



Provinciale Staten
van Limburg

Cluster PP
Ons kenmerk 2020/49708
Uw kenmerk -
Bijlage(n) 7

Behandeld H.F.M. van Sloun
Telefoon +31 6 52 55 50 93
Maastricht 10 december 2020
Verzonden 11 december 2020

Onderwerp

Mededeling portefeuillehouder Anterieure overeenkomst tussen Provincie Limburg en VDL Nedcar BV

Geachte Staten,

De vaststelling van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) Uitbreiding VDL Nedcar is geagendeerd voor besluitvorming door uw Staten op 18 december 2020.

Vóór de vaststelling van het PIP moet er, conform de Wet op de ruimtelijke ordening, een anterieure overeenkomst tussen de Provincie en VDL Nedcar worden afgesloten. Middels deze privaatrechtelijke overeenkomst verplicht VDL Nedcar zich onder andere tot het betalen van een bijdrage in de kosten die door de Provincie Limburg gemaakt moeten worden om het project mogelijk te maken.

Wij hebben heden de anterieure overeenkomst tussen de Provincie Limburg en VDL Nedcar BV vastgesteld en deze aangeboden aan uw Griffie.

Deze anterieure overeenkomst ligt op grond van artikel 25 lid 2 Provinciewet onder oplegging van geheimhouding ter inzage. Dit artikel bepaalt dat op grond van een belang, genoemd in artikel 10 van de Wet openbaarheid van Bestuur (Wob), geheimhouding kan worden opgelegd door Gedeputeerde Staten ten aanzien van stukken die aan Provinciale Staten en aan leden van Provinciale Staten worden overlegd. De bepalingen uit de Wob die het onder geheimhouding ter inzage leggen rechtvaardigen zijn in dit geval artikel 10, lid 1 onder c (bedrijfs- en fabricagegegevens die door natuurlijke personen of rechtspersonen vertrouwelijk aan de overheid zijn meegedeeld).

Tijdens het debat in de Statencommissie FEB d.d. 17 november 2020 heeft de commissie verzocht om een vervolgbijeenkomst te organiseren met als doel het inhoudelijk bespreken van de anterieure overeenkomst. Deze besloten vertrouwelijke fysieke bijeenkomst vindt plaats op dinsdag 15 december 2020 vanaf 18:00 uur. De leden van de Statencommissie FEB zijn hiervoor op 30 november 2020 uitgenodigd.



Gehoord de behandeling van het Statenvoorstel G-20-076 Vaststelling Provinciaal Inpassingplan 'Uitbreiding VDL Nedcar' en financiering infrastructuur (Randwegvariant) in de Statencommissie FEB op 27 november 2020 jl. noemen we een drietal onderwerpen die relevant zijn voor de behandeling in de Provinciale Statenvergadering d.d. 18 december 2020.

1. *In de Anterieure Overeenkomst is de volgende go-no go bepaling opgenomen:*

De Infrastructurele aanpassingen worden gerealiseerd, indien op (of kort voor) het moment van gunning van de Infrastructurele aanpassingen (momenteel voorzien in oktober 2022) zicht bestaat op continuïteit van VDL Nedcar en de daarmee samenhangende werkgelegenheid, welke blijkt uit een schriftelijke onvoorwaardelijke bevestiging van VDL Nedcar aan Gedeputeerde Staten inzake:

- het faciliteren van een of meerdere nieuwe opdrachtgevers,
- investeringsbesluiten van VDL Nedcar met betrekking tot uitbreiding van de fabriek buiten het huidige terrein, en
- ingebruikname van Yard-E,

waarmee aanleg van de Randweg noodzakelijk wordt. Indien dat op dat moment niet het geval is, wordt de gunning van de Infrastructurele aanpassingen opgeschort tot een nader door Partijen overeen te komen moment, waarop opnieuw getoetst zal worden of alsnog aan dit uitgangspunt wordt voldaan en, indien dat dan het geval is, alsnog gunning van de Infrastructurele aanpassingen zal plaatsvinden, conform een door Partijen in onderling overleg aangepaste versie van de Planning en, indien noodzakelijk, een bijstelling van de financiële afspraken tussen Partijen voor wat betreft indexering.

2. *VDL Nedcar voert een actief duurzaamheidsbeleid door bij haar bedrijfsvoering en bij alle nieuwbouw- en renovatieprojecten van gebouwen en installaties:*

- a. minimaal energieverbruik, opwekking van duurzame energie, afvalpreventie, duurzaam materiaalgebruik en minimale milieubelasting na te streven, en meer in het bijzonder:
 - een concrete business case uit te werken voor de plaatsing van zonnepanelen op bestaande daken, daarbij gebruik makend van de aan haar reeds toegekende rijkssubsidiemogelijkheden; alsmede
 - bij het ontwerp van dakconstructies voor nieuwe gebouwen expliciet rekening te houden met de mogelijkheden tot plaatsing van zonnepanelen alsmede een separaat uit te werken business case voor de plaatsing van zonnepanelen op alle nieuwe daken; en
- b. oog te hebben voor de belangen ten aanzien van natuur en leefomgeving; en
- c. zorg te dragen voor een verantwoorde grondwaterstand en waterhuishouding op haar bedrijfsterrein.

3. *Bij Tweede Kamerbrief inzake MIRT d.d. 26 november 2020 heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bericht dat de Minister van I en W € 5 mln. bijdraagt aan de infrastructuur.* Dit betekent dat de dekking van de infrastructuur zoals opgenomen in het aan u d.d. 13 november 2020 gestuurde statenvoorstel wijzigt. Bijgevoegd treft u het gewijzigde statenvoorstel aan. De wijzigingen zijn bijgehouden en betreffen de pagina's 26,27,28 en 40.



Daarnaast delen wij u mede dat van een tweetal rapportages, die op 13 november 2020 bij het Statenvoorstel op iBabs geplaatst zijn, de inhoudsopgave niet klopt. Het gaat om de volgende rapportages:

1. VDL Nedcar te Born. Luchtkwaliteitsonderzoek PIP/MER
2. Uitbreiding VDL Nedcar. Akoestisch onderzoek.
Verder was het cijfer 2 weggevallen op de 2^e pagina van de het rapport 'Passende beoordeling. Project Uitbreiding VDL Nedcar met aanpassing provinciale wegen N297 en N276'. Op die pagina stond N76, dat is aangepast naar N276. Als laatste waren in de pdf met de planregels per abuis de 5 bijlagen bij deze planregels niet gevoegd.
Dit betreft de bijlagen:

Bijlage 1: vergunning Wet natuurbescherming
 Bijlage 2: overzicht landschappelijke maatregelen
 Bijlage 3: overzicht mitigerende en compenserende maatregelen
 Bijlage 4: Parkeercijfers Echt-Susteren
 Bijlage 5: Overzicht beroep of bedrijf aan huis

Deze bijlagen zijn alsnog toegevoegd door de betreffende pdf planregels te verwisselen door een pdf planregels inclusief bijlagen bij deze planregels.

Daarnaast betreft het een aantal bijlagen en toegevoegde paragrafen die niet in de oorspronkelijke rapporten zaten. Om redenen van zorgvuldigheid voegen wij bijgevoegd de aangepaste rapporten toe en verzoeken de Griffie de eerder geplaatste rapporten door deze versies te vervangen.

In de aangepaste rapporten zijn de wijzigingen en aanvullingen aangeduid, met uitzondering van de bijlagen die ontbraken bij de planregels. Deze 5 bijlagen zijn in zijn geheel toegevoegd. Verder is op 13 november 2020 per abuis het rapport 'Luchtkwaliteitsonderzoek. Aanvraag revisievergunning' bij de stukken gevoegd dat niet bij het inpassingsplan hoort. Ons college is hiervoor namelijk bevoegd gezag is. Wij verzoeken de Griffie dit rapport te verwijderen uit iBabs.

Voorts is er een kft aan de Nota van Zienswijzen en Advies toegevoegd met de titel van deze Nota. Ook is er een wit tussenblad toegevoegd om deze Nota op te maken voor de drukkerij. Om deze reden verzoeken wij de Griffie de eerder online gezette Nota van Zienswijze en Advies te vervangen door de Nota welke nu opgemaakt en bijgevoegd is.

Tot slot berichten wij u over het volgende. Tijdens de inhoudelijke behandeling van het statenvoorstel in de Statencommissie FEB d.d. 27 november 2020 is door gedeputeerde Van den Akker toegezegd dat Provinciale Staten een overzicht in de vorm van een tijdlijn ontvangen van ambtelijke en bestuurlijke momenten waar kostenoverschrijdingen zijn geconstateerd.



Dit overzicht wordt betrokken bij de beantwoording van de schriftelijke vragen d.d. 2 december 2020 inzake Proces en informatievoorziening Gebiedsontwikkeling VDL Nedcar die gesteld zijn door mevrouw Berghorst (PvdA), de heer Van Caldenberg (SP) en mevrouw Jetten (GroenLinks) en zal tijdig aan u worden verstrekt.

Gedeputeerde Staten van Limburg
namens dezen,

dr. J.P. van den Akker LLM

H.J.H. Mackus

A. Drippy



GEWIJZIGD Statenvoorstel – 1 minuut versie
No: G-20-076

1 Onderwerp

Gewijzigd vaststellen inpassingsplan “Uitbreiding VDL Nedcar” en financiering infrastructuur (Randwegvariant).

2 Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

Inleiding/aanleiding

VDL Nedcar heeft de Provincie op 12 februari 2019 verzocht om een gecoördineerde PIP procedure Uitbreiding VDL Nedcar te starten. Op dat moment was de lange termijn strategie van VDL Nedcar al gericht op het kunnen bedienen van meerdere klanten, omdat VDL Nedcar minder afhankelijk wilde zijn van een opdrachtgever, te weten BMW.

Diversiteit en dus meerdere opdrachtgevers waren en zijn essentieel voor behoud, continuïteit en uitbreiding van de productie en de werkgelegenheid van het bedrijf. Om meerdere klanten te kunnen bedienen heeft het bedrijf uitbreidingsmogelijkheden nodig. Specifieker: een tweede productielijn is daarvoor noodzakelijk. Dit versterkt de concurrentiepositie van VDL Nedcar aanzienlijk.

Via het PIP-traject krijgt het bedrijf de ruimte om de uitbreiding mogelijk te maken. Hiervoor moet ook de infrastructuur rond het bedrijf aangepast worden.

PS hebben op 18 april 2019 een coördinatiebesluit genomen om de voorbereiding van het PIP (het planologisch mogelijk maken van de fabrieksuitbreiding en de aanpassing van de infrastructuur) te coördineren met de daarvoor benodigde vergunningen en besluiten.

Beoogd resultaat

Het inpassingsplan “Uitbreiding VDL Nedcar”, bestaande uit de regels, verbeelding en toelichting met inachtneming van de Nota van Zienswijzen en Advies “Ontwerp-inpassingsplan Uitbreiding VDL Nedcar, Ontwerp-Omgevingsvergunning Wabo Uitbreiding VDL Nedcar, Ontwerp-besluit hogere waarden industrielawaai Uitbreiding VDL Nedcar en Ontwerp-Wnb-vergunning Uitbreiding VDL Nedcar” en de Nota van Wijzigingen zowel analoog als digitaal gewijzigd vast te stellen. Op basis van het vastgestelde plan kan het college van Gedeputeerde Staten vervolgens de omgevingsvergunning Uitbreiding VDL Nedcar verlenen.

Financiering Gebiedsontwikkeling: infrastructuur (Randwegvariant)

Een haalbaar PIP moet voldoen aan de voorwaarde van economische uitvoerbaarheid. Hiervoor wordt een tweesporen traject voorgesteld. De primaire inzet is om dit project onder te brengen bij het Nationaal Groeifonds, dit is het hoofdspoor.

Bij het Rijk zetten we in op het maken van een integraal plan van aanpak (propositie) om VDL Nedcar, de enige autofabriek in Nederland, te behouden, door te ontwikkelen en toekomstbestendig te maken. Met als doel deze propositie met steun van de departementen EZK en I&W voor het Nationaal Groeifonds en het Europese RFF (Recovery and Resilience Facility) in te dienen.



In de lobby vragen we het Kabinet hierin de regie te nemen en daarmee VDL Nedcar van nationaal belang te verklaren “om de werkgelegenheid en bedrijvigheid in Born en de regio langjarig zeker te stellen” (zoals geduid in de Kamerbrief van 15 oktober 2020 ‘VDL Nedcar: geen vervolgorde BMW’ en conform de werkwijze in 2012 rondom de doorstart van Nedcar onder leiding van toenmalig Minister van Economische Zaken. Via de motie Graus c.s. wordt de regering verzocht om VDL Nedcar, samen met de Provincie Limburg, betrokken gemeenten, kennis- en onderwijsinstellingen te helpen met een integraal plan voor de doorontwikkeling van VDL Nedcar in Born en het toekomstbestendig maken, met aandacht voor de nationale mogelijkheden van (co-)financiering.

De volledige Tweede Kamer heeft deze motie medeondertekend en kreeg een positief oordeel van de Minister van Economische Zaken en Klimaat. De motie is op 10 november jl. aangenomen. Op 12 november volgde daarnaast een schriftelijk overleg over VDL Nedcar.

De uitkomsten van een aanvraag voor het Nationaal Groeifonds zijn pas eind 2021 voorzien. Dit is echter ontoereikend voor het vaststellen van de economische uitvoerbaarheid ten behoeve van het PIP en daarom is er een noodzaak tot vormen van een back-up scenario voor de dekking. Uw Staten hebben op 28 juni 2019 ingestemd met de dekking voor een project dat ten tijde van dat besluit geraamd was op € 42 mln. en waarvan het Provinciaal aandeel in de dekking € 28,2 mln. bedroeg.

Op 21 februari 2020 hebben Gedeputeerde Staten in de mededeling portefeuillehouder (kenmerk 2020/8572) uw Staten geïnformeerd over het besluit van Gedeputeerde Staten van 18 februari 2020 over de voorkeursvariant (VKA) “Provinciaal Inpassingsplan uitbreiding VDL Nedcar”.

Gedeputeerde Staten hebben een inhoudelijk-bestuurlijke voorkeur uitgesproken voor de sobere en doelmatige variant van de Randweg. Dit alternatief biedt de beste kansen om de automotive industrie in Limburg duurzaam te verankeren. Wij hebben uw Staten toen ook geïnformeerd dat er voor deze variant nog geen sprake is van een sluitende financiering.

Met de mededeling portefeuillehouder van 14 mei 2020 (kenmerk 2020/20580) bent u geïnformeerd dat de projectkosten significant waren toegenomen, te weten met € 22 mln. en dus projectkosten van € 64 mln. (P50 raming). Deze toename wordt voor ruim € 9 mln. verklaard door hogere kosten samenhangend met de keuze voor de randwegvariant ten opzichte van de kosten van de middenwegvariant. Voor circa € 12 mln. wordt deze stijging verklaard door het feit dat het detailniveau van de raming ten tijde van het eerste besluit nog zeer laag was en gebaseerd was op referentieprojecten in plaats van een al in detail uitgewerkt ontwerp.

Voor het voorliggende besluit wordt een projectbudget van € 73,9 mln. als uitgangspunt genomen. De verhoging met bijna € 10 mln. ten opzichte van de 64 mln. raming is toe te schrijven aan de stap van een P50 (€ 64 mln.) raming naar een P85 (€ 73,9 mln.) raming. Deze stap hangt samen met het ingeschatte risicoprofiel samenhangend met dit project (i.c. projectonzekerheden zoals ondergrond, geluidseffecten en leidingen). De verhoging met per saldo € 10 mln. is dan ook terug te voeren op additionele risico-opslagen. En anticipeert op aanpassing van het kader voor raming van grote infrastructurele projecten dat op dit moment ambtelijk wordt uitgewerkt en vergevorderd is. In dit kader worden de ervaringen van budgetverhogingen op een aantal grote projecten (waaronder Maaslijn en BPL) verwerkt.



