sessie verstrekt. De perioden om bezwaar te maken in de vorm van een zienswijze zijn vorig jaar en ook weer nu gepland in vakantietijd. Meer dan 200 documenten in voor ons burgers onbegrijpelijke ambtelijke taal zijn zonder enige leeswijzer over ons uitgestort. Dat komt neer op een overvaltactiek, die onze inspraak saboteert. De provincie heeft niets gedaan met onze bijdragen en heeft dat ook nooit willen doen. Voor de provincie zijn wij niet meer dan een vink achter draagvlak bij omwonenden. Met deze zienswijze stellen wij deze schandalige aanpak door de provincie aan de kaak.

Tegen De Limburger beweerde verantwoordelijk gedeputeerde Joost van den Akker 18 mei j.l. nog dat ‘de leefbaarheid in het gebied verbetert' en ‘in overleg met bewonersgroepen en belangenverenigingen momenteel de laatste besprekingen plaatsvinden over natuurcompensatie'. Die gesprekken hebben nooit plaatsgevonden.

1.9.6 VDL moet en zal gebied volbouwen

VDL Nedcar heeft discussies over alternatieven steeds ontweken, door te stellen dat zij het gebied al in bezit hebben en het omgevingsplan (vigerende bestemmingsplan uit het jaar 2000) het al mogelijk maakt om een gedeelte van het terrein vol te bouwen tot aan de Geleenbeek waarbij de gebouwen tot wel 15 meter hoog mogen worden. VDL-Nedcar meldde ons, in door ons aangezwengelde discussies, dat we blij mogen zijn, dat Nedcar die ruimte van het bestemmingsplan (nog) niet helemaal benut.

1.9.7 Is er nog toekomst voor Nieuwstadt?

In reactie op de in onze vorige zienswijze op de NRD gevraagde garanties voor een maximale productie en geen verdere uitbreiding dan de beoogde productiecapaciteit van 400.000 auto's per jaar, stelt de provincie: ‘Mocht de situatie zich voordoen dat VDL Nedcar in de toekomst meer voertuigen wil produceren dan zal op dat moment een nieuwe afweging gemaakt worden.'. Met andere woorden: de provincie wil niet uitsluiten, dat VDL Nedcar in de toekomst nog meer gebied rond Nieuwstadt mag krijgen om verder uit te breiden! Daar liggen alleen nog het landschapspark, natuurgebieden, zoals 't Hout en het Limbrichterbos, en Nieuwstadt zelf. De provincie wil dus in de toekomst de afweging maken, om ook die gebieden op te offeren als VDL Nedcar nog meer voertuigen wil produceren.

Vraag : zou een uitbreiding als voorzien voor Nedcar, in gebouwen, infrastructuur en verkeersbewegingen, haalbaar zou zijn als de aanpassingen van de voorbije decennia in industrie en infrastructuur, allemaal nu tegelijk zouden worden gedaan?

Vrijwel zeker zou dat niet lukken. Door de cumulatie van activiteiten te vermijden, althans in de tijd uit te smeren, wordt de toekomstige situatie telkens beoordeeld t.o.v. dan bestaande actuele situatie. Daarmee zijn de effecten per verandering dus veel minder, maar raakt Nieuwstadt steeds meer ingesloten door industrie.

1.9.8 Webinar

Op alle niet beantwoorde vragen zou nog schriftelijk antwoord worden gegeven, dat is niet gebeurd.

1.10 Scope, context en kader obs vigerende bestemmingsplan 2000

De planmakers denken dat ze door compensatie de diepgaande gevolgen voor de ecologische structuren kunnen goed maken.

Hier wreekt zich het denken dat je met deelmaatregelen en compensaties de kwalijke gevolgen voor de natuur, de verstoring van het biologische evenwicht en de biodiversiteit kunt herstellen.

In het MER rapport staat het volgende: Middels opgaande begroeiing kan de buffer tussen Nieuwstadt en de industriële bebouwing versterkt worden. De uitvoering en architectuur van de gebouwen kan een mitigerend effect op het aanzicht van de industriële bebouwing hebben. Bij middenwegalternatieven is deze mitigatie goed mogelijk.

Dat is een zeer discutabele aanname gezien de lintbegroeïng die men op het oog heeft. Die zal nauwelijks een beperkt en dus ontoereikend mitigerend effect hebben.

Op sommige plekken is zelfs mitigatie onmogelijk stelt het rapport zoals bijvoorbeeld bij de randwegalternatieven in casu de nieuwe doorsnijding van de Geleenbeek en daarmee de bronsgroene landschapszone.

Dat is alleen mogelijk als een ecologische verbinding maakt met de natuurzones in de omgeving zoals Sterrebos, Geleenbeekdal, IJzerenbos. Alleen wanneer die drie zones weer aan elkaar koppelt door berde natuurzones wordt de ecologische hoofdverbinding hersteld.

Om werkelijke compensatie te bieden moeten alle aspecten in één project, één visie worden gebundeld, aan elkaar worden gekoppeld, in samenhang en vanaf de wortels van hun verstorende invloed worden aangepakt. Dus niet alleen hier en daar een bosje groen, niet alleen hier en daar een geluidsscherm, niet alleen hier en daar een veilige wegovergang, een tunneltje, een brugje, een voetpad. Die verdoezelen de onderliggende problemen, bedekken het gebied met groene schaamlappen en tasten uiteindelijk de ondergraving van de ecologische hoofdstructuur niet aan.

De plannen zullen falen omdat ze net het creëren van een nieuwe ecologische hoofdstructuur beogen maar alleen het slaan op deelaspecten, op deelgebieden, op het wegnemen van de klachten.

Vooruitgang moet gecombineerd worden met behoud en herstel van de natuurlijke omgeving voor de natuur en de mens.

In dezer plannen ontbreekt dat. Er worden alleen maar deelmatregelen genomen. Zo wordt bijvoorbeeld nauwelijks aandacht geschonken aan de gevolgen voor aangrenzende natura gebieden en aan de grensmaas.

Bovendien is veel van de voorgestelde compensatie feitelijk een achterstallige en dus nagelaten compensatie van eerdere plannen zoals de aanleg van de N297.

Als onderdeel van vigerende bestemmingsplan 2000, dienen inpassingsmaatregelen en wettelijke en bovenwettelijke compensatie bepaald en gedimensioneerd te worden op het geheel van de in dit bestemmingsplan geplande, deels uitgevoerde en deels nu ter besluitvorming voorliggende plannen, met name de aanleg van de N297 en de nu voorliggende uitbreiding van VDL-Nedcar, en niet slechts deze laatste uitbreiding.

Doordat in het voorliggende PIP alleen rekening gehouden wordt met de geplande uitbreiding van Nedcar, wordt er onvoldoende rekening gehouden met de cumulatieve effecten (‘optelsom') en de onderlinge versterking van de verschillende negatieve effecten, zoals geluidsoverlast, lichtvervuiling, horizonvervuiling, luchtvervuiling, verkeersdruk, etc., die optreden door de cumulatie van ingrepen die in het vigerende bestemmingsplan zijn vermeld.

Daar maken wij bezwaar tegen. Als gevolg van de uitvoering van alle in het vigerende bestemmingsplan vermelde wijzigingen in de omgeving van Nieuwstadt, en de, indertijd niet geheel voorziene groei van variabelen, zoals de hoeveelheid vracht- en personenverkeer, zijn de negatieve gevolgen voor Nieuwstadt en haar omgeving navenant toegenomen en dienen deze ook naar verhouding gemitigeerd te worden door betere inpassing en compensatie, waarbij als scope dus het hele plangebied van het vigerende bestemmingsplan geldt en niet alleen het plangebied, dat nu in het PIP wordt aangehouden. Wij maken bezwaar tegen die te nauwe scope, omdat de werkelijke effecten voor Nieuwstadt en omgeving alleen werkelijk zijn vast te stellen vanuit de totale scope van het vigerende bestemmingsplan, dus inclusief alle overige projecten, zoals de aanleg van de N297.

De Groene Sporenwolf heeft actief deelgenomen aan de bijeenkomsten met de provincie en VDL Nedcar en bijgedragen met oplossingen. De provincie en VDL Nedcar hebben echter al onze voorstellen afgewezen of doorverwezen, vanuit de scope van het gehele vigerende bestemmingsplan onterecht en daarom vermelden we hier onze belangrijkste overige voorstellen en verzoeken wij de provincie om deze te beoordelen en te honoreren in verhouding tot de context en het kader van het vigerende bestemmingsplan, en de cumulatieve en daardoor onderling versterkte negatieve gevolgen voor Nieuwstadt.

De voorstellen van De Groene Sporenwolf vormen een niet meer dan redelijke compensatie voor de schade als gevolg van de uitbreiding van VDL Nedcar en de niet nagekomen beloften bij de eerdere aanleg van de N297. De voorstellen bieden enig herstel van de leefbaarheid in Nieuwstadt en verdienen alleen al daarom door de provincie te worden gehonoreerd.

De voorstellen versterken ook de recreatieve waarde van Nieuwstadt en haar omgeving, door belangrijke natuurgebieden weer te verbinden en interessante recreatieve routes weer open te stellen. Dat is niet alleen goed voor de zelfstandig ondernemers, horeca, winkeliers en hun personeel in Nieuwstadt, maar is ook goed voor de bedrijvigheid en werkgelegenheid in de hele regio, van het Smalste Stukje Nederland tot de Selfkant tot Limbricht en verder.

Om die reden verdienen deze voorstellen, zelfs ook zonder de uitbreiding van VDL Nedcar, een serieuze behandeling door de provincie (en VDL Nedcar als goede buur).

1.10.1 Groenbuffer

Om te beginnen door het overbodige parkeerterrein aan de Geleenbeek te laten vervallen of met het Warehouse on wheels (WoW) te verplaatsen naar de terreinen, die nu in eigendom zijn en/of gebruikt worden door Mitsubishi en Katoen Natie. Daardoor kan een aaneengesloten GOK Yard over een smallere strook van het uitbreidingsgebied, veel meer naar het westen worden gerealiseerd.

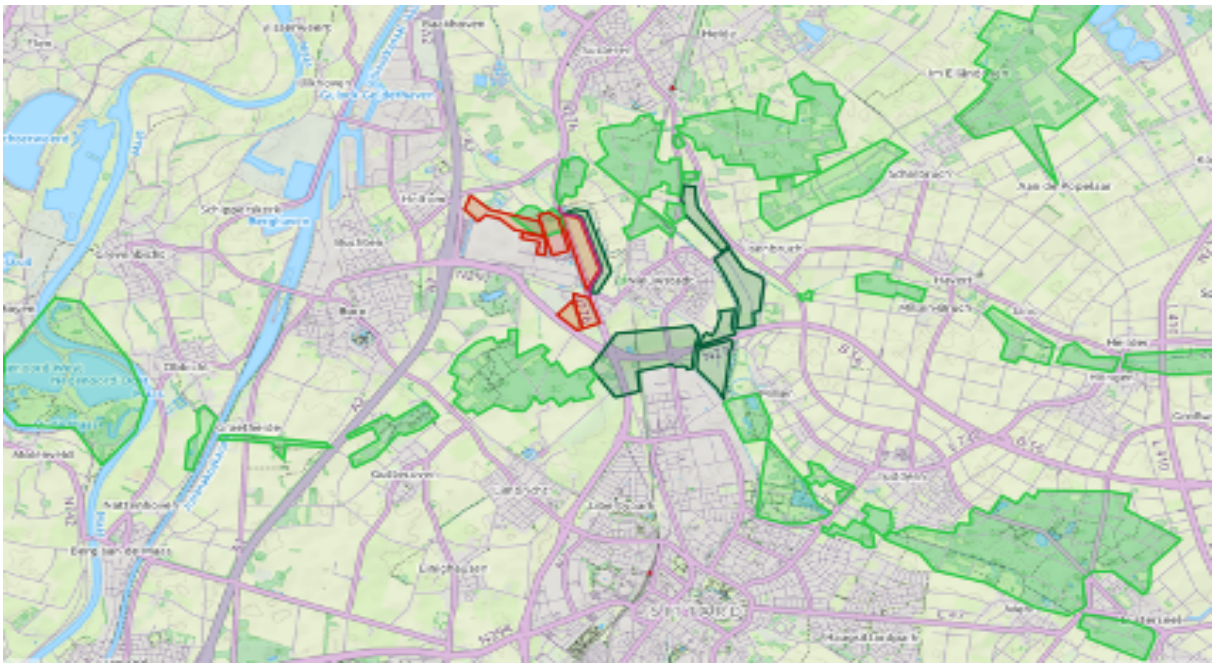
Dat biedt ruimte voor een herstel van het dal van de Geleenbeek aan beide oevers, met een bredere groenbuffer en echt wandelgebied tussen VDL Nedcar en Nieuwstadt, wat ook het Wolfrathgebied in zijn eeuwenoude glorie zou laten herleven. Zo kan dat Geleenbeekdal een groene parel worden langs een industriegebied.

Dat dal kan een directe bijdrage leveren aan de compensatie voor de stikstof depositie c.q. Co2 vervuiling en bijdragen aan betere luchtkwaliteit. Gedeeltelijke bebossing kan ook het verloren gaan van een groot stuk Sterrenbos compenseren, mocht VDL-Nedcar daar toch nog aan vasthouden.

1.10.2 Ecologische hoofdverbinding

De volgende figuur toont ons voorstel voor het verbinden en versterken van de bossen en bosjes rond Nieuwstadt ter compensatie voor de uitbreiding van VDL Nedcar, dat wij hebben ingebracht in de PIO schetsschuit. Het voorstel vormt een ecologische hoofdverbinding van Duitsland tot België, waarvoor in heel Limburg alleen hier (!) nog ruimte is.

Bij de PIO schetsschuit zaten wij aan tafel met een boer, die ervoor openstaat om zijn bedrijf en grond te verkopen, mits de provincie hem daar volledig voor compenseert, niet alleen voor zijn grond, maar ook voor zijn bedrijfsgebouwen. Wij waren en zijn dat roerend met hem eens. Onze plannen en voorstellen zijn haalbaar, mits de provincie bereid is om de prijs daarvoor te betalen.



1.10.3 Bomenplan

In de ecologische hoofdverbinding en de groenbuffer langs de uitbreiding kunnen veel bomen voor het provinciale bomenplan worden aangeplant. Dit voorstel compenseert de natuur en de mensen voor de negatieve gevolgen van de uitbreiding. Het versterkt de recreatieve waarde van het smalste stukje Nederland, wat goed is voor de lokale economie. Hoewel wij tegen de verdere industrialisatie van onze omgeving zijn, kan VDL Nedcar dus ook in dit voorstel nog steeds uitbreiden, zij het zonder het overbodige parkeerterrein.

Het behoeft geen nadere toelichting dat het planten van een heleboel bomen goed is voor het klimaat en de uitstoot van stikstof en CO2 compenseert en reduceert.

1.10.4 Herstel Limbrichterweg, Pieterpad en Camino

De N297 heeft de Limbrichterweg, de directe toegang tot het Limbrichterbos, voor de inwoners van Nieuwstadt en haar bezoekers afgesneden. Voor de aanleg van de N297 liepen hier het Pieterpad en de Camino, wat veel wandelaars en pelgrims langs de straten van Nieuwstadt en haar terrassen en cafés voerde. Na de afsluiting van de Limbrichterweg zijn deze wandelroutes om Nieuwstadt heen omgelegd en is deze recreatieve bron van inkomsten weggevallen. Veel inwoners van Nieuwstadt willen dan ook herstel van de verbinding naar het Limbrichterbos d.m.v. een aansluiting met een fietsbrug over de N297. Dat is goed voor de leefbaarheid in Nieuwstadt en de lokale economie.

1.10.5 Bereikbaarheid Nieuwstadt

Om Nieuwstadt bereikbaar te houden hebben wij een halfklaverbladaansluiting voorgesteld op de kruising Nusterweg-N297, zodat verkeer vanuit Nieuwstadt van en naar de A2 en N276 kan rijden, als

alternatief voor de huidige route via Aan de Linde langs Nedcar, waar volgens het verkeersonderzoek van de provincie een knelpunt gaat ontstaan.

De voorgestelde halfklaverbladaansluiting ontlast dit knelpunt en zorgt voor een betere verdeling en doorstroming van het verkeer, zowel voor VDL Nedcar over de N276 als voor de inwoners van Nieuwstadt. Het vermindert de verkeersdruk in Nieuwstadt op Aan de Linde, Limbrichterstraat, Grachtstraat, Susterderpoort, Beekstraat en Elsenewal. Een betere doorstroming van het verkeer vermindert bovendien ook de uitstoot van stikstof en fijnstof.

De provincie geeft aan dat niet zij, maar de gemeente gaat over de straten en wegen binnen de kern. Over dergelijke oplossingen elders rond de kern, wordt verwezen naar andere provinciale ontwikkelingen, zoals Platteland In Ontwikkeling (PIO), Gebiedsvisie Swentibold en het MIRT (Meerjaren Infrastructuur Ruimte en Transport – traject N276).

1.10.6 Geluidsscherm N297

Bij de aanleg beloofde de provincie dat Nieuwstadt geen geluidsoverlast zou krijgen van het verkeer op de N297. Die belofte ten spijt kampt Nieuwstadt met ernstige geluidsoverlast, die verder toeneemt met de groei van de logistiek en industrie. Het wordt tijd dat de provincie haar belofte nakomt door het plaatsen van een geluidsscherm, waar de N297 boven het maaiveld ligt. Die geluidswal dient vanuit Nieuwstadt beschouwd aan het oog onttrokken te worden door het planten van bomen voor de ecologische hoofdverbinding (zie hiervoor).

1.11 Bestemmingsplan/omgevingsplan pas wijzigen na voldoende opdrachten

Het bestemmingsplan zou niet onherroepelijk mogen worden zolang de complete uitvoering niet is gegarandeerd, door borging van de toekomst van Nedcar met voldoende opdrachten van voldoende duur.