Hiermee wordt tevens ingespeeld op het nadrukkelijk signaal vanuit uw Staten gekoppeld aan motie 2556 (budgetoverschrijdingen op grote infrastructurele projecten).

Een P85 raming rekent, ten opzichte van een P50 raming, met hoge risico-opslagen, waarmee de kans op overschrijding kleiner wordt (15% bij P85, 50% bij P50). Desondanks moet worden benadrukt dat zekerheid over de kosten pas op het moment van gunning gegeven kan worden, en dat hier nog steeds sprake is van een probabilistische raming met een statistische kans op overschrijding van 15%. Naarmate de projectdefinitie vordert wordt ook het budget zekerder. Dit verklaart in deze fase de noodzaak tot grote risico opslagen.

VDL heeft als cofinanciering van de meerkosten een extra bijdrage toegezegd van € 5 mln. Ook het Ministerie van EZK en I en W hebben respectievelijk € 2,5 mln. en € 5 mln. extra toegezegd. Dit betekent een restant tekort op het projectbudget van € 1924,5 mln. Dekking is voorzien uit de Reserve Bereikbaarheidsmiddelen met een bedrag van € 2,157 mln. (2021-2023) en voor de overige € 1721,48 mln. komen de kapitaalslasten ten laste van de toekomstige begrotingsruimte 2024-2060. ~~Gedeputeerde Staten gaan er van uit dat de Minister van I&W nog een bijdrage van € 5 mln. toezegt. Dat zou betekenen dat de provinciale aanvullende bijdrage terug kan worden gebracht naar € 19,5 mln.~~

Een nadere toelichting over de opbouw van de bedragen is uitgewerkt in paragraaf 5.6.5 van dit Statenvoorstel.

Er wordt een 'go- no go moment' ingebouwd voor de definitieve start van de uitvoering van de infrastructurele werkzaamheden. Dit moment is rond oktober 2022 voorzien. Afspraken hierover worden uitgewerkt in een anterieure overeenkomst.

3 Bevoegdheid

Indien er sprake is van provinciale belangen kunnen Provinciale Staten, op grond van artikel 3.26 Wet ruimtelijke ordening (Wro), de betrokken gemeenteraad gehoord, voor de daarbij betrokken gronden een inpassingsplan vaststellen.

4 Voorstel aan Provinciale Staten

1. In te stemmen met de Nota van Zienswijzen en Advies "Ontwerp-inpassingsplan Uitbreiding VDL Nedcar, Ontwerp-Omgevingsvergunning Wabo Uitbreiding VDL Nedcar, Ontwerp-besluit hogere waarden industrielawaai Uitbreiding VDL Nedcar en Ontwerp-Wnb-vergunning Uitbreiding VDL Nedcar" en de Nota van Wijzigingen.
2. Op grond van het bepaalde in artikel 6.12, tweede lid Wet ruimtelijke ordening geen exploitatieplan vast te stellen.
3. Het inpassingsplan "Uitbreiding VDL Nedcar", bestaande uit de regels, verbeelding en toelichting (IMRO-code NL.IMRO.9931.VDLNedcar-VG01), met inachtneming van de Nota van Zienswijzen en advies "Ontwerp-inpassingsplan Uitbreiding VDL Nedcar, Ontwerp-omgevingsvergunning Wabo Uitbreiding VDL Nedcar, Ontwerp-besluit hogere waarden industrielawaai Uitbreiding VDL Nedcar en Ontwerp-Wnb-vergunning Uitbreiding VDL Nedcar" en de Nota van Wijzigingen zowel analoog als digitaal gewijzigd vast te stellen.
4. Te vermelden dat op dit besluit afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing is, alsook dat de beroepsgronden in het beroepsschrift moeten worden opgenomen,

het beroep niet-ontvankelijk wordt verklaard indien binnen de beroepstermijn geen beroepsgronden zijn ingediend en deze na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld.

5. In te stemmen met een aanvullend investeringskrediet ter hoogte van € 24.556.009 conform dekkingsvoorstel paragraaf 6.5. De financiële consequenties worden verwerkt via de reguliere P&C-cyclus (afwijkingenrapportage).

5 Argumenten / toets duurzaamheidparagraaf

PIP en vergunningen en besluitvorming

Het is van provinciaal belang om de strategische positie van VDL Nedcar te versterken door de autofabriek ruimte te geven voor uitbreiding. Hieraan geeft de Provincie invulling enerzijds door de verkoop van provinciale gronden aan VDL Nedcar en anderzijds door een eventuele uitbreiding planologisch en vergunning technisch mogelijk te maken.

Uitbreiding met een tweede productielijn, waardoor het bedrijf meerdere opdrachtgevers kan bedienen, maakt het bedrijf minder afhankelijk van een opdrachtgever. Diversiteit in automodellen zorgt voor continuïteit van werkgelegenheid en schept de mogelijkheid tot uitbreiding.

VDL Nedcar heeft als onafhankelijk autobouwer een zeer goede staat van dienst om (gelijk)tidig meerdere modellen auto's te kunnen produceren die van hoogstaande kwaliteit zijn.

Gekoppeld aan het mogelijk maken van een uitbreiding worden de daarmee samenhangende infrastructurele maatregelen aan de omliggende provinciale infrastructuur, gericht op een betere bereikbaarheid, mogelijk gemaakt. Daarmee wordt de automotive-industrie duurzaam verankerd in Limburg, hetgeen de Limburgse economie versterkt en zorgt voor behoud en (mogelijke) uitbreiding van werkgelegenheid.

In gesprekken met potentiële (nieuwe) opdrachtgevers is het voor VDL Nedcar van cruciaal belang om aan te kunnen geven wanneer een mogelijke uitbreiding planologisch formeel mogelijk is en wanneer de infrastructuur - die moet leiden tot een betere bereikbaarheid - gereed is.

Door de Corona-crisis staat de automotive sector onder grote druk. Juist daarom is het nu van belang om de automotive sector in Limburg op de lange termijn veilig te stellen. Nu moeten de voorwaarden worden geschapen om - als de economie weer aantrekt - VDL Nedcar hiervan te laten profiteren.

Op die manier kan het bedrijf straks bij het aantrekken van de markt flexibele productiecapaciteit aanbieden voor meerdere automerken. Nu BMW onlangs heeft aangekondigd de productie eind 2023 te beëindigen, is de bouw van een nieuwe fabriekshal des te urgenter om de werkgelegenheid na 2023 te continueren. Een eerste nieuwe opdrachtgever kan dan na 2023 van start in de nieuwe fabriek, terwijl de huidige eerste lijn dan kan worden omgebouwd voor een tweede opdrachtgever.

Besluitvorming tot nog toe

Ons college heeft op 26 februari 2019 ingestemd met het voorbereiden van een gecoördineerd PIP "Uitbreiding VDL Nedcar". Uw staten hebben op 18 april 2019 het betreffende coördinatiebesluit

genomen. Op 28 juni 2019 is door uw Staten besloten om de immunisatiereserve voor € 24,8 mln. aan te wenden ter dekking van de provinciale bijdrage in de Gebiedsontwikkeling VDL Nedcar. Op 30 juni 2020 hebben Gedeputeerde Staten ingestemd met het ter visie leggen van het ontwerp-PIP inclusief benodigde ontwerp-Omgevingsvergunning Wabo, ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming en het ontwerp-besluit hogere waarden industrielawaai. Deze stukken hebben ter visie gelegen van 2 juli 2020 tot en met 12 augustus 2020.

Tijdens deze tervisielegging zijn 43 zienswijzen ingekomen. Tijdens de ter inzage legging zijn er 39 zienswijzen binnengekomen op het ontwerp-inpassingsplan, 3 zienswijzen op de ontwerp-omgevingsvergunning en 1 zienswijze op het ontwerp besluit hogere waarde industrielawaai. Tevens zijn adviezen ontvangen van de Commissie voor de m.e.r. en de Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg (PCOL).

De zienswijzen en adviezen hebben op enkele punten geleid tot aanpassing van het plan met onderliggende planstukken, de bijbehorende ontwerp-vergunningen, waaronder ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming (stikstof). Deze hebben evenwel niet geleid tot een verandering van inzicht over nut en noodzaak van het plan.

In onderstaand schema worden de belangrijkste thema's uit de zienswijzen weergegeven met essentie van de reactie zoals opgenomen in de Nota van Zienswijzen en Advies.

Hoofdpijn zienswijze

Reactie GS

Loslaten "als dan" voorwaarde kap Sterrebos	Het tijdig kunnen bedienen van een nieuwe klant, om daarmee de continuïteit van de werkgelegenheid te borgen, is voor VDL Nedcar cruciaal. Dit wordt onderbouwd in de quick scan van bureau Ronald Berger. Uitstel van de voorbereidingen voor de realisering van de uitbreiding is funest. VDL Nedcar moet snel en flexibel kunnen handelen. Daarvoor biedt de Provincie VDL Nedcar de juridische mogelijkheden om het Sterrebos gedeeltelijk te kappen onder de voorwaarde dat er voldaan wordt aan de wettelijke compensatieverplichtingen zoals opgenomen in het inpassingsplan en het mitigatie- en compensatieplan. Deze zijn onderdeel van de planstukken van het inpassingsplan en de aangevraagde ontheffing Wet natuurbescherming.
Loslaten "als dan" voorwaarde aanleg van infrastructuur (Randwegvariant)	Voor de definitieve start van de uitvoering van de infrastructuur wordt een 'go-no go' moment ingebouwd.
Ontbreken visie op automotiviteit en werkgelegenheid terwijl aanzienlijke publieke middelen worden ingezet	In paragraaf 4.4 van de Nota van Zienswijzen en Advies is hiervoor een nadere onderbouwing gegeven. Korte tijdshalve wordt hiernaar verwezen.



Ter inzagelegging stukken in de vakantieperiode	De strakke planning lag hieraan ten grondslag. Om de omgeving zorgvuldig te informeren zijn diverse bijeenkomsten, themasessies, webinars en 1 op 1 gesprekken georganiseerd.
Bovenwettelijke compensatie: leefbaarheidsfonds, verkeersveiligheid, wens dubbelzijdig fietspad	In Echt-Susteren wordt een dubbelzijdig fietspad gerealiseerd in noordelijke richting. Voor een nadere toelichting op dit punt en de andere punten wordt verwezen naar paragraaf 6.4 van dit voorstel.
Geluid: (verdergaande) geluidmaatregelen en gevelisolatie	De Randweg zal in zijn geheel worden voorzien van geluidreducerend asfalt. Het geluidreducerend asfalt op de Limbrichterstraat in noordelijke richting wordt verlengd tot aan de spoorwegovergang. Nader onderzoek naar of er maatregelen zijn die het (piek) geluid vanuit VDL Nedcar verder kunnen beperken, toont aan dat dergelijke maatregelen niet effectief en/of niet realistisch zijn. De gevraagde beplanting ten zuiden van de Yard-E, in de vorm van het zogenaamde 'ambitiebos', wordt gerealiseerd. Dit draagt bij aan een minder negatieve beleving van de geluidsbelasting. Het gevelisolatieonderzoek wordt opgestart nadat de hogere waarden zijn vastgesteld en een eventuele beroepsprocedure is afgerond. Het gevelonderzoek betreft maatwerk. Dit onderzoek moet zijn afgerond en eventuele benodigde maatregelen moeten zijn uitgevoerd vóórdat het industrieterrein wordt uitgebreid.
Leefbaarheid: overlast vrachtwagenparkeren	De Provincie is bezig met de haalbaarheidsstudies om samen met haar partners voor heel Limburg op drie omvangrijke regionale locaties vrachtwagenparkeerplaatsen (in Zuid-, Midden- en Noord-Limburg) te realiseren. Daarnaast heeft de gemeente de mogelijkheid om handhavend op te treden.
Waardevermindering en planschade	De Wet ruimtelijke ordening voorziet in de mogelijkheid tot het doen van een planschadeverzoek. De planschadeverordening van de Provincie Limburg is van toepassing. Voor nadeelcompensatie geldt de nadeelcompensatieregeling. In de anterieure overeenkomst wordt een verdeelsleutel afgesproken tussen initiatiefnemers (VDL Nedcar voor de fabrieksuitbreiding, Provincie Limburg voor de aanpassingen aan provinciale omliggende wegen). Voor beide zaken ligt het initiatief bij de indiener.



	Vanaf het moment dat het inpassingsplan onherroepelijk is kunnen aanvragen om planschade en/of nadeelcompensatie bij een provinciaal schadeloket worden ingediend.
Inpassing van het zuidelijk geplande Warehouse on Wheels ("WOW") ter hoogte van Industrie Park Swentibold (IPS) is onvoldoende.	De beschikbare ruimte voor inpassing tussen Warehouse on Wheels en de N276 is door de aanwezigheid van de Lindbeek niet groter dan 5 meter. Om tegemoet te komen aan de wens om een meer robuuste groene inpassing te voorzien, is het initiële ontwerp uit het Beeldregieplan geoptimaliseerd.

6 Risico's

Voordat met de gedeeltelijke kap van het Sterrebos wordt gestart compenseert VDL Nedcar een deel van het Sterrebos door de aanplant van nieuwe bomen, met name ten behoeve van het realiseren van nieuwe verblijfplaatsen voor de vleermuizen. Dit betekent dat gronden ten behoeve van deze compensatie ruim voor de gedeeltelijke kap beschikbaar moeten zijn voor VDL Nedcar. Daarom lopen parallel aan het PIP-proces verwervingstrajecten voor enkele percelen. Verder bestaat er in algemene zin het risico dat eventuele beroepen die ingesteld worden tegen het vaststellingsbesluit geheel of gedeeltelijke gegrond verklaard kunnen worden. Hierover is definitief duidelijkheid op het moment dat de Raad van State uitspraak heeft gedaan.

Er zijn zienswijzen ingediend inzake het opnemen van een 'als-dan' bepaling voor de kap van het Sterrebos. De kap van het Sterrebos is vanuit het natuurbelang niet wenselijk, het betreft immers een onomkeerbaar besluit. Aan deze zienswijzen wordt niet tegemoet gekomen, gezien de haalbaarheid van de VDL Nedcar-businesscase. Met de aanplant van nieuwe bomen, vòòr de daadwerkelijke gedeeltelijke kap van het Sterrebos, zal deze kap worden gecompenseerd.



Gewijzigd Statenvoorstel

No: G-20-076

1. Onderwerp

Gewijzigd vaststellen provinciaal Inpassingsplan “Uitbreiding VDL Nedcar” en financiering infrastructuur (Randwegvariant).

2. Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

VDL Nedcar heeft de Provincie op 12 februari 2019 verzocht om een gecoördineerde PIP-procedure Uitbreiding VDL Nedcar te starten. Op dat moment was de lange termijn strategie van VDL Nedcar gericht op het kunnen bedienen van meerdere klanten, omdat VDL Nedcar minder afhankelijk wilde zijn van een opdrachtgever, te weten BMW.

Diversiteit en dus meerdere opdrachtgevers waren en zijn essentieel voor behoud c.q. continuïteit en uitbreiding van de productie en de werkgelegenheid van het bedrijf. Om meerdere klanten te kunnen bedienen heeft het bedrijf uitbreidingsmogelijkheden nodig. Specifieker: een tweede productielijn is daarvoor noodzakelijk. Dit versterkt de concurrentiepositie van VDL Nedcar aanzienlijk.

Via het PIP-traject krijgt het bedrijf de ruimte om de uitbreiding mogelijk te maken. Hiervoor moet ook de infrastructuur rond het bedrijf aangepast worden.

PS hebben op 18 april 2019 een coördinatiebesluit genomen om de voorbereiding van het PIP (het planologisch mogelijk maken van de fabrieksuitbreiding en de aanpassing van de infrastructuur) te coördineren met de daarvoor benodigde vergunningen en besluiten.

Nu BMW haar productie eind 2023 bij VDL Nedcar gaat beëindigen is de noodzaak voor uitbreiding met een tweede fabriekshal des te urgenter om de werkgelegenheid na 2023 te borgen en continueren. Een eerste nieuwe opdrachtgever kan dan na 2023 van start in de nieuwe fabriek terwijl de huidige eerste lijn kan worden omgebouwd voor een tweede opdrachtgever. Dit is onderbouwd in de analyse van het bureau Roland Berger (zie verderop in deze nota).

Uw Staten wordt verzocht het inpassingsplan “Uitbreiding VDL Nedcar”, bestaande uit de regels, verbeelding en toelichting met inachtneming van de Nota van Zienswijzen en Advies “Ontwerp-inpassingsplan Uitbreiding VDL Nedcar, Ontwerp-omgevingsvergunning Uitbreiding VDL Nedcar, het Ontwerpbesluit hogere waarden industrielaanpak Uitbreiding VDL Nedcar en de Ontwerp Wnb-vergunning Uitbreiding VDL Nedcar” en de Nota van Wijzigingen zowel analoog als digitaal vast te stellen. Op basis van het vastgestelde plan kunnen Gedeputeerde Staten vervolgens de omgevingsvergunning Uitbreiding VDL Nedcar verlenen.

3. Bevoegdheid

Indien er sprake is van provinciale belangen kunnen Provinciale Staten, op grond van artikel 3.26 Wet ruimtelijke ordening (Wro), de betrokken gemeenteraad gehoord, voor de daarbij betrokken gronden een inpassingsplan vaststellen.



4. Voorstel aan Provinciale Staten

1. In te stemmen met de Nota van Zienswijzen en Advies "Ontwerp-inpassingsplan Uitbreiding VDL Nedcar, Ontwerp-Omgevingsvergunning Wabo Uitbreiding VDL Nedcar, ontwerpbesluit hogere waarden industrielawaai Uitbreiding VDL Nedcar en Ontwerp-Wnb-vergunning Uitbreiding VDL Nedcar" en de Nota van Wijzigingen.
2. Op grond van het bepaalde in artikel 6.12, tweede lid Wet ruimtelijke ordening geen exploitatieplan vast te stellen.
3. Het inpassingsplan "Uitbreiding VDL Nedcar", bestaande uit de regels, verbeelding en toelichting (IMRO-code NL.IMRO.9931.VDLNedcar-VG01), met inachtneming van de Nota van Zienswijzen en Advies "Ontwerp-inpassingsplan Uitbreiding VDL Nedcar, Ontwerp-omgevingsvergunning Wabo Uitbreiding VDL Nedcar, Ontwerp-besluit hogere waarden industrielawaai Uitbreiding VDL Nedcar en Ontwerp-Wnb-vergunning Uitbreiding VDL Nedcar" en de Nota van Wijzigingen zowel analoog als digitaal gewijzigd vast te stellen.
4. Te vermelden dat op dit besluit afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing is, alsook dat de beroepsgronden in het beroepsschrift moeten worden opgenomen, het beroep niet-ontvankelijk wordt verklaard indien binnen de beroepstermijn geen beroepsgronden zijn ingediend en deze na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld.
5. In te stemmen met een aanvullend investeringskrediet ter hoogte van € 19.556.009 conform dekkingsvoorstel paragraaf 6.5. De financiële consequenties worden verwerkt via de reguliere P&C-cyclus (afwijkingenrapportage).

5. Risico's

Voordat met de gedeeltelijke kap van het Sterrebos wordt gestart compenseert VDL Nedcar een deel van het Sterrebos door de aanplant van nieuwe bomen ten behoeve van het realiseren van nieuwe verblijfplaatsen voor de vleermuizen. Dit betekent dat gronden ten behoeve van deze compensatie ruim voor de gedeeltelijke kap beschikbaar moeten zijn voor VDL Nedcar. Daarom lopen parallel aan het PIP-proces verwervingstrajecten voor enkele percelen. Verder bestaat er in algemene zin het risico dat eventuele beroepen die ingesteld worden tegen het vaststellingsbesluit geheel of gedeeltelijke gegrond verklaard kunnen worden. Hierover is definitief duidelijkheid op het moment dat de Raad van State uitspraak heeft gedaan.

Er zijn zienswijzen ingediend inzake het opnemen van een 'als-dan' bepaling voor de kap van het Sterrebos. De kap van het Sterrebos is vanuit het natuurbelang niet wenselijk, het betreft immers een onomkeerbaar besluit. Aan deze zienswijzen wordt niet tegemoet gekomen, gezien de haalbaarheid van de VDL Nedcar-businesscase. Met de aanplant van nieuwe bomen, vòòr de daadwerkelijke gedeeltelijke kap van het Sterrebos, zal deze kap worden gecompenseerd.

6. Toelichting / kernargumenten/onderbouwing

In de toelichting schetsen we achtereenvolgens:

1. Aanleiding
2. Overzicht procedure/proces (GS / PS besluiten en betrokkenheid)
3. Procedurele aspecten, inclusief zienswijzen en de adviezen van de Commissie m.e.r. en de PCOL
4. Compensatie: wettelijk en bovenwettelijk



5. Financiële aspecten: economische uitvoerbaarheid
6. Draagvlak en communicatie
7. Overige onderwerpen
 - a. Vergunning Wet natuurbescherming: Thema stikstof
 - b. Ontheffing Wet natuurbescherming: kap Sterrebos en vleermuizenonderzoek
 - c. Thema geluid
 - d. Natuurcompensatie Overeenkomst
 - e. Anterieure Overeenkomst

1. Aanleiding

Strategie van VDL Nedcar.

De huidige situatie waarbij VDL Nedcar afhankelijk is van één opdrachtgever maakt het bedrijf kwetsbaar. Het wegvallen van deze opdrachtgever betekent dat de continuïteit van de productie en daarmee van het gehele bedrijf in het geding is.

Om dit risicoprofiel tot een minimum te beperken streeft VDL Nedcar er naar om meerdere opdrachtgevers aan te trekken ('multi-client strategy'). Meerdere opdrachtgevers kunnen er ook voor zorgen dat korte termijn fluctuaties in de productie en daarmee schommelingen in de personeelsbezetting beter opgevangen kunnen worden. Behoud van structurele werkgelegenheid kan zodoende beter geborgd worden.

In de onderhandelingen met potentiële opdrachtgevers is herhaaldelijk gebleken dat VDL Nedcar met de betreffende partner niet tot afspraken kon komen, omdat de (planologische) zekerheid van een vergunning voor de uitbreiding van de fabriek ontbrak.

Quick scan adviesbureau Roland Berger Impact van terugtrekken BMW

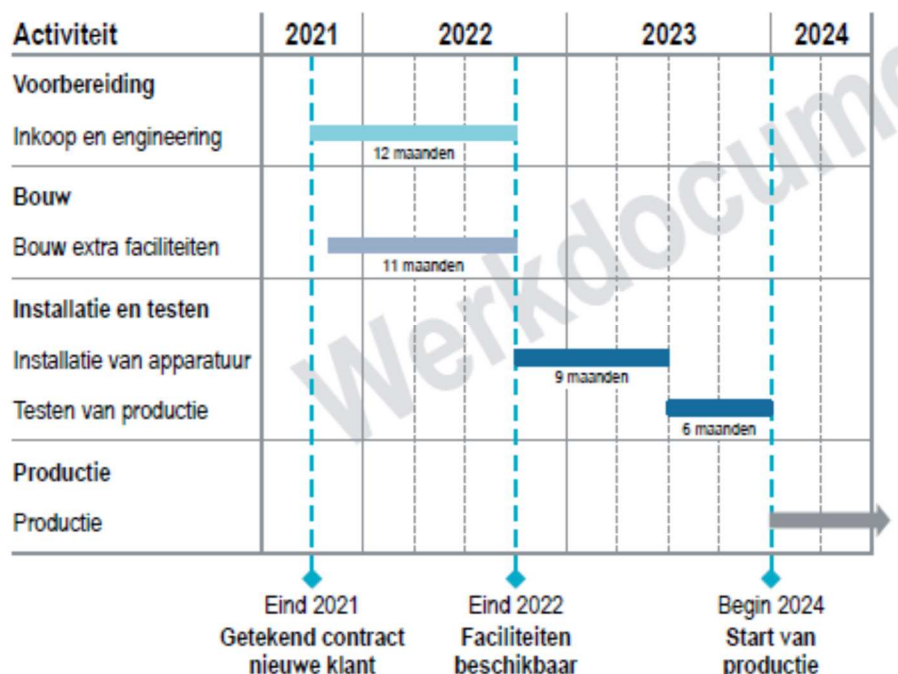
Naar aanleiding van het recente besluit van BMW om geen vervolgorde te verlenen na 2023 heeft VDL Nedcar het adviesbureau Roland Berger gevraagd een onafhankelijke quick-scan, als aanvullende analyse, uit te voeren over wat de impact is van het terugtrekken van BMW op de benodigde faciliteiten om meerdere klanten te bedienen.

De conclusies van de analyse zijn:

- In het geval van één klant heeft VDL Nedcar aan het einde van de contractperiode te maken met een continuïteitsrisico voor productie en personeel. Bij wisseling naar een nieuwe klant valt de productie, vanwege de ombouw, minimaal 1-1,5 jaar stil. Een langdurige stop van de productie leidt tot een continuïteitsrisico van het bedrijf.
- Om de continuïteit van productie en personeel voor de lange termijn (en toekomstvast) te borgen is een multi-client strategie noodzakelijk.
- Gedurende de huidige contracttermijn van BMW is het niet mogelijk om andere klanten te integreren in de huidige fabriek.
- Voor de continuïteit van de productie en dus de huidige werkgelegenheid van 5000 medewerkers is een tijdige uitbreiding van de fabriek een voorwaarde.

In de onderstaande figuur is de planning opgenomen van de voorbereidingen voor de start van productie voor een nieuwe klant. Uitgangspunt is het borgen van de continuïteit van de huidige werkgelegenheid.

Benodigde tijdslijnen



Om de continuïteit van de werkgelegenheid bij VDL Nedcar vanaf januari 2024 te behouden zal op basis van deze planning de nieuwe fabriek uiterlijk 2022 beschikbaar moeten zijn en dat betekent start van de bouw van de nieuwe fabriek uiterlijk 2021.

Perspectief vanuit de markt

VDL Nedcar is een van de drie onafhankelijke autobouwers in Europa. VDL Nedcar heeft ten opzichte van haar twee concurrenten Valmet (Finland) en Magna Steyr (Oostenrijk) aanzienlijk veel meer auto's gebouwd en heeft een aantal concurrentievoordelen.

In haar acquisitie richt VDL Nedcar zich op een viertal marktsegmenten te weten: bestaande Europese en Aziatische OEM's (Original Equipment Manufacturer), nieuwe startups en mobiliteitsaanbieders.

Momenteel is, als gevolg van de Corona-pandemie, hun behoefte aan het gebruik van externe productiecapaciteit bij onafhankelijke autobouwers echter minimaal. Deze behoefte zal echter op relatief beperkte termijn naar verwachting weer gaan toenemen.

Met name de startups zijn in staat om grote bedragen aan financiering te verwerven en willen op betrekkelijk korte termijn (2022-2023) de markt betreden. Daarbij ambiëren zij een snelle groei van de verkoop- (en daarmee ook productie-) volumes. De meeste mobility providers hanteren een horizon die zich iets verder uitstrekt (2025-2030), maar kunnen op termijn ook interessante opdrachtgevers blijken.

In ieder van deze segmenten heeft VDL Nedcar al geruime tijd relaties opgebouwd met mogelijke opdrachtgevers. Wekelijks komen daar nieuwe contacten bij, zowel op basis van initiatieven vanuit de markt als ook door actieve acquisitie van VDL Nedcar zelf.



Belang voor de provincie en regionale economie

VDL Nedcar is een belangrijk bedrijf voor de automotive sector in de Limburgse maakindustrie; het bedrijf biedt nu (2020) aan ongeveer 5.000 mensen directe werkgelegenheid. Daarnaast is er sprake van indirecte werkgelegenheid in de regio. VDL Nedcar vormt een belangrijke hoeksteen voor de Nederlandse automobiellindustrie, waarvan in Limburg en Noord-Brabant maar liefst zo'n 45.000 mensen qua inkomen van afhankelijk zijn.

De strategie van VDL Nedcar en daarmee de uitbreiding van de fabriek is gericht op het structureel zeker stellen van de directe werkgelegenheid voor ca. 6.000-6.500 medewerkers en evenveel indirecte arbeidsplaatsen (uitgaande van een 1:1 verhouding voor direct en indirecte arbeidsplaatsen in de industrie). Een uitbreiding maakt in de maximale scenario's een groei mogelijk tot pieken van maximaal ca. 11.000 arbeidsplaatsen bij VDL Nedcar.

Uitbreiding en daarmee de structurele verankering van VDL Nedcar is in de visie van Provincie Limburg van wezenlijk belang voor de bestendiging en versterking van de Limburgse automotive sector en daarmee gepaard gaande werkgelegenheid. Dit betekent immers behoud en uitbreiding van de structurele werkgelegenheid binnen Limburg en versterking van de positie van de maakindustrie in Limburg.

De verwachting is dat, op basis van recente CPB-scenario's, de werkloosheid in Limburg in 2021 toeneemt binnen een bandbreedte van 21.000-27.000. Hierbij zullen vooral de laagste opleidingsniveaus en jongeren het hardst geraakt worden.

Gezien deze arbeidsmarktontwikkeling is de bestendiging en mogelijke groei van de werkgelegenheid gekoppeld aan de activiteiten van VDL Nedcar van wezenlijk belang..

De Provincie Limburg wil nu de voorwaarden scheppen, om als de economie weer aantrekt, VDL Nedcar hierop te kunnen laten inspelen. Het bedrijf heeft een zeer goede staat van dienst om tijdig meerdere modellen auto's van hoogstaande kwaliteit te kunnen produceren. Het bedrijf kan straks een flexibele productiecapaciteit aanbieden voor meerdere automobiellmerken.

PIP en benodigde vergunningen en besluit

VDL Nedcar heeft de Provincie op 12 februari 2019 verzocht om een gecoördineerde PIP procedure Uitbreiding VDL Nedcar te starten. Uw Staten hebben op 18 april 2019 een coördinatiebesluit genomen om de voorbereiding van het PIP (het planologisch mogelijk maken van de fabrieksuitbreiding en de aanpassing van de infrastructuur) te coördineren met de daarvoor benodigde vergunningen en besluiten.