Anders kan de situatie ontstaan dat de aangepaste omgevingsplannen en vergunningen worden aangewend voor andere doeleinden, dan waarvoor ze nu worden goedgekeurd, zoals de opslag en logistiek van grote hoeveelheden voertuigen, zoals bijvoorbeeld nu in het industriegebied Holtum-Noord plaatsvindt, als de gemeente Sittard-Geleen die lokatie wil vrijmaken.

1.12 Geluidshinder

Het verruimen van de grenzen voor toelaatbaar industrielawaai voor 66 woningen vinden wij onbehoorlijk, alvorens alles is verkend en uitgevoerd om dit te vermijden. Naast de risico's voor blijvende gehoorschade, en kwaliteit van leven, zal de waarde van onroerend goed en gronden dalen.

De geluidruimte binnen de huidige geluidzone van het industrieterrein, zoals opgenomen in het vigerende bestemmingsplan, wordt met een productie van 200.000 auto's per jaar (situatie 2018) nagenoeg volledig benut. Het opvoeren van de productiecapaciteit naar 350.000 auto's per jaar kan daarom alleen wanneer VDL Nedcar aanvullende geluidbeperkende maatregelen treft . Wanneer de

uitbreiding naar 400.000 auto's per jaar overwogen zal worden en de A2 verbreed gaat worden en meer, zullen meer maatregelingen noodzakelijk zijn.

Er wordt gesproken in Kenmerk Z19/002978 / D – 57608 over de aanleg van geluidreducerend asfalt op gemeentelijke wegen Aan de Linde en de Limbrichterstraat in Nieuwstadt, over reconstructiewerkzaamheden aan de Limbrichterstraat, over gevelisolatie van de woningen waarvoor een hogere waarde nodig is, en verder heeft Nedcar op zijn terrein een aantal maatregelen in voorbereiding om geluidshinder te reduceren (bijlage2aontwerpbesluithw-briefvdlnedcaraangsinzakehogerewaarde), welke als verplichting opgenomen zullen worden in de omgevingsvergunning. Zijn er nog meer mogelijkheden om de geluidshinder te reduceren, zelfs als de nivo's onder de toelaatbare grens liggen? En hoever kom je met bovengenoemde maatregelingen?

Naast bovengenoemde maatregelingen dient overkapping van Yard-E heroverwogen te worden. Dit kan een mogelijkheid zijn om geluidsoverlast te verminderen aan de kant van Nieuwstadt.

Graag Nieuwstadt opnieuw meenemen in het geluidsrapport. Er wordt gesteld in het ontwerpbesluit-hogerewaardenindustrielawaaivdlnedcar dat in het jaar 2000 nieuwe hogere geluidszones zijn vastgesteld voor enkele huizen aan de Limbrichterstraat. Dit besluit uit het jaar 2000 ontbreekt in het dossier.

Verder verzoeken we om een prognose m.b.t het geluid ten gevolge van het wegverkeer te maken, waarbij zowel op de kruising N276-Aan de Linde, de N276 als de Yard-E meegenomen dient te worden in de geprognotiseerde geluidsbelasting.

We begrepen dat Nedcar gefaseerd gaat bouwen en vervolgens ook gefaseerd de geluidseffecten kan bepalen. Toch zullen er nu inschattingen gemaakt moeten worden om te kunnen besluiten over het Impassingsplan. Een gefaseerde ontwikkeling en efffectmeting geeft immers geen beeld van de uiteindelijke situatie.

Op basis van de voorliggende onderzoeksresultaten, aangevuld met bovengevraagde info, kan pas een weloverwogen besluit genomen worden voor een goede inpassing en kan naar wij hopen geluidshinder - zowel boven als onder de norm- tot het minimum beperkt blijven.

1.13 Bomen planten die zicht op Nedcar binnen tien jaar onttrekken

In welk jaar zijn de bomen zo hoog gegroeid als weergegeven in de getoonde aanzichten?

Zorgen die paar bomen wel voor voldoende inpassing van de uitbreidingsgebouwen, hoe groot/oud zijn de bomen, die worden geplant, duurt dat niet te lang voordat de horizon vanuit Nieuwstadt weer voldoende is verbeterd?

Wij maken er bezwaar tegen, als er bomen worden geplant die er nog meer dan tien jaar over doen om de uitbreiding en omgelegde N276 (Randweg) aan het zicht te onttrekken. Oplossing is het planten van reeds verder doorgegroeide bomen, die de horizonvervuiling al binnen enkele jaren beperken.

2 Bezwaar tegen het ontwerpbesluit omgevingsvergunning Wabo voor de activiteiten ‘bouwen van een bouwwerk',‘revisie- en veranderingsvergunning milieu', ‘handelingen met gevolgen voor beschermde monu-menten', ‘maken van een uitweg', ‘vellen van een houtopstand en een bij provinciale verordeningaangewezen activiteit' ten behoeve van de uitbreiding van VDL Nedcar op het grondgebied vande gemeente Sittard-Geleen en (gedeeltelijk) gemeente Echt-Susteren, zaaknummer 2020-201938

2.1 Bezwaar tegen wijze van uitbreiden

De uitbreiding en de kap van het Sterrebos wordt alleen en geheel door VDL Nedcar bepaald en alleen op bedrijfseconomische aspecten. De infrastructuur is nog afgewogen op basis van milieuonderzoeken, financiën, de verkeerskundige verschillen van de infravarianten, bedrijfsmatige aspecten van VDL Nedcar en het draagvlak in de omgeving.

Op grond van het vigerende bestemmingsplan 2000 zouden het Warehouse on wheels en het personeelparkeren daar moeten komen, waar nu het distributiecentrum van Mitsubishi staat en waarnaast de Katoen Natie van plan is om te gaan bouwen. Als het bestemmingsplan op die manier zou worden gevolgd, zou het Sterrebos meer of geheel behouden kunnen worden en zou de Yard minder groot hoeven te worden. Bovendien kan Nedcar dan al dat verkeer sneller en beter ontsluiten via de nieuwe ongelijkvloerse kruising met de N297.

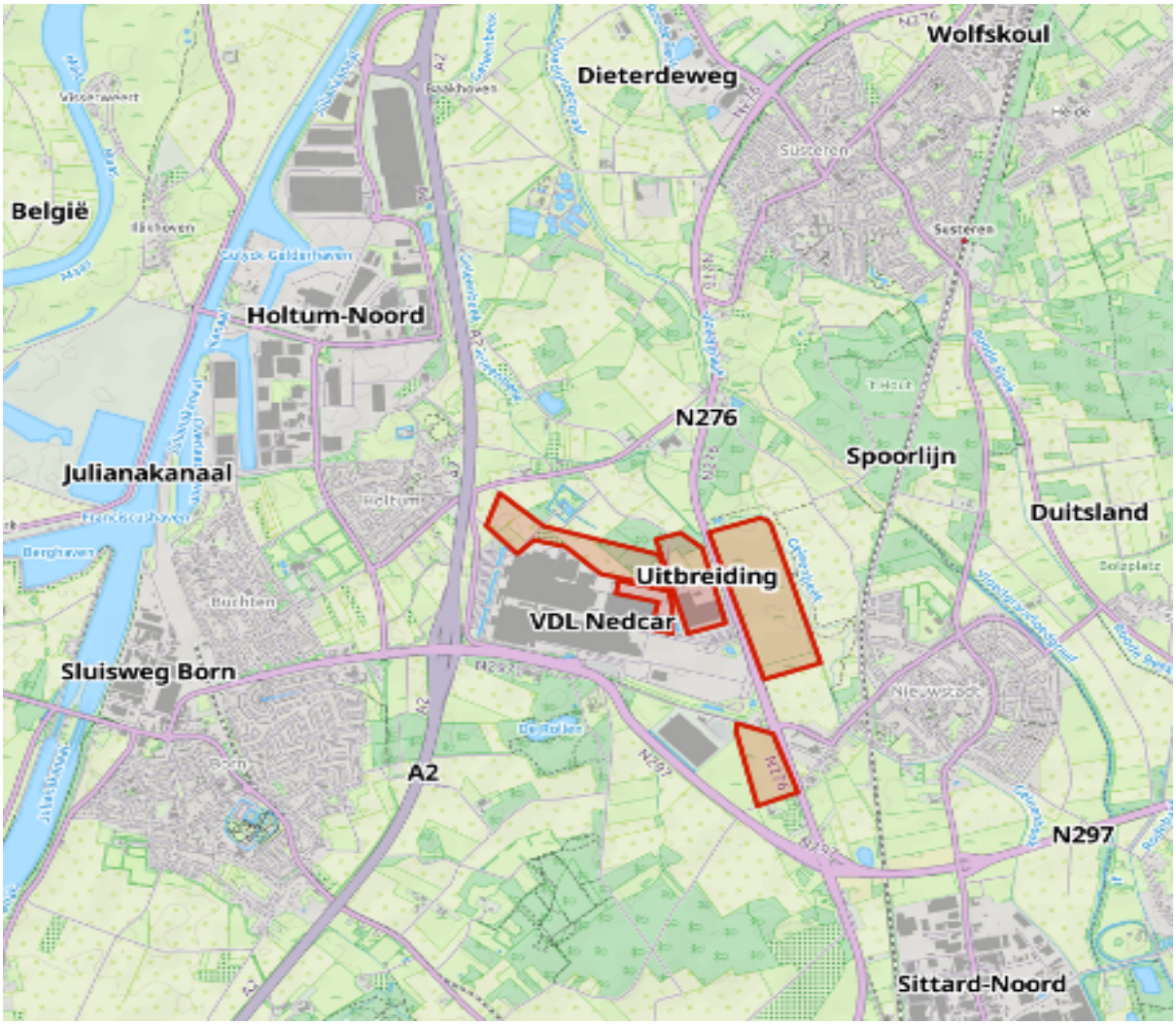
2.1.1 Smalste stukje Nederland verdrukt door industrie en logistiek

Nieuwstadt bevindt zich het smalste stukje Nederland, waar je binnen een uurtje van België naar Duitsland wandelt. De ruimte voor die wandeling wordt echter steeds meer ingenomen door industrieterreinen en de infrastructuur om die industrieterreinen te bereiken.