2. Proces en GS/PS besluiten/informatie tot heden

26 februari 2019	GS besluit instemming met het voorbereiden van een gecoördineerd provinciaal inpassingsplan (PIP) voor de “Gebiedsontwikkeling Uitbreiding VDL Nedcar” (het inpassingsplan en de omgevingsvergunning worden tegelijkertijd uitgewerkt en in procedure gebracht). GS besluit instemming met de samenwerkingsovereenkomst (SOK) tussen Provincie Limburg en VDL Nedcar
26 februari 2019	Mededeling portefeuillehouder inzake bovengenoemd GS besluit
18 april 2019	Coördinatiebesluit door Provinciale Staten
28 juni 2019	Provinciale Staten besluit aanwenden van de immunisatiereserve voor € 24,8 mln. ter dekking van de provinciale bijdrage in de Gebiedsontwikkeling Uitbreiding VDL Nedcar
24 september 2019	GS besluit vaststelling definitieve Notitie Reikwijdte Detailniveau (NRD). ‘Uitbreiding VDL Nedcar’. Met het vaststellen van de definitieve NRD was ervoor gekozen om vijf infrastructuur varianten te onderzoeken in het MER. Ten opzichte van de concept NRD zijn 2 sobere infrastructuur varianten in het definitieve NRD toegevoegd
18 februari 2020	GS besluit over het voorkeursalternatief (VKA) “Provinciaal Inpassingsplan (PIP) Uitbreiding VDL Nedcar”
21 februari 2020	Mededeling portefeuillehouder inzake voorkeursalternatief ten behoeve van het “Provinciaal Inpassingsplan Uitbreiding VDL Nedcar”
14 mei 2020	Mededeling portefeuillehouder inzake voortgang voorkeursalternatief “Provinciaal Inpassingsplan uitbreiding VDL Nedcar”
30 juni 2020	GS besluit ontwerp PIP, ontwerp Omgevingsvergunning, ontwerp vergunning Wet Natuurbescherming, ontwerp besluit hogere waarden industrielawaai, loslaten “als dan” voorwaarde voor de kap van het Sterrebos en aanleg van de Randweg, instemming met MER, instemming met tervisielegging van bovengenoemde documenten van 2 juli 2020 tot en met 12 augustus 2020
9 juli 2020	Webinar voor PS over ontwerp-PIP en bijbehorende ontwerp-vergunningen en besluit
15 oktober 2020	GS besluit: Ter inzage legging extra hogere waarde besluit industrielawaai voor 2 woningen
15 oktober 2020	Mededeling portefeuillehouder inzake besluit BMW stop productie eind 2023
9 november 2020	Informerende Webex bijeenkomst voor PS waarin de heer Van der Leegte van VDL het belang van de continuïteit van productie en werkgelegenheid VDL Nedcar heeft toegelicht (de businesscase) en waarin ambtelijk de hoofdlijnen van het Statenvoorstel zijn toegelicht

Toelichting GS besluit 18 februari 2020

In het GS besluit van 18 februari 2020 over het voorkeursalternatief is ook het scenario uitgewerkt waarin alternatieve locaties worden bekeken om voor de uitbreiding van de fabriek het Sterrebos te ontzien.

Daartoe is een MER A opgesteld. Ten behoeve van het scenario om voor de uitbreiding van de fabriek het Sterrebos te ontzien zijn bedrijfseconomische analyses verricht voor een aantal ruimtelijke scenario's. De conclusie is dat het scenario dat het Sterrebos ontziet economisch niet haalbaar is voor VDL Nedcar. De extra investerings- en productiekosten, langere en onzekere doorlooptijd en de risico's zijn zo groot dat ze het VDL Nedcar onmogelijk maken een contract met een klant te sluiten.

Op grond van inhoudelijke overwegingen hebben Gedeputeerde Staten op 18 februari 2020 gekozen voor een fabrieksuitbreiding aan de noordkant van de bestaande fabriek in combinatie met een sobere en doelmatige variant van de Randweg. Een rol hierbij speelde dat de voorkeur van VDL Nedcar en de omgeving uit gaat naar de sobere en doelmatige variant van de Randweg. Vanuit de provinciale optiek levert de Randweg een grotere bijdrage aan de toekomstvastere robuuste verankering van VDL Nedcar in de regio. Daarnaast is vanuit ruimtelijke optiek het creëren van een aaneengesloten industrieterrein meer gewenst dan een industrieterrein dat doorsneden wordt door een provinciale weg. Tot slot waren de milieueffecten tussen de beschouwde alternatieven weinig onderscheidend. Daarmee hebben Gedeputeerde Staten op 18 februari 2020 gekozen voor een sobere en doelmatige variant van de randweg.

3. Procedurele aspecten

3.1 *Ter inzagelegging ontwerp-inpassingsplan, ontwerp-omgevingsvergunning, ontwerpbesluit hogere waarde besluit industrielawaai en ontwerp natuurbeschermingswet vergunning.*

Het inpassingsplan met onderliggende planstukken heeft samen met diverse ontwerpbesluiten met bijbehorende bijlagen, i.c. het ontwerp-inpassingsplan, de ontwerp-omgevingsvergunning, de ontwerp-vergunning Wet natuurbescherming en het ontwerpbesluit hogere waarde industrielawaai gedurende 6 weken ter inzage gelegen met ingang van 2 juli 2020 tot en met 12 augustus 2020. Eenieder heeft daarover een zienswijze kenbaar kunnen maken. Tijdens de ter inzage legging zijn er 39 zienswijzen binnengekomen op het ontwerp-inpassingsplan, 3 zienswijzen op de ontwerp-omgevingsvergunning en 1 zienswijze op het ontwerpbesluit hogere waarden industrielawaai. In enkele zienswijzen over het ontwerp inpassingsplan zijn argumenten tegen de ontwerp Wet natuurbeschermingvergunning genoemd, als onderdeel van een uitgebreidere argumentatie. Deze zijn niet altijd specifiek c.q. concreet gericht tegen de ontwerp Wet natuurbeschermingvergunning. De reactie op deze argumenten is in de zienswijzenbeantwoording inzake het ontwerp-inpassingsplan en de ontwerp omgevingsvergunning meegenomen.

Ook de colleges en gemeenteraden van Sittard-Geleen en Echt-Susteren hebben een zienswijze ingediend (zie daarvoor de Nota van Zienswijzen en Advies). Daarover hebben bestuurlijke overleggen plaatsgevonden met beide gemeenten. Deze overleggen hebben ertoe geleid dat de gemeente Sittard-Geleen haar zienswijze op onderdelen genuanceerd heeft. Hierop wordt nader ingegaan in paragraaf 3.3.



Voor de uitbreiding van VDL Nedcar is ook een Waterwetvergunning benodigd. De ontwerp Waterwetvergunning heeft parallel ook ter inzage gelegen in de periode van 2 juli 2020 tot en met 12 augustus 2020. Tegen deze ontwerp-Waterwetvergunning zijn twee zienswijzen binnengekomen. Voor deze vergunning is het Waterschap Limburg bevoegd gezag. Deze zienswijzen zijn dan ook beantwoord door het Waterschap Limburg in een aparte reactienota die geen onderdeel uitmaakt van de Nota van Zienswijzen en Advies. Eén van deze zienswijzen heeft geleid tot een kleine aanpassing van de verbeelding om een leiding van een leidingbeheerder ingepast te krijgen in het inpassingsplan.

In hoofdlijnen richten de zienswijzen zich op de volgende onderdelen:

1. Het loslaten van de 'als dan voorwaarde' voor het kappen van het Sterrebos
2. Het loslaten van de 'als dan voorwaarde' voor de aanleg van de randweg
3. Het ontbreken van een visie op de automotive sector en werkgelegenheid
4. Het inzetten van aanzienlijke publieke middelen in relatie tot een ongewisse automotive sector en Corona
5. Ter inzage legging van de planstukken grotendeels in de zomervakantie
6. Bovenwettelijke compensatie/leefbaarheidsfonds
7. Geluidmaatregelen en verdergaande geluidmaatregelen
8. Gevelisolatie
9. Verkeersveiligheid en de wens om een dubbelzijdig fietspad te realiseren
10. Overlast van vrachtwagen parkeren
11. Waardevermindering en planschade
12. Inpassing Industrial Park Swentibold (IPS)

In onderstaand schema onder paragraaf 3.2 is de beargumentering in de Nota van Zienswijzen en Advies ten aanzien van bovengenoemde onderdelen opgenomen:

3.2. *Nota van Zienswijzen en Advies en Nota van Wijzigingen*

In bijgevoegde Nota van Zienswijzen en Advies is beargumenteerd onderbouwd wat de reactie is op de ingebrachte zienswijzen op het ontwerp-inpassingsplan, de ontwerp-omgevingsvergunning, de ontwerp Wet natuurbeschermingsvergunning en het ontwerp besluit hogere waarde industrielawaai. Verder is in de deze nota aangegeven op welke wijze omgegaan is met het advies van de Commissie voor de m.e.r. en de PCOL.

Hoofdlijn

Reactie

Loslaten “als dan” voorwaarde kap Sterrebos	Het tijdig kunnen bedienen van een nieuwe klant, om daarmee de continuïteit van de werkgelegenheid te borgen, is voor VDL Nedcar cruciaal. Dit wordt onderbouwd in de quick scan van bureau Roland Berger. Uitstel van de voorbereidingen voor de realisering van de uitbreiding is funest. VDL Nedcar moet snel en flexibel kunnen handelen. Daarvoor biedt de Provincie VDL Nedcar de juridische mogelijkheden om het Sterrebos gedeeltelijk te kappen onder de voorwaarde dat er voldaan wordt aan de wettelijke compensatieverplichtingen zoals opgenomen in het inpassingsplan en het mitigatie- en compensatieplan. Deze zijn onderdeel van de planstukken van het inpassingsplan en de aangevraagde ontheffing Wet natuurbescherming.
Loslaten “als dan” voorwaarde aanleg van infrastructuur (Randwegvariant)	Voor de definitieve start van de uitvoering van de infrastructuur wordt een ‘go-no go’ moment ingebouwd.
Ontbreken visie op automotive en werkgelegenheid terwijl aanzienlijke publieke middelen worden ingezet	In paragraaf 4.4. van de Nota van Zienswijzen en Advies wordt hiervoor een nadere onderbouwing gegeven. Korthedshalve wordt hiernaar verwezen.
Ter inzagelegging stukken in de vakantieperiode	De strakke planning lag hieraan ten grondslag. Om de omgeving zorgvuldig te informeren zijn diverse bijeenkomsten, themasessies, webinars en 1 op 1 gesprekken georganiseerd.
Bovenwettelijke compensatie: leefbaarheidsfonds, verkeersveiligheid, wens dubbelzijdig fietspad	In Echt-Susteren wordt een dubbelzijdig fietspad gerealiseerd in noordelijke richting. Voor een nadere toelichting op dit punt en de andere punten wordt verwezen naar paragraaf 6.4 van dit voorstel.
Geluid: (verdergaande) geluidmaatregelen en gevelisolatie	De Randweg zal in zijn geheel worden voorzien van geluidreducerend asfalt. Het geluidreducerend asfalt op de Limbrichterstraat in noordelijke richting wordt verlengd tot aan de spoorwegovergang. Nader onderzoek naar maatregelen die het (piek) geluid vanuit VDL Nedcar verder kunnen beperken toont aan dat dergelijke maatregelen niet effectief en/of niet realistisch zijn. De gevraagde beplanting ten zuiden van Yard E, in de vorm van het zogenaamde ‘ambitiebos’, wordt gerealiseerd. Dit draagt bij aan een minder negatieve beleving van de geluidsbelasting.

	Het gevelisolatieonderzoek wordt opgestart nadat de hogere waarden zijn vastgesteld en een eventuele beroepsprocedure is afgerond. Het gevelonderzoek betreft maatwerk. Dit onderzoek moet zijn afgerond en de eventuele benodigde maatregelen moeten zijn uitgevoerd vóórdat het industrieterrein is uitgebreid.
Leefbaarheid: overlast vrachtwagenparkeren	De Provincie is bezig met haalbaarheidsstudies om samen met haar partners voor heel Limburg op drie omvangrijke regionale locaties vrachtwagenparkeerplaatsen (in Zuid-, Midden- en Noord-Limburg) te realiseren, waarvan 1 in de nabijheid van VDL Nedcar. Daarnaast heeft de gemeente de mogelijkheid om handhavend op te treden.
Waardevermindering en planschade	De Wet ruimtelijke ordening voorziet in de mogelijkheid tot het doen van een planschadeverzoek. De planschadeverordening van de Provincie Limburg is van toepassing. Voor nadeelcompensatie geldt de nadeelcompensatieregeling. In de anterieure overeenkomst wordt een verdeelsleutel afgesproken tussen initiatiefnemers (VDL Nedcar voor de fabrieksuitbreiding, Provincie Limburg voor de aanpassingen aan provinciale omliggende wegen). Voor beide zaken ligt het initiatief bij de indiener. Vanaf het moment dat het inpassingsplan onherroepelijk is kunnen aanvragen om planschade en/of nadeelcompensatie bij een provinciaal schadeloket worden ingediend.
Inpassing van het zuidelijk geplande Warehouse on Wheels ("WOW") ter hoogte van Industrie Park Swentibold (IPS) is onvoldoende	De beschikbare ruimte voor inpassing tussen Warehouse on Wheels en de N276 is door de aanwezigheid van de Lindbeek niet groter dan 5 meter. Om tegemoet te komen aan de wens om een meer robuuste groene inpassing te voorzien, is het initiële ontwerp uit het Beeldregieplan geoptimaliseerd.

De indieners van zienswijzen ontvangen na vaststelling van het inpassingsplan, respectievelijk de verlening van de omgevingsvergunning, de verlening van de vergunning op basis van de Wet natuurbescherming en het definitieve besluit hogere waarden industrielawaai, daarvan bericht.

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen en adviezen van de Commissie voor de m.e.r. en de PCOL is het vast te stellen PIP op een aantal punten gewijzigd ten opzichte van het ontwerp PIP, zoals dat samen met de bijbehorende ontwerp-omgevingsvergunning van 2 juli 2020 tot en met

12 augustus 2020 ter inzage heeft gelegen. Ook is een aantal wijzigingen doorgevoerd naar aanleiding van ambtshalve aanpassingen. Daarmee zal er sprake zijn van een gewijzigd vast te stellen inpassingsplan. Het is gebruikelijk deze wijzigingen te benoemen in een Nota van

Wijzigingen welke bij de planstukken is gevoegd zodat voor belanghebbenden duidelijk is waar de belangrijkste aanpassingen in de planstukken zitten.

3.3. *Horen van gemeenteraden*

Op grond van artikel 3.26 Wet ruimtelijke ordening dienen de betrokken gemeenteraden voorafgaande aan de vaststelling van een inpassingsplan te worden gehoord. Op 25 juni 2019 zijn de gemeenteraden van de gemeente Echt-Susteren en Sittard-Geleen verzocht om hun hoor reactie schriftelijk kenbaar te maken voor eind februari 2020. Per brief van 20 december 2019 is deze termijn verruimd tot eind mei 2020, wegens verschuiving in de projectplanning. Dit bood de mogelijkheid de reactie van de raden te betrekken bij het vooroverleg en het opstellen van het ontwerp inpassingsplan.

De gemeenten hebben uiteindelijk afgezien van een schriftelijke reactie en verzocht het horen fysiek vorm te geven aan de hand van raadsbijeenkomsten voor beide gemeenten aan het begin van de zienswijze periode. In onderlinge afstemming tussen beide gemeenten en de Provincie is dit verzoek ingewilligd omdat het horen van de gemeenteraden vormvrij is. De gemeenteraad van Echt-Susteren is vervolgens in een speciale raadsbijeenkomst gehoord op 2 juli 2020 en de gemeenteraad van Sittard-Geleen op 16 juli 2020.

Zoals gemeld onder 3.1. hebben beide colleges/gemeenteraden na het horen een zienswijze ingediend tegen het ontwerp-PIP.

De zienswijze van Sittard-Geleen richtte zich op een andere variant voor de beoogde randweg, het instellen van een leefbaarheidsfonds en de kap van het Sterrebos. Hierover heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden dat er toe heeft geleid dat Sittard-Geleen in een aanvullende brief aan Gedeputeerde Staten d.d. 7 oktober 2020 deze punten nader genuanceerd heeft. In het verslag van het bestuurlijk overleg d.d. 14 oktober 2020 is dit herbevestigd. Met deze constatering kunnen de activiteiten van het Bestuurlijk Afsprakenkader weer worden opgepakt.

Dit neemt overigens niet weg dat in de Nota van Zienswijzen en Advies de argumentatie ten aanzien van de zienswijze van Sittard-Geleen moet worden opgenomen.

Daarnaast heeft de gemeenteraad van Sittard-Geleen unaniem een motie aangenomen waarmee de gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar volop wordt onderschreven en gesteund.

De zienswijze van Echt-Susteren richtte zich op de onderdelen landschappelijke inpassing Industrie Park Swentibold en Randweg, bovenwettelijke compensatie, verkeersmaatregelen, geluid en leefbaarheid. Over deze onderwerpen vindt op constructieve wijze bestuurlijk overleg tussen de Provincie en de gemeente Echt-Susteren plaats.

3.4. *Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg (PCOL)*

Provinciale inpassingsplannen moeten op grond van het reglement van de PCOL besproken worden in deze commissie. Het ontwerp-Inpassingsplan Uitbreiding VDL Nedcar is 26 augustus 2020 besproken binnen de PCOL.

De PCOL constateert dat de benodigde adviezen zorgvuldig en volledig zijn uitgevoerd door de Provincie Limburg. De Commissie staat positief tegenover het voorliggende plan en vraagt daarbij aandacht voor:

- a. het maken van principiële keuzes: de Provincie moet fundamentele keuzes maken in de ontwikkelingen die wel of niet passen in de beperkte Zuid-Limburgse ruimte;

- b. volgtijdelijkheid van de activiteiten en compensatie: voer onomkeerbare ingrepen pas uit wanneer er voldoende zekerheid is dat deze daadwerkelijke nodig zijn;
- c. duurzaamheid: maximale duurzaamheid moet een vanzelfsprekendheid zijn in het PIP.

In bijgevoegde Nota van Zienswijzen en Advies wordt in paragraaf 3.2 beargumenteerd ingegaan op de aanbevelingen van de PCOL. Conclusies op hoofdlijnen:

- ad a: Dit onderwerp zal tijdens de behandeling van de ontwerp omgevingsvisie Limburg uitgebreid worden besproken. De Provincie zal dan aangeven op welke onderdelen zij expliciet in gesprek wil gaan in deze met de PCOL.
- ad b: In paragraaf 4.2 van de Nota van Zienswijzen en Advies zijn de redenen aangegeven waarom gekozen wordt voor het kappen van het Sterrebos voordat er een nieuw contract is afgesloten door VDL Nedcar met nieuwe opdrachtgevers. Van belang daarbij is ook dat, voordat met de kap van het Sterrebos wordt gestart, VDL Nedcar een deel van het Sterrebos compenseert door de aanplant van nieuwe bomen ten behoeve van het creëren van nieuwe verblijfplaatsen voor de vleermuizen.
- ad c: Voor de reactie op dit aandachtspunt uit het advies van de PCOL wordt verwezen naar de reactie op het advies van de PCOL onder het kopje 'Energiebesparing en duurzame energie'. De berging en toepassing van hemelwater is uitgewerkt in de waterrapportage welke onderdeel is van de planstukken.

3.5. *Commissie voor de m.e.r.*

Algemeen

De Commissie voor de m.e.r. heeft op 10 september 2020 haar eindadvies uitgebracht over het opgestelde MER. De Commissie is van oordeel dat het MER goed toegankelijk is, ruim voorzien is van ondersteunende illustraties en tabellen en logisch is opgebouwd. De effectbeschrijving en beoordeling worden ondersteund door een grote hoeveelheid achtergrondrapporten, die helder en systematisch van opzet zijn.

Advies op hoofdlijnen:

Ten aanzien van het aspect geluid in het MER is de Commissie van oordeel dat maatregelen om geluidhinder (vooral in Nieuwstadt) te beperken onvoldoende zijn onderzocht om deze te kunnen afwegen bij het besluit. De Commissie adviseert om deze informatie op te nemen in een aanvulling op het MER.

De Commissie vraagt daarnaast om aandacht voor tijdige en kwalitatief hoogwaardige natuurcompensatie. Omdat de milieugevolgen van het PIP aanzienlijk en onomkeerbaar zijn en de economische ontwikkelingen in het algemeen en in de auto-industrie in het bijzonder onzeker zijn, geeft de Commissie in overweging om de uitvoering van het PIP te faseren.

Ten aanzien van het aspect stikstof - waarvan de uitstoot niet zal toenemen ten opzichte van de vergunde situatie maar wel ten opzichte van de feitelijke situatie - adviseert de Commissie om uit te leggen waarom de uitbreiding toch kan worden gerealiseerd en met welke maatregelen de uitstoot van stikstof kan worden beperkt.

De Commissie beveelt verder aan om meer kwantitatief aan te geven welke mogelijkheden het voornemen biedt voor energiebesparing alsmede de opwekking van duurzame energie.



De Commissie vraagt meer aandacht voor de verkeerssituatie op het terrein van VDL Nedcar zelf. De Commissie beveelt ten slotte aan om ook (3D) visualisaties ten aanzien van de landschappelijke en cultuurhistorische inpassing vanuit verschillende gezichtspunten op te nemen in de toelichting van het inpassingsplan.

In bijgevoegde Nota van Zienswijzen en Advies wordt in paragraaf 3.1 beargumenteerd ingegaan op de aanbevelingen van de Commissie.

Conclusies op hoofdlijnen:

Geluid:

De berekende piekgeluidbelastingen voldoen aan de wettelijke norm. De door de Commissie voorgestelde bovenwettelijke maatregelen zetten enerzijds in op bronmaatregelen en anderzijds op overdrachtsmaatregelen. De bronmaatregelen hebben nauwelijks effect en het gebruik van het terrein is niet geschikt voor een dergelijke maatregel. Voor de overdrachtsmaatregelen (schermen) geldt dat deze het meeste resultaat behalen als deze zo dicht mogelijk op de bron of de ontvanger worden geplaatst. Dit is een te grote beperking voor de bedrijfsvoering van VDL Nedcar. Schermen aan de rand van het terrein zijn enorm duur en hebben nauwelijks effect. Het plaatsen van schermen nabij de woningen resulteert in erg hoge afscherming die het zicht vanuit de woningen volledig wegneemt. Er zijn dan ook geen nieuwe maatregelen voor piekgeluidbelastingen opgenomen in het plan.

Natuurcompensatie:

Er is een mitigatie- en natuurcompensatieplan uitgewerkt. De borging van de tijdige uitvoering van deze compensatie en mitigatie is geregeld in het inpassingsplan middels een voorwaardelijke verplichting. Hierbij is er een termijn aangehouden dat binnen 1 jaar na verlening van de omgevingsvergunning de compensatie gerealiseerd moet zijn. Voorst is ter borging van de natuurcompensatie een natuurcompensatieovereenkomst afgesloten.

Fasering:

In paragraaf 4.2 van de Nota van Zienswijzen en Advies is uiteengezet waarom gekozen wordt voor het kappen van het Sterrebos voordat er een nieuw contract is afgesloten door VDL Nedcar met nieuwe opdrachtgevers. Voor de realisatie van de infrastructuur wordt een “go-no go” moment ingebouwd.

Stikstof:

Het advies van de Commissie is overgenomen. Op basis van de resultaten van de stikstofonderzoeken is in de plantoelichting van het PIP helder uiteengezet met welke uitgangspunten het planvoornemen binnen de wettelijke kaders kan worden gerealiseerd.

Energiebesparing en duurzame energie:

Hiervoor verwijzen we naar paragraaf 11 van dit Statenvoorstel.

Verkeerssituatie op VDL Nedcar terrein:

VDL Nedcar heeft in het PIP een duidelijke splitsing tussen goederenverkeer en personenverkeer



aangebracht. In het plan is één centrale goedereniging voorzien. De interne routing op het VDL Nedcar terrein is in het plan op hoofdlijnen bepaald en wordt verder vormgegeven door de specifieke productieomvang en -vraag van de nieuwe opdrachtgever(s). Dit is in dit stadium nog niet in detail te bepalen.

Visualisatie inpassing:

Visualisatie van de landschappelijke en cultuurhistorische inpassing is aan de plantoelichting toegevoegd.

4. Compensatie: wettelijk en bovenwettelijk

Uitgangspunt voor het PIP is een evenwichtige ontwikkeling van economie, natuur en leefbaarheid. In dit PIP-traject is veel aandacht geweest voor het vinden van een balans en het compenseren en mitigeren van negatieve effecten voor de omgeving. Ten behoeve van de compensatie zijn onder de noemer Platteland in Ontwikkeling (PIO) en de landschapssessies voor het PIP diverse bijeenkomsten ter inventarisatie bewonerswensen georganiseerd.

Op basis van de uitkomsten van deze bijeenkomsten is c.q. wordt in overleg met de gemeenten Sittard-Geleen en Echt-Susteren een programma opgesteld over de (boven)wettelijke compensatie, inclusief de natuurcompensatie. Daarbij gelden de volgende bestuurlijke uitgangspunten:

- Gezamenlijke aanpak en verantwoordelijkheid van Provincie en beide gemeenten
- Gemeenten moeten ook bereid zijn om middelen in te zetten
- Participatie (samen met burgers)

De thema's zijn te verdelen in:

1. Natuurcompensatie (en recreatieve verbindingen)
2. Leefbaarheid (waaronder ook geluidsmaatregelen)
3. Landschappelijke inpassing
4. Verkeer en veiligheid

Natuurcompensatie

Met beide gemeenten zijn afspraken gemaakt over locaties voor de natuurcompensatie voor 30 ha. in en rond de kernen Nieuwstadt en Holtum.

De 30 ha. is als volgt tot stand gekomen:

Wettelijke compensatie:

VDL Nedcar: ca. 16 ha.

Rijkswaterstaat ten behoeve van de verbreding van de A2: ca. 4 ha.

Provinciale wegen: ca. 5,5 ha.

VDL Nedcar compenseert aan de noordzijde in natura ca 10 ha. Wettelijk resteert dan ca 15,5 ha.

Wettelijke natuurcompensatie dient plaats te vinden binnen de goudgroene natuur. In de omgeving van Nieuwstadt is in verband hiermee ruimte om 10 ha. natuurcompensatie neer te leggen. In de omgeving van Holtum is binnen de goudgroene natuurzone (omdat hier minder goudgroene natuur ligt) ruimte om 5,5 ha. natuurcompensatie neer te leggen.



Om tot een evenwichtige verdeling te komen tussen beide kernen Nieuwstadt en Holtum wordt door de Provincie bovenwettelijk bij Holtum nog een zoekgebied gemeentelijk groen neergelegd van

4,5 ha. Dit wordt gefinancierd van uit de ontwikkelopgave nieuwe natuur.

Realisatie van de natuurcompensatie is na afronding: 10 ha. aan de noordzijde van VDL Nedcar, 10 ha. rondom de kern Holtum en 10 ha. rondom de kern Nieuwstadt.

Leefbaarheid

Voor de beide kernen Nieuwstadt en Holtum wordt een leefbaarheidsfonds ingesteld voor elk € 300.000. Dit bedrag wordt gevoed met bijdragen van de betreffende gemeente, VDL Nedcar en de Provincie (ieder voor € 100.000).

Voor geluidsmaatregelen in de kern Nieuwstadt zijn ook een aantal maatregelen voorzien: gevelisolatie op basis van nog uit te voeren onderzoek en het aanbrengen van geluid reducerend asfalt op de provinciale wegen en de lokale wegen in Nieuwstadt.

Landschappelijke inpassing

Naast de in het ontwerp PIP voorziene inpassingsmaatregelen voor de fabriek en de infrastructuur zijn nog twee extra maatregelen toegevoegd: afscherming van Industrial Parc Swentibold langs de N276 en de aanleg van het ambitiebos voor de afscherming van de Randweg ten opzichte van de kern Nieuwstadt.

Verkeer en veiligheid

Projecten voor verkeersveiligheid en –overlast worden meegenomen in de reeds opgestarte gebiedsverkenning mobiliteitsopgave Westelijke Mijnstreek. Voor de kern Holtum betreft dit de verkeersproblematiek van de Verloren van Themaatweg (onder meer de oversteek bij de rotonde met de Gouverneur G. Ruijs de Beerenbroucklaan).

Voor Nieuwstadt wordt in deze verkenning ten behoeve van de veiligheid van fietsers het zuidelijk deel van een fietsvoorziening langs de N276 meegenomen (kruispunt aan de Linde – oversteek Dr. Nolenslaan). Voor het noordelijk deel (de aansluiting Yard-e – Rijksweg-zuid in Susteren) worden door Provincie en gemeente (op 50/50 basis) budgetten gereserveerd.

De afspraken met de gemeente Sittard- Geleen zijn vastgelegd in het Bestuurlijk afsprakenkader tussen gemeente Sittard-Geleen en Provincie Limburg (9 juli 2020). Met de gemeente Echt-Susteren

wordt op constructieve wijze overleg gevoerd.

Resumerend ziet het overzicht aan maatregelen er als volgt uit:



Natuurcompensatie	Leefbaarheid	Inpassing	Verkeersveiligheid
10 ha Noordzijde VDL Nedcar: € 2 mln.	Fonds kern Nieuwstadt: € 300.000	Ambitiebos: € 200.000	Fietspad Nieuwstadt Noordelijk deel: € 900.000
10 ha Rondom Nieuwstadt: € 850.000	Fonds kern Holtum: € 300.000	Afscherming IPS: € 20.000	Zuidelijk deel (verkenning)
10 ha Rondom Holtum: 850.000	Groenprojecten Nieuwstadt: is nog onderwerp van bestuurlijk overleg.		Oplossing voor de problematiek van de Verloren van Themaatweg
	Geluidsmaatregelen		
	Geluidreducerend asfalt: € 400.000 Gevelisolatie: € 500.000,-		

In totaliteit tellen deze maatregelen op tot een bedrag van ca € 6,5 mln.

5. Financiële aspecten: economische uitvoerbaarheid

Tweesporen aanpak: Hoofdspoor en noodspoor

Een haalbaar PIP moet voldoen aan de voorwaarde van economische uitvoerbaarheid. Hiervoor wordt een tweesporen traject voorgesteld. De primaire inzet is om dit project onder te brengen bij het Nationaal Groeifonds. Dit is het hoofdspoor. De impact op het Bruto Nationaal product, de innovatieve aspecten die zullen worden toegepast bij de fabrieksuitbreiding en de duurzaamheidsaspecten in het productieproces en naar verwachting de geproduceerde auto's voeden de overtuiging dat dit project goed past in de condities van dit fonds. Dit is ook in sonderende gesprekken bevestigd en deze gedachte wordt verder gesterkt door de Kamerbrief van de Minister van EZK van 15 oktober 2020 naar aanleiding van het besluit van BMW om na 2023 geen vervolgorder te verlenen. De inzet is dan ook om het integrale vraagstuk bij het Rijk neer te leggen, vanuit een project benadering en niet vanuit een tekort benadering. Hierbij wordt gekozen voor een consortium aanpak waarbij VDL Nedcar, Provincie en gemeenten gezamenlijk optrekken.