Sittard-Noord, VDL Nedcar, Wolfskoul, Dieterdeweg, Holtum-Noord, Sluisweg Born, het Julianakanaal, de A2 en de N-wegen doorsnijden en scheiden de laatste stukjes groen.

Met de voorgenomen uitbreiding van VDL Nedcar wordt de huidige fabriek verdubbeld, zowel in productie en logistiek (vrachtverkeer) als in het gebruik van de schaarse grond, die nu nog in gebruik is als natuur en landbouwgebied. Hierdoor raakt Nieuwstadt verder ingeklemd tussen VDL Nedcar en het industrieterrein Sittard-Noord. Nieuwstadt heeft al veel geluidsoverlast van de N297 en nu wordt ook de N276 zeer waarschijnlijk zo'n 300 meter naar Nieuwstadt verplaatst, vanwege de voorkeur voor deze ‘randweg-variant'.

Met de uitbreiding van VDL Nedcar en aangrenzende projecten, zoals van de Katoen Natie, ontstaat in het Smalste Stukje Nederland een vrijwel aaneengesloten industriegebied van Sittard-Noord, via VDL Nedcar, naar Holtum-Noord. In de lijn Millen-Nieuwstadt-Holtum-België, neemt deze industrie meer dan 60% van de schaarse ruimte in.



2.1.2 Uniek historisch bekenlandschap dreigt te verdwijnen

Door en langs Nieuwstadt stromen de Geleenbeek, de Vloedgraaf en de Rode Beek, die samen ooit een uniek bekenlandschap vormden van brede beekdalen met een rijke flora en fauna. In de vorige eeuw werden zij eerst gekanaliseerd maar daarna kregen ze steeds meer ruimte om te meanderen. Ooit meanderde de Geleenbeek als Sluysbeek door het open gebied Broeckveld, waar VDL Nedcar nu wil uitbreiden tot aan de kern Nieuwstadt. Dit Broeckveld en de andere weiden, akkers en struikgewas vormden een samenhangend geheel met het Sterrebos, 't Hout en het kasteel Wolfrath. De sporen van dat verleden zijn door industrialisatie in de vorige eeuw nog nauwelijks te herkennen, maar dreigen nu volledig te verdwijnen onder hoge gebouwen en asfalt.

2.1.3 Sterrebos

VDL Nedcar en de Provincie streven wel naar behoud van het kasteel Wolfrath, maar vernietigen het aangrenzende landschap. Het eeuwenoude Sterrebos wordt grotendeels weggekapt, om er kolossale 25 meter hoge productiegebouwen te plaatsen, waarnaast het resterende bosje kan verpieteren. Men behoudt alleen wat bomen voor het uitzicht vanuit het kasteel Wolfrath, dat VDL Nedcar gebruikt voor de ontvangst van (potentiële) klanten.

De uitbreiding van de fabriek betekent, volgens de beschrijving in de omgevingsvergunning, dat een groot deel van het Sterrebos geveld moet worden. In de betreffende WABO-vergunning, zaaknummer 2020- 201938, staat vermeld: het vellen van een houtopstand.

Tegen het vellen van deze houtopstand, een groot deel van het Sterrebos, maken wij nadrukkelijk bezwaar, omdat daarmee een substantieel stuk natuur teniet wordt gedaan.

Kwetsbare diersoorten, zoals Dassen en Reeën, vinden hier nu een beschermde verblijfplaats, wat door het kappen van de houtopstand voor hen verloren gaat. De voorgestelde verplaatsing van de dassenburcht is risicovol, passief verplaatsen is beter [bron: stichting Das en Boom].

Wij maken bezwaar tegen de opvatting dat er geen alternatieven haalbaar zijn voor het vellen van de houtopstand. Het is niet correct dat voor de besluitvorming nog niet alle alternatieven naar behoren zijn uitgewerkt. Voordat een voorstel ter besluitvorming ter tafel ligt, dienen alle beschikbare alternatieven

te worden onderzocht, dan wel voorwaardelijk voor besluitvorming te worden gemaakt . De provincie en VDL zijn in de positie om de houtopstand geheel of voor een veel groter deel te behouden door een alternatieve invulling van de uitbreiding.

2.1.4 Oorzaak

De hele uitbreiding en inpassing van VDL Nedcar en de aanpassing van de infrastructuur mag eigenlijk niets kosten, dat is het belangrijkste uitgangspunt, dat VDL en provincie hanteren. ‘Lean and mean' noemt men dat. Voor de leefbaarheid en voor de veiligheid heeft men geen oog en geen geld.

De oplossing van provincie en VDL Nedcar is ontstaan binnen de volgende ontwerpruimte:

- Bedrijfsmatig : zo kort mogelijke lijnen tussen aansluitende functies, beschikbare grond volledig benutten.
- Bedrijfseconomisch : zo laag mogelijke investeringen.
- Juridisch : bestemmingen waar nodig en mogelijk aanpassen voor bedrijfsvoering.
- Natuur : bos en bomen vormen het sluitstuk voor de inpassing, als het niet anders gaat mag er worden gekapt.
- Leefbaarheid : als het plan maar binnen de normen blijft.

2.1.5 Onvoldoende onderzoek verricht naar alternatieven

De Commissie m.e.r. heeft geadviseerd om na te gaan of met de ontwikkeling van een integraal alternatief, waarbij de fabrieksuitbreiding en het bereikbaarheidsvraagstuk in samenhang worden bekeken, de nadelige effecten op de omgeving zoveel mogelijk kunnen worden vermeden. De Commissie refereert daarbij aan de waarde van het Sterrebos en de ruimtelijke kwaliteit, landschap, cultuurhistorie en natuur. Naar aanleiding van dit deel van het advies van de Commissie m.e.r. is besloten in dit MER nogmaals na te gaan of er mogelijkheden zijn om het ruimtebeslag van de uitbreiding en de effecten op de leefomgeving, landschap, cultuurhistorie en natuur te beperken

Deze nadere analyse wordt verricht ten aanzien van alle alternatieven. Als deze nadere analyse leidt tot een realistisch en haalbaar alternatief, dan zal dit alternatief in het MER verder worden uitgewerkt en meegenomen. Deze analyse is uitgevoerd in hoofdstuk 3 van dit MER.

Het is niet correct dat voor de besluitvorming nog niet alle alternatieven naar behoren zijn uitgewerkt. Voordat een voorstel ter besluitvorming ter tafel ligt, dienen alle beschikbare alternatieven te worden onderzocht, dan wel voorwaardelijk voor besluitvorming te worden gemaakt.

Volgens het MER rapport: Middels opgaande begroeiing kan de buffer tussen Nieuwstadt en de industriële bebouwing versterkt worden. De uitvoering en architectuur van de gebouwen kan een mitigerend effect op het aanzicht van de industriële bebouwing hebben. Bij middenwegalternatieven is deze mitigatie goed mogelijk. Op het kasteellandgoed Wolfrath worden waardevolle historische zichtrelaties en visuele kwaliteiten aangetast. Randwegalternatieven leiden tot een nieuwe doorsnijding van de Geleenbeek en daarmee de bronsgroene landschapszone. Mitigatie is hier goed mogelijk.

Wij vinden het vanzelfsprekend en noodzakelijk dat bovengenoemde mitigerende maatregelingen getroffen worden. Deze punten van landschappelijke inpassing zijn ook duidelijk naar voren gebracht op de informatieavonden voor bewoners en belangenverenigingen. De aanleg van deze voorzieningen die onderwerp vormen van handhaving van de leefbaarheid dienen als voorwaarde in de besluitvorming te worden opgenomen, een plan of een voornemen zonder voorwaarde biedt geen garanties.

De "ambitie" om het perceel tussen randweg en Nieuwstadt met bomen te beplanten moet ingewilligd worden.

Op de recente webinar werd de vraag gesteld wat er met "ambitie" bedoeld wordt. Het antwoord was dat er sprake is van een onteigeningsprocedure, die nog opgestart moet worden. Daarover was niets gemeld in de stukken die aangereikt zijn.