Bij het Rijk zet de Provincie in op het maken van een integraal plan van aanpak (propositie) om VDL Nedcar, de enige autofabriek in Nederland, te behouden, door te ontwikkelen en toekomstbestendig te maken. Met als doel deze propositie met steun van de departementen



EZK en I&W voor het Nationaal Groeifonds en het Europese RFF (Recovery and Resilience Facility) in te dienen.

In de lobby vragen we het Kabinet hierin de regie te nemen en daarmee VDL Nedcar van nationaal belang te verklaren “om de werkgelegenheid en bedrijvigheid in Born en de regio langjarig zeker te stellen” (zoals geduid in de Kamerbrief van 15 oktober 2020 en conform de werkwijze in 2012 rondom de doorstart van Nedcar onder leiding van toenmalig Minister van Economische Zaken).

Bij de begrotingsbehandeling van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (4 en 5 november 2020) is het kabinet door diverse fracties gevraagd om te ondersteunen bij de doorontwikkeling en het toekomstbestendig maken van VDL Nedcar. Via de motie Graus c.s. wordt de regering verzocht met VDL Nedcar, de Provincie Limburg, betrokken gemeenten, kennis- en onderwijsinstellingen te helpen met een integraal plan voor de doorontwikkeling van VDL Nedcar in Born en het toekomstbestendig maken, met aandacht voor de nationale mogelijkheden van (co-)financiering.

De volledige Tweede Kamer heeft deze motie medeondertekend en kreeg een positief oordeel van de Minister van Economische Zaken en Klimaat. De motie is op 10 november aangenomen. Op 12 november volgt daarnaast een schriftelijk overleg over VDL Nedcar.

Desalniettemin kent het traject van het Groeifonds onzekerheden en is het afhankelijk van onder meer de bevindingen van een onafhankelijke commissie. De uitkomsten van een aanvraag voor het Nationaal Groeifonds zijn voorzien eind volgend jaar. Daarmee is dit ook ontoereikend voor de economische uitvoerbaarheid ten behoeve van het PIP en is er een noodzaak tot het vormen van een back-up scenario voor de dekking. Dit scenario is een noodspoor en enkel aan de orde als ondanks het zware bovenregionaal belang de rijksoverheid niet bereid is bij te dragen.

Toedracht van het additioneel dekkingstekort

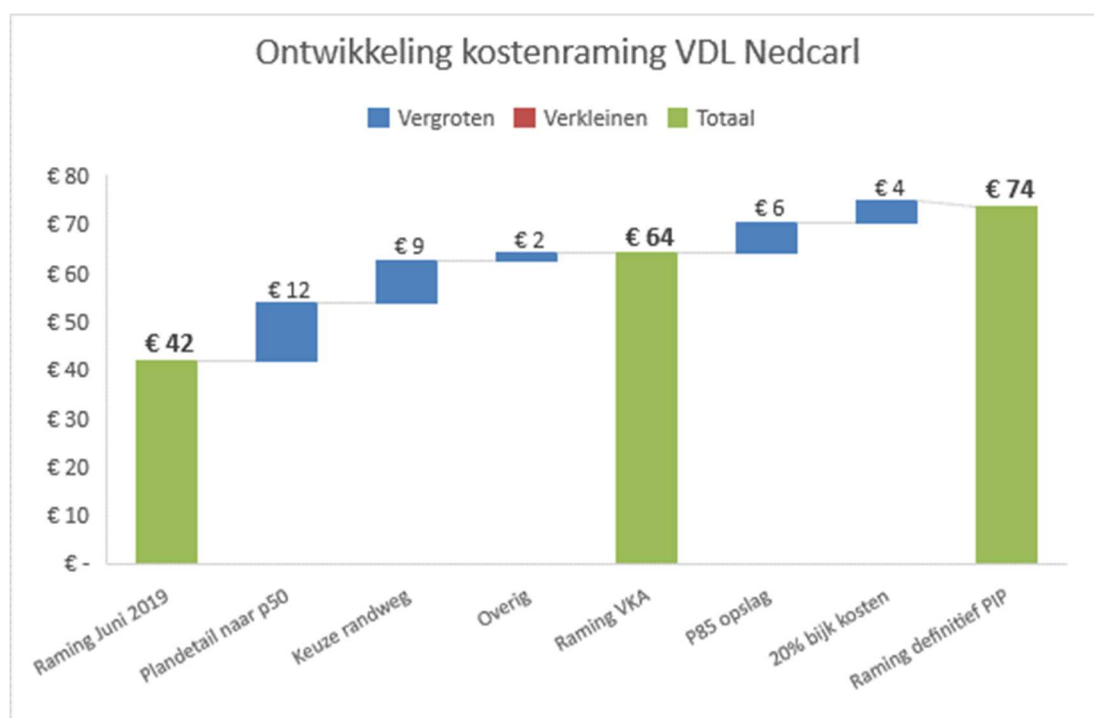
Uw Staten hebben op 28 juni 2019 ingestemd met de dekking voor een project dat ten tijde van dat besluit geraamd was op € 42 mln. en waarvan het Provinciaal aandeel in de dekking € 28,2 mln. bedroeg.

Op 21 februari 2020 hebben Gedeputeerde Staten in de mededeling portefeuillehouder (kenmerk 2020/8572) uw Staten geïnformeerd dat Gedeputeerde Staten op 18 februari 2020 een besluit hebben genomen over de voorkeursvariant (VKA) “Provinciaal Inpassingsplan uitbreiding VDL Nedcar”. Gedeputeerde Staten hebben een inhoudelijk-bestuurlijke voorkeur uitgesproken voor de sobere en doelmatige variant van de Randweg. Dit alternatief biedt de beste kansen om de automotive industrie in Limburg duurzaam te verankeren. Wij hebben u toen ook geïnformeerd dat er voor deze variant nog geen sprake is van een sluitende financiering.

Met de mededeling portefeuillehouder van 14 mei 2020 (kenmerk 2020/20580) bent u geïnformeerd dat de projectkosten significant waren toegenomen, te weten met € 22 mln. en dus projectkosten van € 64 mln. (P50 raming). Deze toename was met name toe te

schrijven aan het feit dat het detailniveau van de raming ten tijde van het eerste besluit nog zeer laag was en gebaseerd was op referentieprojecten.

Daarnaast is gekozen voor de Randwegvariant die duurder is, maar beter aansluit bij de wensen van de omgeving en die operationele voordelen biedt voor VDL Nedcar. Voor het voorliggende besluit wordt een projectbudget van € 73,9 mln. als uitgangspunt genomen. In dit budget zijn aanvullende risico opslagen opgenomen die samenhangen met de planfase waarin dit project zich bevindt. Lopende het op uw verzoek ingestelde onderzoek naar aanleiding van Motie 2556 inzake budgetoverschrijdingen op grote infrastructurele projecten, ondersteund door Berenschot, wordt hier reeds ingezet op een transparante benadering richting uw Staten aangaande onzekerheid in ramingen als gevolg van de mate van projectontwikkeling. Vanuit deze systematiek hebben Gedeputeerde Staten het budget vastgesteld op € 73,9 mln. Daarmee handelen we conform de lijn om uit te gaan van een P85 raming en niet van een P50 raming. De P85 raming is hoger en daarmee is de kans op overschrijding lager. Het verloop zoals hierboven beschreven is hieronder geïllustreerd:



Desondanks moet worden benadrukt dat zekerheid over de kosten pas op het moment van gunning gegeven kan worden, en dat hier nog steeds sprake is van een probabilistische raming met intrinsieke onzekerheid. Naarmate de projectdefinitie vordert wordt ook het budget zekerder. Dit verklaart in deze fase de noodzaak tot grote risico opslagen. De implicaties van de ramingssystematiek zijn nader uiteengezet in bijlage 1. Hiermee wordt aangesloten bij de systematiek die nu verder wordt uitgewerkt over hoe om te gaan met ramingen in besluitvormingstrajecten.



Opbouw van de kosten

Het huidige tekort en de opbouw van de kosten is hieronder uiteengezet. Hierin wordt ook inzichtelijk welk deel nu reeds gedekt is door de Provincie en bijdragen van derden. VDL heeft als cofinanciering van de meerkosten een additionele bijdrage toegezegd van € 5 mln. ten opzichte van het initiële dekkingsvoorstel, waardoor hun totale bijdrage € 11,9 mln. (incl. prijsindexering) bedraagt. Tevens is een additionele bijdrage van EZK á € 2,5 mln. en € 5 mln. van I en W veiliggesteld, waarmee de totale rijksbijdrage € 149,3 mln. bedraagt. Dit betekent dat een groot deel van het aanvullende tekort voor rekening van de Provincie komt, voor een totaal van € 4752,8 mln. In lijn met spoor 1 wordt de aanvullende rijksbijdrage als beperkt gezien, en wordt tot aan uitvoering vol in gezet op additionele bijdragen met als meest kansrijke traject het Nationaal Groeifonds. De bijdrage van VDL Nedcar in de Provinciale infrastructuur is substantieel, naast de noodzakelijke investeringen in de fabrieksuitbreiding die afhankelijk van de betreffende klant kunnen variëren van € 0,5 tot € 1,2 miljard én de kosten die vooruitlopend al gemaakt worden á ca. 40 mln. in grondverwerving, natuurcompensatie en voorbereidingskosten.

in €	Raming ex. BTW
Subtotaal planvoorbereidingskosten	4.720.711
Subtotaal realisatiekosten	56.469.872
Subtotaal bovenwettelijke maatregelen	1.412.264
Subtotaal wettelijke maatregelen VDL	750.000
<i>Totaal kosten</i>	<i>63.352.847</i>
P85 opslag	6.455.790
20% op overige kosten	4.184.486
<i>Totaal kosten incl. risico opslag</i>	<i>73.993.123</i>
Investering Provincie Limburg uit immunisatiereserve	24.771.428
Grondtransacties gebiedsontwikkeling	2.734.813
Bijdrage Ministerie EZ & klimaat	6.800.000
Bijdrage VDL Nedcar kosten WRO/BRO	6.000.000
Restant FCL rail terminal	693.759
Prijsindexering bijdrage VDL Nedcar aan OGK (7 jaar, prijspeil 2017, over €6 mln., 2%/jaar)	892.114
Kosten commissie MER, rekening Nedcar	45.000



Extra bijdrage EZK	2.500.000
Extra bijdrage I&M	5.000.000
Extra bijdrage VDL Nedcar WRO/BRO	5.000.000
Totaal budget	5449.437.114
Tekort	1924.556.009

Dekkingsvoorstel

Gelet op de noodzaak van een economisch uitvoerbaar PIP wordt het noodspoor, bij een onsuccesvolle aanvraag bij het Nationaal Groeifonds, uitgewerkt aan de hand van het onderstaande dekkingvoorstel. Het bestaande krediet dat door Provinciale Staten beschikbaar is gesteld blijft in stand. Daarmee is de resterende dekkingopgave € 19.556.009. In lijn met de richtlijnen van de financiële verordening wordt er onderscheid gemaakt tussen de afschrijvingstermijn van de constructie á 40 jaar en het asfalt á 15 jaar. Toepassing van deze methodiek leidt tot jaarlijkse kapitaallasten. Hierbij wordt, gelet op de brede en langjarige impact van behoud en verankering van VDL Nedcar in de Limburgse economie, ervoor gekozen de afschrijvingslasten ten laste van de begrotingsruimte te leggen, beseffende dat dit toekomstige beleidsruimte beperkt. Voor deze collegeperiode betekent dat de kapitaallasten voor de jaren '21, '22 en '23 á € 2.151.161 totaal gedekt wordt uit de Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen en het restant á € 17.404.847 totaal (de resterende 37 jaar) wordt afgeschreven ten laste van de toekomstige begrotingsruimte. In jaarlijkse termen zijn de afschrijvingslasten de eerste 15 jaar € 717.054,- en daarna € 352.008 t/m 2060. Dit verschil komt voort uit het verschil in afschrijvingstermijn tussen het asfalt en de constructie.

In het kader van de economische uitvoerbaarheid van het PIP hebben Gedeputeerde Staten de infrastructurele maatregelen opnieuw gewogen conform het afwegingsproces Mobiliteitsopgaven en- ambities. De hogere raming van de infrastructurele maatregelen leidt weliswaar tot een aanvullende financieringsbehoefte maar de mobiliteitsopgave voor de gebiedsontwikkeling VDL Nedcar is niet gewijzigd en blijft daarmee een hoge bijdrage leveren aan het door PS vastgestelde mobiliteitsplan "Slim op weg naar morgen".

Kortom: de gewijzigde financiële situatie resulteert niet in een andere uitkomst van de afweging.

Het back-up scenario wordt noodzakelijk wanneer de Groeifondspropositie niet gehonoreerd wordt.

"Go no go" moment

Er wordt een "go no go" moment ingebouwd voor de definitieve start van de uitvoering van de infrastructurele werkzaamheden. Dit moment is rondom oktober 2022 voorzien.

Afspraken hierover worden uitgewerkt in een anterieure overeenkomst. Dit is een risico mitigerende maatregel voor de te maken infrastructurele kosten, die bij een "no go" grotendeels niet gemaakt zullen worden. Planvoorbereidingskosten daarentegen zullen wel

worden gemaakt omdat het proces nu doorloopt gericht op een “go” op korte termijn. Hierover wordt in de anterieure overeenkomst opgenomen dat deze naar rato door partijen worden gedragen.

Deze kosten zullen ten laste van het door uw Staten beschikbaar gestelde krediet gebracht worden, waarbij eerst de rijksbijdrage ingezet wordt. Een gedetailleerde raming van de kosten in de tijd moet hiertoe nog uitgewerkt worden. Als vuistregel wordt gehanteerd dat de voorbereidingskosten ca 20% van de projectkosten bedragen.

Fiscale aspecten

Fiscale aspecten zijn beoordeeld op grond van de nu bekende feiten en omstandigheden. In de raming is de bovenkant van de range van fiscale kosten opgenomen, zij het dat zonder aanvullende acties deze kosten zich zullen voordoen. Ingezet wordt om deze fiscale kosten te minimaliseren. Ten aanzien van de Rijksbijdragen is het uitgangspunt geweest dat dit in de vorm van een decentralisatie uitkering geschiedt. Rijksbreed lijkt nu een beweging ingezet om hier van afzien te zien. Wij moeten in de finalisering van de afspraken met het Rijk beducht zijn op eventuele BTW aspecten (ongewenste afoming van een deel van de bijdrage ad 21% in het BTW compensatiefonds), zodoende dat de gehele bijdrage in cash beschikbaar is ten behoeve van het project.

De financiële consequenties worden verwerkt via de reguliere P&C-cyclus (afwijkingenrapportage).

6. Draagvlak en communicatie

Vanaf de bekendmaking van de huidige uitbreidingsplannen, d.d. 26 februari 2019, is gestart met het informeren en consulteren van de omgeving.

Website en digitale nieuwsbrieven

Vanaf de bekendmaking in februari 2019 is een aparte website ingericht: www.gebiedsontwikkelingvdlinedcar.nl. Deze website bevat informatie over (de stand van zaken in) van het project, het proces. Ook staan er veel gestelde vragen met antwoorden op in de vorm van Q en A's, persberichten, relevante documenten en rapporten, contactgegevens etc. De website wordt structureel geüpdatet als er procesbesluiten zijn genomen en ook tussentijds als daar aanleiding voor is. De gemeenten Sittard-Geleen en Echt-Susteren linken in hun berichtgeving omtrent het PIP ook naar deze website. Daarnaast is er een digitale nieuwsbrief die periodiek verstuurd wordt met daarin de laatste stand van zaken. Geïnteresseerden kunnen zich via de website abonneren op deze digitale nieuwsbrief en de nieuwsbrieven worden eveneens op de website geplaatst.