Daarnaast vragen we ons af hoe haalbaar dit allemaal is, aangezien onteigend moet worden in de Gemeente Echt-Susteren, terwijl het plangebied in de Gemeente Sittard-Geleen ligt. Een onteigeningsprocedure over de grenzen van twee gemeentes heen is niet eenvoudig, als het al haalbaar is. Voor de Gemeente Echt-Susteren is er n.l. geen reden om te onteigenen.

Opmerking over Yard-E: Boven Figuur 8.9 in het MER rapport staat dat in de referentiesituatie een gebouw van 15 meter hoog mogelijk is. Dit punt verdient nader onderzoek, want mogelijk heeft Yard-E nog steeds een landbouw bestemming.

Maar eigenlijk vinden wij dat VDL-Nedcar en de provincie nog veel verder hadden kunnen gaan in hun ambities en dat hebben verzuimd. Ambities die zowel voor VDL-Nedcar, als de provincie als voor de omgeving veel beter uitpakken. Wij hebben daar de volgende alternatieve oplossing voor de uitbreiding voor voorgesteld en vinden dat dit alternatief onvoldoende is onderzocht door VDL-Nedcar en de provincie. Daar maken wij bezwaar tegen en wij verzoeken VDL-Nedcar en de provincie om dat bezwaar serieus te nemen door alsnog een gedegen en onafhankelijk onderzoek te laten doen naar dit alternatief en ons te informeren over de bevindingen, conclusies en aanbevelingen van dat onderzoek.

Conform het vigerende bestemmingsplan uit het jaar 2000 is het terrein, dat nu in handen is van Mitsubishi en Katoen Natie bestemd voor parkeren personeel en toeleverantie van Nedcar. De toeleverantie is zowel in de huidige situatie als in de geplande uitbreidingssituatie door Nedcar in ingevuld met het Warehouse on Wheels (WoW). Door die functies aldaar te realiseren i.p.v. op het Yard-terrein, zouden het maken van een uitweg aan de N276 en het vellen van een houtopstand van het Sterrebos niet of in mindere mate nodig zijn. Er zijn naar onze indruk onvoldoende inspanningen geleverd om deze invulling conform het vigerende bestemmingsplan te realiseren. Katoen Natie heeft nog niet gebouwd, het terrein ligt nog braak en geruchten gaan dat Mitsubishi haar Europese distributiecentrum wil verplaatsen naar Eindhoven.

De provincie en VDL samen bezitten voldoende terreinen in Limburg (provincie) en in Eindhoven, waar VDL zeer veel gebieden in eigendom heeft en als industriële hoofdrolspeler ook andere eigenaren kan mobiliseren, om Mitsubishi en Katoen Natie alternatieven te bieden. In verhouding tot het belang van het behoud van het Sterrebos en de leefbaarheid van Nieuwstadt, hebben de provincie en VDL zich onvoldoende ingezet voor dit alternatief.

2.1.6 Oplossing

De Groene Sporenwolf vindt dat er een betere oplossing mogelijk is. Een oplossing, die beter werkt voor VDL Nedcar en beter is voor de natuur en de leefbaarheid in Nieuwstadt. Deze oplossing wordt hier toegelicht.

Om te beginnen, ontstaan er andere mogelijkheden, door een andere ontwerpruimte te kiezen:

- Bedrijfsmatig : idem zo kort mogelijke lijnen tussen aansluitende functies, maar alleen grond benutten, die echt nodig is voor de bedrijfsvoering (niet ‘op de grond zitten').
- Bedrijfseconomisch : extra investeringen zijn haalbaar, als deze jaarlijks voldoende besparingen opleveren (terugverdienmodel).
- Juridisch : win-win zoeken met andere belanghebbenden (inwoners Nieuwstadt);

- Natuur : bos en bomen vormen het vertrekpunt voor behoud en versterking van de natuur en daarmee de natuurlijke inpassing van de uitbreiding.
- Leefbaarheid : uitbreiding zien als kans om de leefbaarheid voor de buren, de inwoners van Nieuwstadt en deel van het personeel, te verbeteren.

Door dezelfde vraagstukken te beschouwen vanuit deze alternatieve ontwerpruimte, komen andere oplossingen in beeld.

2.1.6.1 Overbodig parkeerterrein Yard

Op het huidige fabrieksterrein komt al voldoende parkeergelegenheid voor 6.500 medewerkers. Op de piekmomenten kan groepsvervoer, zoals bussen, de overige buitenlandse flexwerkers naar het werk brengen. De uitbreiding voorziet echter in extra parkeerplaatsen op het Yard-terrein, alleen omdat het personeel vandaar wat minder ver hoeft te lopen naar hun werkplek. Dat parkeerterrein is dus overbodig.

2.1.6.2 Industriepark bestemd voor ingaande logistiek VDL Nedcar

Buiten de Yard is ruimte voor uitbreiding op het Industriepark. Dit hele gebied heeft als bestemming toeleveranciers voor VDL Nedcar. Daar staat nu alleen nog het gebouw van Mitsubishi. Het bedrijf Katoen Natie wil ernaast gaan bouwen aan de Limbrichterweg. Aangezien deze bedrijven niets van doen hebben met VDL Nedcar, kunnen daarvoor beter andere, en ook voor deze bedrijven betere, locaties worden gezocht. Dan kan het Industriepark worden gebruikt, waarvoor het in het bestemmingsplan bestemd is.

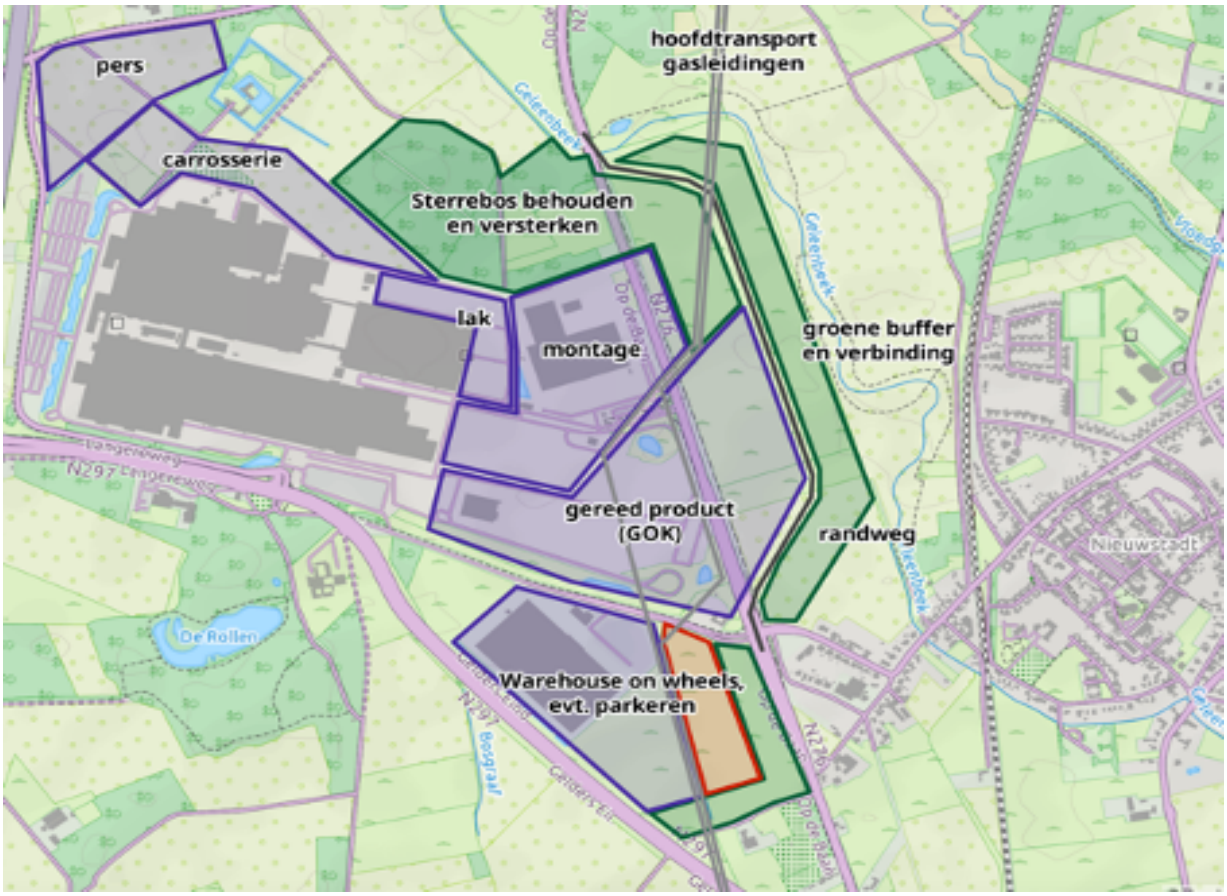
2.1.6.3 Warehouse on wheels en evt. parkeren horen thuis op Industriepark

VDL Nedcar heeft haar toeleverantie nu georganiseerd met de Warehouse on wheels, dat zijn vrachtwagens, die zijn ingericht als magazijn. Volgens het bestemmingsplan is het Industriepark dus bestemd voor het Warehouse on wheels. Laat dat nu net ook een van de logistieke functies zijn, die nu op de Yard zijn gepland! Bovendien ligt het Industriepark direct aan de geplande ontsluiting voor het vrachtverkeer aan de N297 bij Amrath. Het Warehouse on wheels kan dus veel beter worden gerealiseerd op het Industriepark dan op de Yard. En als er toch nog meer parkeerruimte nodig is, kan dat ook daar, waarmee ook al het personeelverkeer via Mitsubishi Avenue naar de N297 bij hotel Amrath kan lopen. Daarmee wordt alle extra drukte en sluipverkeer van de randweg variant voorkomen!