Informeren gemeenten, belangengroeperingen en omgeving

Op 25 maart 2019 is de gemeenteraad van Echt-Susteren geïnformeerd over het stopzetten van de toen nog lopende inpassingsplan procedure “Spooraansluiting Yard” (inclusief Car Handling Terminal). Tegelijkertijd is de gemeenteraad van Echt-Susteren geïnformeerd over het zoekgebied voor de fabrieksuitbreidingen en zijn eerste ideeën voor aanpassingen aan de omliggende infrastructuur gepresenteerd. Bij de gemeenteraad van Sittard-Geleen heeft op 4 april 2019 een

soortgelijke bijeenkomst plaatsgevonden. Op 10 april 2019 heeft eenzelfde grote algemene informatiebijeenkomst plaatsgevonden, waarin alle belangstellenden uit de omgeving hun vragen konden stellen en belangen kenbaar konden maken.

In de periode vanaf 20 augustus 2019 tot en met 16 maart 2020 is een viertal participatiemomenten met de belangengroepen georganiseerd om te komen tot een landschappelijk inpassingsplan dat deel uitmaakt van het PIP.

In de periode 16 januari 2020 tot en met 23 januari zijn - ter voorbereiding op de vaststelling van de voorkeursvariant - vier consultatiebijeenkomsten georganiseerd. De gemeenteraden van Echt-Susteren en Sittard-Geleen, de belangengroepen en de Natuur en Milieufederatie Limburg zijn geconsulteerd over de vijf varianten zoals benoemd in de Notitie Reikwijdte Detailniveau. De belangen en de voorkeuren van de belangengroepen zijn inzichtelijk gemaakt en hebben meegewogen bij vaststelling van de voorkeursvariant door Gedeputeerde Staten op 18 februari 2020.

Na 18 februari 2020 waren diverse informatiesessies voorzien om de omgeving nader te informeren over deze keuze en de daaraan ten grondslag liggende overwegingen. Door Corona hebben deze fysieke bijeenkomsten geen doorgang kunnen vinden. Daarbij was er sprake van een krappe tijdplanning. Door de combinatie van Corona en tijdplanning was het een uitdaging om de omgeving zo adequaat mogelijk te informeren en te betrekken, beseffende dat ook de tijd om bijvoorbeeld ter visie liggende stukken door te nemen krap was. Om de inbreng van belanghebbenden zo goed mogelijk te kunnen borgen is daarom een zeer intensief communicatietraject in gang gezet binnen de beperkingen van de Corona-maatregelen.

Op www.gowvdlndcar.nl zijn uitgebreide gesproken presentaties geplaatst waarin de voorkeursvariant is toegelicht. Dit is gecommuniceerd middels de digitale nieuwsbrief. Via beide informatiekkanalen is de omgeving tevens op de hoogte gesteld van het opschuiven van de datum van vaststelling van het ontwerp-PIP naar 30 juni 2020.

In de periode vanaf 26 februari 2019 tot en met eind juni 2020 is veelvuldig 1 op 1 contact geweest met direct omwonenden. Dit contact heeft plaatsgevonden middels 'keukentafel gesprekken' en/of telefonische gesprekken. De bredere omgeving is gedurende die periode op gezette momenten geïnformeerd over de voortgang van het PIP middels een achttal digitale nieuwsbrieven en de projectwebsite.

Na besluitvorming over het ontwerp-PIP d.d. 30 juni 2020 heeft tijdens de periode van terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan en de diverse ontwerp-vergunningen alsmede het ontwerp besluit hogere waarden industrielawaai van 2 juli 2020 tot en met 12 augustus 2020 een zeer intensief Corona-proof communicatietraject plaatsgevonden. Zowel de Provincie, VDL Nedcar als initiatiefnemer en het door VDL Nedcar ingehuurd adviesbureau Antea waren bij alle communicatiemomenten aanwezig.

De gemeenteraden van Sittard-Geleen en Echt-Susteren zijn gehoord op respectievelijk 16 juli 2020 en 2 juli 2020. De colleges van Burgemeester en Wethouders Sittard-Geleen en Echt-Susteren zijn geïnformeerd op 7 juli 2020. Op 8 juli is een webinar voor de omgeving

georganiseerd en op 9 juli een webinar voor PS. Op 13, 15 en 16 juli hebben themasessies plaatsgevonden voor de omgeving en belangengroeperingen. Op 14 juli is een aparte inloopbijeenkomst georganiseerd voor de bewoners van de woningen die getroffen gaan worden door een hogere geluidbelasting. Daarnaast is aan de eigenaren van deze 66 woningen de mogelijkheid geboden tot 1 op 1 gesprekken. Daarvan hebben 13 huishoudens gebruik gemaakt.

7. Overige relevante onderwerpen

- a. Vergunning Wet natuurbescherming: Thema stikstof
- b. Ontheffing Wet natuurbescherming: kap Sterrebos en vleermuizenonderzoek
- c. Thema geluid
- d. Natuurcompensatie overeenkomst
- e. Anterieure Overeenkomst

a. *Vergunning Wet natuurbescherming: Thema stikstof*

Op 15 oktober 2020 heeft het RIVM een actualisatie van het stikstofrekenmodel AERIUS gepresenteerd. Dit betekent dat de effecten voor stikstof in het PIP/MER en de Wnb-vergunning opnieuw doorgerekend moesten worden na 15 oktober 2020. Daartoe moesten de brongegevens geactualiseerd worden naar aanleiding van verdere detaillering van het model. Ook de nieuw uitgevoerde modelberekeningen leveren geen toename van stikstofdepositie op. Het totale project kan daarmee zoals aangevraagd worden uitgevoerd binnen de bestaande stikstofruimte van VDL Nedcar.

b. *Ontheffing Wet natuurbescherming: kap Sterrebos en vleermuizenonderzoek*

De aantasting en de uniciteit van het Sterrebos en de daaruit voortvloeiende effecten op de flora en fauna hebben geleid tot een intensief onderzoeks- en overlegtraject met en tussen diverse (deskundige) partijen. De daaruit voortgekomen veelheid aan onderzoeken is op 15 oktober 2020 bij het bevoegd gezag ingediend. Gezien de omvang en complexiteit zal het bevoegd gezag voorafgaand aan de Statencommissie aangeven of er zicht bestaat op ontheffingsverlening. Afhankelijk van de volledigheid en diepgang van de aangeleverde onderzoeken zal in aanloop naar de vaststelling van het PIP de gevraagde aanvullende informatie door de initiatiefnemer aangeleverd moeten worden. Na levering van de aanvullende gegevens zal nader getoetst worden of er voldoende basis is voor het bieden van de ontheffing. Om geen tijd te verliezen zal (indien mogelijk uiteraard) de ontheffing in de periode van aanlevering aanvullende gegevens in zoverre voorbereid worden dat de te leveren aanvullingen slechts toegevoegd hoeven te worden.

c. *Thema geluid*

Het PIP heeft gevolgen voor de geluidbelasting in de omgeving. Deze gevolgen hangen enerzijds samen met de uitbreiding van VDL Nedcar (industrielawaai) en anderzijds met de aanpassing van de infrastructuur en het extra verkeer van en naar het industrieterrein (wegverkeerslawaaï). Zowel in het PIP als in de omgevingsvergunning zijn geluidmaatregelen opgenomen om deze gevolgen te beperken.

Hogere waarden voor de geluidbelasting door industrielawaai

Ten opzichte van de bestaande situatie leidt de uitbreiding van VDL Nedcar tot een toename van de geluidbelasting in de omgeving van het industrieterrein. Voor woningen waar de geluidbelasting niet kan worden beperkt tot het niveau van de geldende (voorkeurs)grenswaarden dienen, op grond van de Wet geluidhinder, zogenaamde hogere waarden te worden vastgesteld.

Op 30 juni 2020 hebben Gedeputeerde Staten een ontwerpbesluit hogere waarden genomen voor 66 woningen. Gedurende de ter inzagelegging van het ontwerpbesluit hebben enkele omwonenden en andere belanghebbenden hun zienswijzen kenbaar gemaakt.

Naar aanleiding van deze zienswijzen is het geluidmodel op onderdelen aangepast. Een van de aanpassingen betreft het beter in overeenstemming brengen van het gebruikte geluidmodel met de feitelijke situatie ter plaatse. Daarnaast is ook de geluidbijdrage van andere bedrijven dan VDL Nedcar op het industrieterrein gedetailleerder in de berekeningen meegenomen.¹

Voor twee van de 66 woningen geldt dat - na aanpassing van het geluidmodel - de geluidbelasting ter plaatse alsnog voldoet aan de voorkeursgrenswaarde. De in ontwerp vastgestelde hogere waarde voor deze 2 woningen komt daarmee te vervallen.

Voor de overige 64 woningen is door GS op 30 juni 2020 een ontwerp-besluit hogere waarden vastgesteld. Voor deze woningen hoeft geen nieuw ontwerpbesluit genomen te worden. Wel wijzigt de hoogte van de hogere waarde bij enkele van deze woningen beperkt. Deze beperkte wijziging is in het definitieve besluit hogere waarden voor de desbetreffende woningen aangepast.

Bij twee woningen in Nieuwstadt neemt de berekende geluidbelasting na aanpassing van het geluidmodel toe van 50 dB(A) naar 51 dB(A). Voor deze twee woningen is op 15 oktober 2020 een aanvullend ontwerpbesluit hogere waarde industrielawaai genomen.

Kortom, door aanpassing van het geluidmodel is voor 2 woningen geen hogere waarden meer nodig en voor 2 aanvullende woningen moet er alsnog een hogere geluidwaarde worden toegekend. Daarmee blijft het totaal aantal woningen waarvoor een besluit hogere waarde industrielawaai moet worden vastgesteld 66.

Het definitieve besluit hogere waarden voor deze twee woningen en de overige 64 woningen wordt door ons college op 8 december 2020 genomen.

Bij het vaststellen van de hogere waarden wordt voor 11 woningen (van de 66 woningen) afgeweken van de provinciale beleidsregel met betrekking tot de aanwezigheid van een geluidluwe gevel. Wanneer zou worden vastgehouden aan de beleidsmatige wens van een geluidluwe gevel zou dit onevenredige gevolgen hebben voor de uitbreiding van VDL Nedcar en de daarmee samenhangende economische en maatschappelijke belangen. Het vraagt verdergaande maatregelen dan reeds voorzien en de daarmee samenhangende investeringen en risico's voor de bedrijfsvoering maken de uitbreiding van VDL Nedcar redelijkerwijs onmogelijk. Gelijktijdig moet worden geconstateerd dat ook bij de afwezigheid van een geluidluwe gevel een aanvaardbaar

¹ NB. Naar aanleiding van zienswijzen worden ook extra geluidmaatregelen getroffen die de geluidbelasting van wegverkeer in Nieuwstadt beperken. De maatregelen hebben echter geen effect op de deelbijdrage vanuit het industrieterrein (industrielawaai).

akoestisch klimaat voldoende is geborgd bij de desbetreffende woningen. Afwijking van de provinciale beleidsregel wordt voor deze woningen daarom verdedigbaar geacht.

Geluidbelasting als gevolg aanpassing infrastructuur

De in het PIP voorziene aanpassingen aan infrastructuur en het extra verkeer van en naar VDL Nedcar leiden er niet toe dat wettelijke voorkeursgrenswaarden voor de geluidbelasting door wegverkeer worden overschreden. Maatregelen om de geluidbelasting vanwege wegverkeer verder te verlagen zijn daarom op grond van de Wet geluidhinder niet nodig. Toch worden enkele wegen binnen en in de directe omgeving van het plangebied voorzien van geluidreducerend asfalt. Dit geldt voor een tweetal gemeentelijke wegen en een deel van de N276 (tussen Aan de Linde en N297).

Het geluidreducerend asfalt op de gemeentelijke wegen Aan de Linde en Limbrichterstraat wordt aangebracht als compensatie voor de toename van het industrielawaai in dit gebied. Het aanbrengen van geluidreducerend asfalt op de N276 is een maatregel uit het Actieplan Omgevingslawaai Provinciale Wegen 2019-2023. Deze maatregel staat dus los van het PIP maar zal wel gelijktijdig met de aanleg van de randweg worden uitgevoerd.

Zienswijzen (extra) geluidmaatregelen en afweging alternatieven.

Vanwege de toename van geluid in met name Nieuwstadt verzoeken indieners van zienswijzen dat extra geluidmaatregelen genomen worden om de kans op extra overlast zoveel mogelijk te beperken. Er worden extra maatregelen gevraagd gericht op de beperking van zowel industrielawaai als wegverkeerslawaai.

Een aantal maatregelen dat erop gericht is de geluidbelasting van VDL Nedcar te beperken is reeds in de omgevingsvergunning vastgelegd. Dankzij deze maatregelen kunnen wettelijke grenswaarden voor piekgeluiden overal in de omgeving van het industrieterrein worden gerespecteerd. Alleen de voorkeursgrenswaarde voor de gemiddelde geluidbelasting bij woningen, zoals bepaald in de Wet geluidhinder, kan met deze maatregelen bij 66 woningen niet worden gerespecteerd.

Verdergaande maatregelen zijn ook onderzocht maar niet effectief gebleken om de geluidbelasting te verlagen of zijn vanwege hoge kosten financieel niet realistisch. Het gaat daarbij om het plaatsen van geluidschermen, andere terreinindelingen, het overkappen van delen van het terrein, maatregelen aan de bestaande en de nieuwe fabriek en eisen aan (elektrische) vrachtwagens. Omdat dit in de toekomst mogelijk anders ligt, is in de omgevingsvergunning van VDL Nedcar wel de verplichting opgenomen dat VDL Nedcar elke 5 jaar opnieuw onderzoekt of verdergaande beperking van geluidbelasting mogelijk is.

Naar aanleiding van zienswijzen is ook gekeken of de nieuwe Randweg (N276) en andere wegvakken kunnen worden voorzien van geluidreducerend asfalt. Voor de Randweg en is dat mogelijk waardoor de geluidbelasting van deze weg met circa 3 dB(A) wordt verlaagd. Daarnaast wordt het geluidreducerend asfalt op de Limbrichterstraat in noordelijke richting verlengd tot aan de spoorwegovergang. Met deze extra (bovenwettelijke) maatregelen zal de geluidbelasting veroorzaakt door verkeer in Nieuwstadt verder worden beperkt.

Tot slot zal de door verschillende indieners gevraagde beplanting ten zuiden van de Yard-E, in de vorm van het zogenaamde 'ambitiebos', worden gerealiseerd. Hoewel de meetbare effecten van beplanting op de geluidbelasting in de praktijk zeer beperkt zijn, kan de realisatie ervan wel bijdragen aan een positievere beleving van de geluidssituatie.