2.1.6.4 Sterrebos behouden door montagehal aan westelijk deel Yard

Op de Yard vrijgespeelde ruimte kan dienen om de montagehal gekanteld naar de Yard te bouwen, met directe aansluiting op de GOK Yard. De montagehal hoeft zo niet ten koste te gaan van het Sterrebos. Voor VDL Nedcar betekent deze oplossing bovendien minder kans op beschadiging van de geproduceerde auto's, omdat de auto's direct van de montagehal op de GOK-Yard uitkomen!

Hoewel de A2 wordt verbreed, is daar best nog meer ruimte om de pershal wordt iets meer naar de A2 te bouwen. Zo kan ook de carrosserie worden gebouwd naast het Sterrebos.



2.1.7 Voordelen voor VDL Nedcar en personeel

Met deze oplossing sluiten de functies van de fabriek beter op elkaar aan en kan zowel het vrachtverkeer als het personeel geheel via Mitsubishi avenue naar de N297 en A2 worden ontsloten met de geplande ongelijkvloerse kruising.

Door het onnodige parkeerterrein op de Yard te laten vervallen en het Warehouse on wheels (WoW) van de Yard naar het Industriepark te verplaatsen, kan de resterende GOK Yard worden gerealiseerd over een smallere strook van het uitbreidingsgebied, meer naar het westen en worden aangesloten op de reeds aldaar geplande GOK Yard.

Het op elkaar aansluiten van de GOK Yards biedt VDL Nedcar meer flexibiliteit in het kunnen verdelen en plaatsen van de aantallen geproduceerde auto's vanuit de twee montagehallen!

2.1.8 Voordelen voor de provincie

Een kortere randweg kost de overheid minder geld dan de huidige geplande randwegvariant.

2.1.9 Voordelen voor natuur en leefbaarheid Nieuwstadt

Dat biedt dan ruimte voor een herstel van het dal van de Geleenbeek aan beide oevers, met een bredere groenbuffer en echt wandelgebied tussen VDL Nedcar en Nieuwstadt, wat ook het Wolfrathgebied in zijn eeuwenoude glorie zou laten herleven. De groene buffer is ook noodzakelijk om de 25 meter hoge montagehal zoveel mogelijk aan het zicht te onttrekken, want die montagehal steekt in deze oplossing wel over de huidige rijksweg N276. Zo kan dat Geleenbeekdal een groene parel worden langs een industriegebied.

Dat dal kan ook een bijdrage leveren aan de compensatie voor de stikstof c.q. Co2 vervuiling en bijdragen aan betere luchtkwaliteit.

Bij deze oplossing kan al het verkeer, ook het woon-werk verkeer van het personeel worden afgewikkeld via de ongelijkvloerse kruising en de N297. Daardoor wordt de N276 minder belast en nemen de risico's voor de verkeersveiligheid voor al het verkeer over en langs de N276 af.

2.1.10 Haalbaarheid

Als Mitsubishi en de Katoen Natie zijn te bewegen om zich elders te vestigen, heeft VDL Nedcar tijdens de laatste sessie in kasteel Wolfrath aangegeven het plan te willen heroverwegen t.a.v. de logistieke functies, die nu op de Yard zijn gepland. Het warehouse on wheels en het parkeerterrein kunnen dan verhuizen van de Yard naar het Industriepark. Winst voor de natuur, recreatie en de leefbaarheid van Nieuwstadt wordt dan in elk geval een veel bredere groene buffer met bomen en struiken tussen de randweg en Nieuwstadt en langs de N276 tussen Aan de Linde en de Limbrichterstraat.

Dit kost extra investeringen in andere locaties voor Mitsubishi en Katoen Natie, maar daar staan jaarlijks besparingen tegenover door een efficiëntere logistiek en productie voor VDL Nedcar.

2.1.11 Win-win-win voor VDL Nedcar, de natuur en de leefbaarheid in Nieuwstadt

Deze oplossing is niet alleen beter voor de leefbaarheid in Nieuwstadt, het is bedrijfsmatig gezien een betere oplossing voor VDL Nedcar. Een mooie win-win tussen economie, natuur en leefbaarheid. En ook nog eens goed passend in het provinciale bomenplan.

Wij maken daarom bezwaar tegen de wijze van uitbreiden, waarvoor VDL-Nedcar nu heeft gekozen. Tevens verzoeken wij dat het hier aangegeven alternatief serieus wordt onderzocht.

3 Bezwaar tegen het bij de bovenstaande ontwerpen behorend MER

Bezwaar tegen de MER behorene bij:

1.het ontwerp-inpassingsplan ‘Uitbreiding VDL Nedcar’ met bijbehorende stukken (identificatienummer (ID)): NL.IMRO.9931.VDLNedcar-ON01 (incl. bijbehorend ontwerp-vaststellingsbesluit);

2.het ontwerpbesluit omgevingsvergunning Wabo voor de activiteiten ‘bouwen van een bouwwerk’,‘revisie- en veranderingsvergunning milieu’, ‘handelingen met gevolgen voor beschermde monu-menten’, ‘maken van een uitweg’, ‘vellen van een houtopstand en een bij provinciale verordeningaangewezen activiteit’ ten behoeve van de uitbreiding van VDL Nedcar op het grondgebied vande gemeente Sittard-Geleen en (gedeeltelijk) gemeente Echt-Susteren, zaaknummer 2020-201938;

3.1 Oost-Europese vrachtwagens

Wij zien nergens dat de verouderde Oost-Europese vrachtwagens zijn meegenomen in de berekeningen van luchtvervuiling. Daar maken wij bezwaar tegen, want juist deze vrachtwagens vervuilen de lucht zoveel meer als nieuwe vrachtwagens, die wel voldoen aan de Euro-6 normen.

3.2 Metingen tijdens Corona lockdown

Als er metingen van welke aard dan ook voor het vaststellen van waarden, zoals geluidsoverlast, luchtvervuiling of verkeersdruk, zijn gedaan tijdens de intelligente lockdown als gevolg van de uitbraak van het Coronavirus, dan maken we daar bezwaar tegen, aangezien er dan geen normale waarden, zoals voor de Corona-uitbraak en buiten de Corona-lockdown perioden mogen worden verwacht op te treden.

3.3 Stikstof depositie en compensatie

In de berekeningen van de stikstof depositie dienen zowel de kap van bomen, zoals het goud-groene Sterrebos, de bouw van gebouwen, de aanleg van verhardingen, de infrastructuur, als alle voorziene vervoersbewegingen op de terreinen, de aan en afvoer van personeel, materialen en gereed product te worden meegenomen.

De stikstofcompensatie moet in dezelfde regio plaatsvinden als waar de stikstof wordt veroorzaakt om dat gebied te beschermen. Er zijn dus nogal wat maatregelen nodig om hieraan te voldoen. De Groene Sporenwolf heeft daarvoor voorstellen gedaan.

3.4 Stikstof uitstoot

De berekening van de stikstof uitstoot is als volgt tot stand gekomen: de bestaande vergunning, welke meer dan 15 jaar oud is, en de productie van 350 000 auto's per jaar vergunt, is opgerekt door de veronderstelling dat de uitstoot van productieprocessen en auto's nu zo gunstig is dat er ook wel een productie van 400 000 auto's per jaar onder de oude vergunning te accepteren is.

Deze methode klopt niet, want

- Stikstof heeft een cumulatie probleem; zo moeten onder meer de verbreding van de A2 etc moet meegenomen worden én de uitstoot als gevolg van de jarenlang voorziene werkzaamheden.

- De stelling dat uitstoot van productieprocessen en auto's gunstiger is dan ten tijde van afgifte van de vergunning in 2000 is niet onderbouwd.

- Men mag alleen rekening houden met toekomstige waardes als objectieve getallen beschikbaar zijn. De referentie moet objectiveerbaar zijn, dus obv vastgesteld beleid. De vraag is of er ergens vastgesteld beleid is waaruit milieugevolgen per 2040 kunnen worden afgeleid. Men mag niet zomaar bestaand beleid dat ziet op 2030 dan maar 10 jaar doorrekenen. Die laatste 10 jaren zijn dan immers geen ontwikkelingen obv vastgesteld beleid.

- Natura 2000 gebied De Grensmaas ligt vlakbij het plangebied. Het bestuursorgaan, onderscheidenlijk de aanvrager van de vergunning dient een passende beoordeling van de gevolgen van de toename van stikstofdepositie voor het Natura 2000-gebied te maken, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen voor dat gebied.

3.5 Luchtkwaliteit

De passages betreffende de stikstofvervuiling bieden geen soelaas voor het probleem.

- Waarom is de verbreding van de A2 etc niet meegenomen in de uitstoot van stikstof evenals de uitstoot als gevolg van de jarenlang voorziene werkzaamheden.

- Nergens is onderbouwd dat de uitstoot van productieprocessen en auto's gunstiger zal zijn dan ten tijde van afgifte van de vergunning in 2000.

Wanneer er toch sprake van toekomstgerichte visie, gebeurt dat op een ongefundeerde manier. Is het niet zo dat men mag alleen rekening houden met toekomstige waardes als objectieve getallen beschikbaar zijn, als de referentie objectiveerbaar isn, dus obv vastgesteld beleid. De vraag is of er ergens vastgesteld beleid is waaruit milieugevolgen per 2040 kunnen worden afgeleid. Men mag niet zomaar bestaand beleid dat ziet op 2030 dan maar 10 jaar doorrekenen.

Ook de aantasting van de luchtkwaliteit (o.a. fijnstof) door de Yard-E en de toename van de algemene verkeersdruk zijn niet meegenomen.

Aangezien het hele terrein (inclusief het IPS, Industrial Park Swentibold) een zeer goed af te bakenen gebied is, willen we ook nog eens de mogelijkheid om dat gebied als milieuzone te definiëren zoals bijvoorbeeld de Maasvlakte bij Rotterdam. Dan laten GS en VDL Nedcar écht zien dat ze leefbaarheid serieus nemen.

In dit kader zou er een officieel RIVM-meetpunt moeten komen. Onder burgers heerst het vermoeden dat de luchtkwaliteit verder verslechterd als de uitbreiding eenmaal is gerealiseerd en in gebruik is. Als overheid kan die angst worden weggenomen door een professioneel RIVM-meetpunt te (laten) realiseren aan de oostkant van VDL Nedcar tussen de Yard en de bebouwde kom van Nieuwstadt en deze op te laten nemen in het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML). Meten is weten.

3.6 Omgevings- en milieukwaliteit

De provincie acht een goede milieukwaliteit cruciaal voor de gezonde, veilige en schone leefomgeving.

We merken op dat m.b.t. luchtkwaliteit (o.a. fijnstof) de Yard-E en de toename van de algemene verkeersdruk niet meegenomen zijn. Dat geldt overigens ook voor onderzoek naar de gevolgen van de waterkwaliteit. Verder valt op dat over het wegverkeer geen prognose mbt fijnstof gemaakt is.

3.7 Bezwaren tegen de methode waarop zaken onderzocht en vastgesteld zijn

3.7.1 Onderzoek naar deelaspecten, zonder naar totaliteit te kijken

De uitbreidingsvoorstellen en de plannen zoals vastgelegd in documenten mbt PIP getuigen van een aanpak van de gevolgen gericht op deelaspecten en niet op de totaliteit van gevolgen die al deze plannen in een bredere context zullen hebben voor de leefbaarheid in Nieuwstadt.

Door alleen of bijna exclusief aandacht te hebben voor onderdelen wordt vergeten te kijken naar het complex van factoren dat gevolgen heeft voor de hele leefomgeving van de kern Nieuwstadt.

Enkele voorbeelden

1-Zo wordt de hele stikstofproblematiek van dit moment nauwelijks mee genomen in de plannen.

2- Er zijn regelingen voor industrieel afvalwater, maar niet voor regenwater dat neergedaald is bedrijfsgebouwen zoals warehouse on wheels, op parkeerterreinen; is dat niet vervuild en mag dat zo maar in de Geleenbeek stromen?

3- Bij de maatregelen mbt de lichtoverlast is er geen aandacht voor de impact van de verlichting op de woningen in Nieuwstadt en op de omliggende restanten van de natuur en dus de biodiversiteit aldaar…

4- In hoeverre is er gedacht aan de horizonvervuiling voor de dorpskernen , dichtbij of verder verwijderd?

5- Wat de geluidsoverlast betreft zijn er voorzieningen voorgesteld, maar is onderzocht wat het effect is van dat indringend geluid als je niet achter glas zit als je huis niet binnen de geluidszone valt? In hoeverre beschermt een mogelijke geluidswal afdoende en wat zijn de gevolgen voor mensen die net niet achter de geluidswal wonen?

6- Hoe zit het met geluidsoverlast in het bestaand wandelgebied langs de Geleenbeek?

7- Hoe zit met het sluipverkeer dat de drukke en overbelaste wegen zal vermijden en door de dorpskernen zal rijden?

8- Waarom is verkeer naar en van het industrieterrein niet meegerekend?

9- Bij het onderzoek naar geluidsoverlast wordt Nieuwstadt aangemerkt als gelegen buiten het plangebied, waarmee er geen sprake is van onderzoek naar geluidsoverlast.

10- Het verruimen van de grenzen voor toelaatbaar industrielawaai voor 66 woningen vinden is gebeurd zonder voorafgaande verkenningen.

En zo kunnen we nog vele aspecten opsommen die niet onderzocht zijn of die niet worden besproken of betrokken bij de compensaties….

Er worden gekeken m.a.w. gekeken naar afzonderlijke elementen zoals infrastructuur, bodemgebruik, de gevolgen voor lucht, water, geluid en licht. Mbt al deze aspecten worden plannen ontwikkeld en voorstellen gedaan die op zich remedierend zijn op dat gebied maar dat gebeurt niet of te weinig vanuit een totaalvisie; men maakt geen optelsom van alle negatieve gevolgen voor mens en milieu in combinatie met reeds bestaande problemen op gebied van van vervuiling van water, geluid en licht, er wordt gedaan alsof er sprake is van een bestaande nulwaarde en dan vallen de gevolgen van de plannen wel mee en kan men volstaan met compensatie. Er wordt gedaan alsof dat de enige factoren zijn die van invloed terwijl de plannen juist leiden tot een cumulatie van reeds bestaande problemen.

3.7.2 In plaats van feiten is onderzoek gericht op legitimeren plannen

Ons bezwaar richt zicht tegen het ontbreken van gedegen metingen van reeds bestaande overlast voor lucht, water en licht en geluid. Er zou dus een nieuwe verkenning moeten gebeuren mede omdat de conclusies getrokken uit verkenningen uit 2017 niet meer valabel zijn.

Er is te weinig feitelijk onderzoek gedaan, er zijn te weinig degelijke metingen verricht zeker omdat men zich baseert op metingen en onderzoek in de tijd dat corona veel industriële en verkeersprocessen stillegde of herleidde tot een laag niveau.

Bovendien gaan ze uit van te verwachten gevolgen, van resultaten van toekomstige metingen en die interpreteren ze zo dat ze gunstig uitpakken voor hun plannen. Ze baseren zich niet op nulmetingen maar op te verwachten metingen.

De adviezen die o.a. Antea uitgebracht heeft lijken alleen maar te dienen om de uitbreidingsplannnen te legitimeren. De provincie heeft geen grondige onderzoeken laten verrichten naar de gevolgen.

4 Bezwaar tegen ontwerpbesluit Wet natuurbescherming, Natura 2000-gebieden (zaaknr. 2020-202050)

4.1 Niet 3000 m maar 2500 m vanaf grensmaas bij Illikhoven

Het grootste Natura 2000 gebied van Limburg, de Grensmaas, ligt bij Illikhoven op 2500 meter van het uitbreidingsterrein van VDL Nedcar, en niet op de in het ontwerpbesluit vermelde 3000 meter.

4.2 Conclusies natuuronderzoek niet genoemd

De conclusies van het natuuronderzoek niet worden genoemd. Namelijk het kiezen voor een andere variant als dit mogelijk is om de bestaande vleermuispopulatie en vogels in het bosgebied te beschermen. Ook wordt er niet gesproken over compensatie van deze gebieden.

4.3 Stikstofdepositie vermindert de kansen op herstel van elders bedreigde soorten

Honderd jaar geleden werden met manden nog zalmen uit de Maas gevist. Limburgse beken worden ook nu weer ontwikkeld als paaigebieden voor vissoorten. De stikstofdepositie als gevolg van de uitbreiding van VDL-Nedcar kan dat proces verstoren, aangezien deze vissen door de Maas vanuit zee hun weg moeten kunnen vinden naar de paaigebieden in de Limburgse beken. Zeker als die depositie ook ten koste gaat van afhankelijke soorten. Deze projecten zijn niet alleen belangrijk om bedreigde soorten in stand te houden, maar bieden op termijn ook kansen voor herstel van de visstand en daarmee kansen voor visserij en recreatie.

5 Bezwaar tegen het ontwerpbesluit hogere waarden industrielawaai Wet geluidhinder geluidhinder voor 65 woningen inNieuwstadt (gemeente Echt-Susteren) en 1 woning in Born (gemeente Sittard-Geleen) vanwege de gewijzigde geluidzone van het bedrijventerrein IPS Swentibold

5.1 Geluidszone verkleind

Wij maken bezwaar tegen het verkleinen van de geluidszone, waardoor de scope van de theoretische bepaling van te verwachten, optredende en/of toegestane geluidswaarden en geluidsoverlast wordt verlaagd ten opzichte van eerdere normen en vergunningen.

Tevens maken wij bezwaar tegen het hanteren van sterk verouderde normen (uit 1979 van het niet meer bestaande ministerie van VROM). Het kan toch niet zo zijn dat er geen normen, metingen en berekeningen van recentere datum beschikbaar zijn in de nationale dan wel Europese normenkaders, al dan niet met een definitieve status, zoals provisionele (tijdelijke) doch in praktijk erkende en alom gehanteerde status.

5.2 Grenswaarden

We maken bezwaar tegen de in het ontwerpbesluit vastgestelde hogere toegestane grenswaarden. Daarmee wordt bepaald dat betrokkenen straks in de tuin en met open ramen genoegen moeten nemen met meer geluidsoverlast dan eerder de norm was.

De normen worden opgeschroefd en woningisolatie wordt aangeboden, maar daar heb je dus niets aan in je tuin en als je alleen met je raam open kunt slapen. We maken er bezwaar tegen dat de grenswaarden worden verhoogd voor alleen die huizen in de geluidszone, waar de grenswaarden niet eerder zijn verhoogd. Ook hier maken wij bezwaar tegen deze gang van zaken en het hanteren van normen van het niet meer bestaande ministerie van VROM uit 1979.

Ook maken we bezwaar tegen het ontbreken van een uitleg, die begrijpelijk is voor de betrokken burgers. De stukken staan vol met vakjargon, dat onvoldoende wordt verklaard en vertaald naar de belevingswereld van de omwonenden, waardoor zij niet in staat worden gesteld om de daadwerkelijk optredende veranderingen in de geluidsoverlast te kunnen begrijpen en beoordelen. Tijdens de laatste informatieavond in hotel Amrath hebben wij nog om een begrijpelijke uitleg gevraagd, maar de aanwezige specialist kon die niet geven. Een door ons verzochte ‘Jip-en-Janneke'-versie van de stukken, waarvoor we hebben geadviseerd en gevraagd dat de betrokken specialist zou samenwerken met communicatie-deskundigen, is ook nooit verschenen. Daardoor zijn wij onvoldoende in staat gebracht om het ontwerpbesluit te kunnen begrijpen en beoordelen. Daar maken wij bezwaar tegen, want wij vinden dat hierdoor een rechtsongelijkheid is ontstaan tussen enerzijds VDL-Nedcar en de haar ingehuurde specialisten en anderzijds de omwonende burgers, die zo onvoldoende in staat zijn gesteld om hun rechten, dan wel hun bezwaren tegen de door VDL-Nedcar aldus uitgeoefende rechten en acties, te kunnen formuleren en duidelijk over te brengen in deze procedure.

Verder valt ons op bij de geluidsvoorschriften in de ontwerpvergunning dat voor verschillende woningen hogere geluidsnormen zijn opgenomen dan normaal (nachtperiode). Nu kan dit altijd al zo zijn geweest, maar dan moeten deze woningen wel zijn uitgerust met extra geluidsisolerende maatregelen.

Als dit nieuw is hebben alle eigenaren van de woningen het recht om een verzoek te doen om de waarde vermindering van de woning te compenseren. Dit betekent in veel gevallen dat 's nachts niet meer met de raam open kan worden geslapen, zonder geluidhinder te ondervinden. Dit kan leiden tot gezondheidsschade. Bij oude woningen betekent dit aanpassing van de woning om mechanische ventilatie (of WTW) aan te brengen om de ventilatie op peil te houden, en wat te denken van koeling in de zomer (airco ipv luchten) dus meer energieverbruik!

5.3 Niet meenemen verkeer van/naar Nedcar (classificatie als stedelijk gebied)

In het ontwerpbesluit staat dat het gebied tussen Nieuwstadt en Nedcar kan worden aangemerkt als stedelijk gebied en dat daarvoor het verkeer van en naar Nedcar niet hoeft te worden meegenomen in de geluidsbelasting. Wij maken daar bezwaar tegen omdat het Redcar-complex geen aan de kern Nieuwstadt aansluitend industrieterrein vormt en er dus niet mag worden gesproken van een ‘stedelijk gebied'. Zie hiervoor ook het verschil met bijvoorbeeld het industrieterrein Sittard-Noord en de naastliggende woonwijken van Sittard, dat is een totaal andere situatie dan tussen Nieuwstadt en Nedcar.

Wij maken er bezwaar tegen dat om die reden het verkeer van en naar Nedcar is niet meegerekend in het bepalen van de geluidsbelasting.

5.4 Metingen tijdens Corona-tijd uitgevoerd

5.5 A.2.1 Geluidsoverlast

Geluidshinder

Het verruimen van de grenzen voor toelaatbaar industrielawaai is nefast voor de natuur, voor dier en mens. Isolatie voor 66 woningen vinden wij een gebrekkige en onvoldoende compensatie, want wat heb je daaraan, als je alleen kunt slapen met een raam open, en wat heb je daaraan, als je van je rust wilt genieten in je tuin?

Naast de risico's voor blijvende gehoorschade en kwaliteit van leven, zal de waarde van onroerend goed en gronden dalen.

In Kenmerk Z19/002978 / D – 57608 worden allerlei voorstellen gedaan om de geluidshinder te reduceren zoals:

- Het leggen van geluidreducerend asfalt op gemeentelijke wegen Aan de Linde en de Limbrichterstraat in Nieuwstadt,

- Reconstructiewerkzaamheden aan de Limbrichterstraat,

- Gevelisolatie van de woningen waarvoor een hogere waarde nodig is

- Nedcar zal op zijn terrein een aantal maatregelen in voorbereiding om geluidshinder te reduceren (bijlage2aontwerpbesluithw-briefvdlnedcaraangsinzakehogerewaarde).

Maar wij maken bezwaar tegen dit pakket van maatregelen, omdat het suggereert dat daarmee de negatieve gevolgen voor omwonenden worden gecompenseerd, terwijl die praktisch niet zijn te compenseren.

Het verruimen van de grenzen voor toelaatbaar industrielawaai voor 66 woningen vinden wij onbehoorlijk, alvorens alles is verkend en uitgevoerd om dit te vermijden. Naast de risico's voor blijvende gehoorschade, en kwaliteit van leven, zal de waarde van onroerend goed en gronden dalen.

De geluidruimte binnen de huidige geluidzone van het industrieterrein, zoals opgenomen in het vigerende bestemmingsplan, wordt met een productie van 200.000 auto's per jaar (situatie 2018) nagenoeg volledig benut. Het opvoeren van de productiecapaciteit naar 350.000 auto's per jaar kan daarom alleen wanneer VDL Nedcar aanvullende geluidbeperkende maatregelen treft. Wanneer de uitbreiding naar 400.000 auto's per jaar overwogen zal worden en de A2 verbreed gaat worden en meer, zullen meer maatregelingen noodzakelijk zijn.

Er wordt gesproken in Kenmerk Z19/002978 / D – 57608 over de aanleg van geluidreducerend asfalt op gemeentelijke wegen Aan de Linde en de Limbrichterstraat in Nieuwstadt, over reconstructiewerkzaamheden aan de Limbrichterstraat, over gevelisolatie van de woningen waarvoor een hogere waarde nodig is, en verder heeft Nedcar op zijn terrein een aantal maatregelen in voorbereiding om geluidshinder te reduceren (bijlage2aontwerpbesluithw-briefvdlnedcaraangsinzakehogerewaarde), welke als verplichting opgenomen zullen worden in de omgevingsvergunning. Zijn er nog meer mogelijkheden om de geluidshinder te reduceren, zelfs als de nivo's onder de toelaatbare grens liggen? En hoever kom je met bovengenoemde maatregelingen?

Naast bovengenoemde maatregelingen dient overkapping van Yard-E heroverwogen te worden. Dit kan een mogelijkheid zijn om geluidsoverlast te verminderen aan de kant van Nieuwstadt.

Graag Nieuwstadt opnieuw meenemen in het geluidsrapport. Er wordt gesteld in het ontwerpbesluit-hogerewaardenindustrielawaaivdlnedcar dat in het jaar 2000 nieuwe hogere geluidszones zijn vastgesteld voor enkele huizen aan de Limbrichterstraat. Dit besluit uit het jaar 2000 ontbreekt in het dossier.

Verder verzoeken we om een prognose m.b.t het geluid ten gevolge van het wegverkeer te maken, waarbij zowel op de kruising N276-Aan de Linde, de N276 als de Yard-E meegenomen dient te worden in de geprognotiseerde geluidsbelasting.

We begrepen dat Nedcar gefaseerd gaat bouwen en vervolgens ook gefaseerd de geluidseffecten kan bepalen. Toch zullen er nu inschattingen gemaakt moeten worden om te kunnen besluiten over het Impassingsplan. Een gefaseerde ontwikkeling en efffect meting geeft immers geen beeld van de uiteindelijke situatie.

Op basis van de voorliggende onderzoeksresultaten, aangevuld met bovengevraagde info, kan pas een weloverwogen besluit genomen worden voor een goede inpassing en kan naar wij hopen geluidshinder - zowel boven als onder de norm- tot het minimum beperkt blijven.