Er loopt nog een aanvullende procedure om voor twee woningen een hogere waarde industrielawaai toe te kennen. Dit in aanvulling op de 64 beoogde hogere waarden waarvoor reeds een ontwerp besluit ter inzage heeft gelegen. In theorie kunnen de betreffende belanghebbenden van de twee woningen een zienswijze indienen welke van invloed kan zijn op het geluidrapport. De kans dat een en ander noopt tot aanpassingen wordt echter klein geacht. Maar als zich dat voordoet, dan zal dit slechts tot kleine aanpassingen kunnen leiden in het geluidrapport en waarvoor het mogelijk moet zijn deze aanpassingen die door te voeren. Dat betekent dat in dat geval dan ook de Nota van Wijzingen op dat punt aangevuld moet worden, daar hierin een overzicht staat van belangrijkste aanpassingen die in alle planstukken zijn doorgevoerd.

d. Natuurcompensatie overeenkomst

Gedeputeerde Staten hebben d.d. 10 november 2020 ingestemd met de natuurcompensatieovereenkomst tussen VDL Nedcar en Provincie Limburg. Deze moet zijn overeengekomen voorafgaand aan de vaststelling van het PIP. In deze overeenkomst zijn afspraken gemaakt over de eigenlijke compensatie(opgave) ten aanzien van de Goudgroene natuurzone in het gebied. VDL Nedcar realiseert een deel van de compensatieopgave in het gebied ten noorden van VDL Nedcar in natura, om de impact op beschermde soorten zo klein mogelijk te houden. Uit het Mitigatie- en compensatieplan Uitbreiding VDL Nedcar te Born(zie bijlage) blijkt hoe de aantasting wordt gecompenseerd. Het andere deel van de compensatieopgave zal VDL Nedcar financieel compenseren door middel van een geldelijke storting aan Provincie Limburg. Deze middelen worden aangewend ten behoeve van het PIO-project Swentibold.

Omdat VDL Nedcar eerst de natuurcompensatie gedeeltelijk moet realiseren, alvorens de aantasting van de bestaande natuur kan plaatsvinden, is het niet nodig om een bankgarantie te eisen die de realisatie van de natuurcompensatie garandeert. In afwijking van de Beleidsregel Natuurcompensatie 2018 is daarom geen bankgarantie opgenomen in de voorliggende Natuurcompensatie overeenkomst.

e. Anterieure overeenkomst

Conform het bepaalde in artikel 6.25 Wro jo. artikel 6.12 lid 2 sub a Wro, sluiten de Provincie en VDL Nedcar in het kader van de vaststelling van het PIP een anterieure overeenkomst op basis waarvan het verhaal van kosten anderszins (dan door middel van een exploitatieplan) is verzekerd.

Middels deze privaatrechtelijke overeenkomst verplicht de exploitant (in casu VDL Nedcar) zich tot onder andere het betalen van een bijdrage in de kosten die door de Provincie gemaakt moeten worden om de grondexploitatie mogelijk te maken. Een dergelijke overeenkomst moet zijn afgesloten voorafgaand aan de vaststelling van het inpassingsplan.

Over de anterieure overeenkomst nemen Gedeputeerde Staten op 8 december 2020 een besluit. Dit besluit is van belang omdat de zakelijke beschrijving van de anterieure overeenkomst ter inzage moet worden gelegd. Op deze zakelijke beschrijving is overigens geen inspraak mogelijk.

7. Afweging van alternatieven en motivering gemaakte keuze / toets duurzaamheidparagraaf

In de mededeling portefeuillehouder van 21 februari 2020 (kenmerk 2020/8572) inzake voorkeursalternatief ten behoeve van het PIP Uitbreiding VDL Nedcar hebben wij uw Staten geïnformeerd over ons besluit voor een voorkeursalternatief.

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

De milieueffecten voor de vijf varianten blijken voor de keuze van een voorkeursalternatief niet onderscheidend te zijn. Gezien het kostenniveau en de hoogte van het beschikbare budget blijken de drie optimale varianten financieel niet haalbaar.

VDL Nedcar heeft op basis van bedrijfsmatige aspecten een voorkeur voor de sobere en doelmatige variant van de Randweg. De bijeenkomsten met de omgeving laten zien dat met name de dorpskernen van Nieuwstadt en Holtum ook een voorkeur hebben voor de sobere en doelmatige variant van de Randweg.

De 2 sobere varianten voor enerzijds de Middenweg en anderzijds de Randweg voldoen beide als adequate oplossing voor het bereikbaarheidsvraagstuk van de gebiedsontwikkeling VDL Nedcar. Dit afwegende hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk-inhoudelijke voorkeur uitgesproken voor de sobere en doelmatige Randweg.

Voor wat betreft duurzaamheidsaspecten wordt verwezen naar paragraaf 11 van deze nota.

8. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

De uitbreiding VDL Nedcar is opgenomen onder Begrotingsprogramma 3.4 Ruimtelijke dynamiek en kwaliteit, product 3.4.3. Werklocaties. De financiële aspecten zijn uiteengezet in paragraaf 6.5 van deze nota.

9. Juridische aspecten – deregulering

De uitbreiding van VDL Nedcar en de aanleg van de Randweg ligt gevoelig in de omgeving.

Dat blijkt uit het aantal zienswijzen. Ook de gemeenten Sittard-Geleen en Echt-Susteren hebben een zienswijze ingediend.

Op basis van het aantal ingediende zienswijzen, gesprekken die met indieners zijn gevoerd en de tegengestelde belangen is het zeer aannemelijk dat beroep zal worden aangetekend tegen het PIP en wellicht ook tegen de omgevingsvergunning, de Wet natuurbeschermingsvergunning en/of het besluit hogere waarden industrielaan.

Daarom is veel aandacht besteed aan proces en juridische aspecten om de kans te minimaliseren dat het PIP struikelt op procedurele of inhoudelijke juridische kwesties.

Een provinciaal inpassingsplan valt onder de werking van de Crisis- en herstelwet. Voorwaarde is wel dat daarvan zowel in het PS-besluit tot vaststelling van het PIP als in de bekendmaking van het Inpassingsplan melding wordt gemaakt. Dit is gebeurd in het ontwerp-PIP besluit en zal ook na vaststelling in de bekendmaking worden opgenomen.



Aangezien de overheidsbijdragen in deze gebiedsontwikkeling betrekking hebben op investeringen in de openbare infrastructuur rondom VDL Nedcar, is er geen sprake van staatssteun. Dit is in lijn met de in 2016 door de Europese Commissie uitgebrachte “notion of state aid” (Mededeling van de Europese Commissie 2016/C262/01 van 19 juli 2016).

Wat het aspect deregulering betreft is uitgangspunt voor de Provincie Limburg om het planologisch regelen van zaken zoveel mogelijk via de gemeenten te laten verlopen middels een bestemmingsplan. Wanneer dat niet mogelijk is of het om bepaalde redenen noodzakelijk wordt geacht zelf de regie te nemen kan de Provincie alsnog van de bevoegdheid gebruik maken om een PIP op te stellen.

In onderhavig geval heeft de initiatiefnemer VDL Nedcar zelf aan de Provincie Limburg gevraagd om een gecoördineerd inpassingsplan te maken. De Provincie was daarbij al bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning. Daarnaast beslaat het PIP het grondgebied van 2 gemeenten en was er sprake van een duidelijk provinciaal belang van behoud van werkgelegenheid.

Om bovengenoemde redenen heeft de Provincie gevolg gegeven aan het verzoek van VDL Nedcar om een PIP op te stellen.

Wat betreft de anterieure overeenkomst en de natuurcompensatieovereenkomst als onderdeel van het aan de orde zijnde PIP wordt verwezen naar paragraaf 6.7. van deze nota.

10 Verbindingslijnen en andere visies

• *Regionale economie en arbeidsmarkt*

De afgelopen maanden heeft er een flinke stijging plaatsgevonden van het aantal mensen dat werkzoekende is geworden. Na jaren van daling zijn er in Limburg op dit moment (3^e kwartaal 2020) ongeveer 20.000 mensen met een WW-uitkering. Een jaar geleden (2019) waren dit er nog ongeveer 15.000. De krapte op de arbeidsmarkt is hierdoor flink afgenomen.

Daarbij daalt ook het aantal vacatures.

De strategie van VDL Nedcar met een tweede productielijn leidt er allereerst toe dat de bestaande werkgelegenheid (thans circa 5.000 directe banen) behouden blijft omdat er een meer robuust bedrijfsmodel ontstaat waarin er niet langer een afhankelijkheid bestaat van één enkele opdrachtgever. Met twee productielijnen zal de (directe) werkgelegenheid naar verwachting doorgroeien naar een structureel niveau van 6.000-6.500 werknemers en incidenteel (maximale piek) met nog eens 4.500-5.000 medewerkers. Voor de verhouding directe – indirecte banen wordt voor de industriesector de verhouding 1 : 1 aangehouden. Een tweede productielijn levert aldus een structureel niveau van 6.500 indirecte banen op.

Gezien de arbeidsmarktontwikkeling is de bestendiging en (incidentele) groei van de werkgelegenheid bij VDL Nedcar van wezenlijk belang voor Limburg. Dit geldt in het bijzonder voor de doelgroepen jongeren en de mensen met een lager opleidingsniveau, waarin sprake is van een bestaande en groeiende behoefte aan arbeidsplaatsen.

Mobiliteitsbeleid

De infrastructurele maatregelen aan het provinciale wegennet van de Gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar zijn gepositioneerd in het mobiliteitsbeleid.

De Gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek is het kader voor de infrastructurele maatregelen en Gedeputeerde Staten verwachten dat deze verkenning niet leidt tot andere conclusies voor de inframaatregelen voor de uitbreiding. Gedeputeerde Staten hebben d.d. 26 februari 2019

vastgesteld dat op basis van het afwegingskader mobiliteitsopgave de nut en noodzaak van de infrastructurele maatregelen als no-regret maatregelen binnen de Gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek is aangetoond en de opgave kwantitatief en kwalitatief voldoende scoort. Zie paragraaf 6.5 van deze nota.

11 Effecten op CO₂ emissies

Via LEA (Limburgs Energie Akkoord), waaraan ook VDL Nedcar deelneemt, stimuleert de Provincie Limburg dit bedrijf (en de andere deelnemende bedrijven) om maatregelen te nemen voor energiebesparing, duurzame energieopwekking, circulair produceren, alles resulterend in beperking van CO₂-emissie. Zodoende wordt bijgedragen aan de 2030 doelen van het Klimaatakkoord (= 49% minder CO₂-uitstoot in 2030 t.o.v. 1990 en voor de industrie een reductie van 14,3 Mton [+ 5,1 Mton uit energieakkoord 2013] CO₂-uitstoot in 2030 t.o.v. 1990). VDL Nedcar onderzoekt momenteel hoe zij energie kan besparen, energie kan opwekken (met name met zonnepanelen op dak en parkeerplaatsen) en CO₂-uitstoot kunnen verminderen (door elektrificatie of gebruik van waterstof). Op het gebied van energie moet VDL Nedcar voldoen aan de bepalingen volgende uit het ETS en het Nederlands Klimaatakkoord.

Zonne-energie

De Provincie Limburg hanteert verder de Limburgse zonneladder waarin een ruimtelijke voorkeursvolgorde voor zonne-energie staat opgenomen. Deze Limburgse zonneladder staat beschreven in de ontwerp-Omgevingsvisie Limburg. Gedeputeerde Staten spreken met deze Limburgse zonneladder een voorkeur uit voor het ontwikkelen van zonnepanelen op daken en wil mogelijkheden daartoe zoveel mogelijk benutten.

Op dit moment gelden echter beperkte mogelijkheden om de toepassing van zonnepanelen op daken af te dwingen. Daartoe zal een wijziging van het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl – opvolger van het Bouwbesluit 2012 onder de Omgevingswet) benodigd zijn. Hiermee krijgen gemeenten meer mogelijkheden om het duurzaam gebruik van daken ook richting burgers en bedrijven af te dwingen. Deze wijziging van het Bbl is momenteel in voorbereiding en zal naar verwachting uiterlijk 1 januari 2022 in werking treden. De Provincie Limburg onderzoekt in hoeverre de provinciale verordening ingezet kan worden om te zorgen dat gemeenten hier actief gebruik van maken (bijvoorbeeld via het opnemen van een 'instructie' in de verordening). Op dit moment kunnen zonnepanelen op gebouwen dus wettelijk gezien nog niet verplicht worden gesteld, ook niet als voorwaarde in het kader van een provinciale subsidieverlening.

Met VDL Nedcar is plaatsing van zonnepanelen op de bestaande daken en parkeerplaatsen onderzocht en besproken. De bestaande daken van VDL Nedcar blijken veelal niet geschikt voor het plaatsen van zonnepanelen door de hoge belastingen die al op deze daken rusten. De nieuwe gebouwen zoals die vergund worden, zijn constructief wel geschikt voor zonnepanelen. Gedeputeerde Staten gaan overleg voeren met VDL Nedcar om de mogelijkheden voor zonnepanelen op deze gebouwen te benutten. Voor de bestaande parkeerterreinen is een overkapping met zonnepanelen niet opportuun in verband met benodigde flexibiliteit van deze terreinen.

VDL Nedcar richt zich in haar acquisitie ook op opdrachten voor de bouw van elektrisch aangedreven auto's. De VDL Groep beschikt over veel kennis en kunde rond elektrische mobiliteit, zoals batterij-technologie, infrastructuur en Mobility as a Service. Deze synergie binnen de VDL groep maakt dat VDL Nedcar een zeer interessante partner is voor de bouw van duurzame auto's.

12 Verdere planning, procedure en uitvoering

- . Op 10 november 2020 hebben Gedeputeerde Staten de Wet natuurbeschermingsvergunning (stikstof) verleend.
Op 10 november 2020 hebben Gedeputeerde Staten eveneens ingestemd met de Natuurcompensatie overeenkomst.
Op 2 december 2020 eindigt de tervisielegging van het aanvullend ontwerp besluit hogere waarden industrielawaai voor 2 woningen. Eventuele zienswijzen hierop worden betrokken bij de definitieve besluitvorming door Gedeputeerde Staten over de hogere waarden industrielawaai voor in totaal 66 woningen op 8 december 2020. Tevens zijn Gedeputeerde Staten voornemens om op 8 december 2020 over de anterieure overeenkomst te besluiten.

Verder is van belang dat het voor eerder genoemde kleine aanpassingen in het geluidrapport mogelijk moet zijn deze door te voeren. Dat betekent dat in dat geval de Nota van Wijzingen op dat punt aangevuld moet worden. Hierin staat een overzicht van de belangrijkste aanpassingen die aan alle planstukken zijn doorgevoerd. Daarom hebben Gedeputeerde Staten de portefeuillehouder Ruimte gemachtigd nog tekstuele opmerkingen van ondergeschikte aard door te voeren om tekstuele onjuistheden en dergelijke uit de stukken te halen. Tot slot zijn mogelijk ook wijzigingen nodig aan het mitigatie- en compensatieplan, daar dit plan nog beoordeeld wordt door het Bevoegd Gezag in het kader van de lopende ontheffingsaanvraag Wet natuurbescherming. Die procedure kan invloed hebben op het mitigatie- en compensatieplan zoals dat ook bij het inpassingsplan zit.

Inhoudelijke behandeling van het PIP vindt plaats op 27 november 2020 in de Statencommissie Financiën, Economische Zaken en Bestuur en waarvoor tevens de woordvoerders van de commissies Ruimte, Landbouw en Natuur en Mobiliteit en Duurzaamheid worden uitgenodigd. Besluitvorming door Provinciale Staten is voorzien op 18 december 2020. Na vaststelling van het PIP nemen Gedeputeerde Staten op 22 december 2020 besluit over de definitieve omgevingsvergunning.

Vanaf 7 januari 2021 start vervolgens de beroepstermijn (6 weken, tot en met 17 februari 2021) voor het inpassingsplan, de omgevingsvergunning, de Wnb-vergunning, het besluit hogere waarden geluid en een benodigde Waterwetvergunning.

Het voorleggen van het PIP aan Provinciale Staten ten behoeve van vaststelling van dit PIP wordt gepubliceerd op de website www.gowvdlnedcar.nl, alsmede in een digitale nieuwsbrief. Na vaststelling van het PIP door PS en de besluitvorming door GS over de vergunningen en de hogere waarden, zal daarvan elektronisch kennis worden gegeven in het Provinciaal Blad en de Staatscourant.



13 Periodieke informatie/sturingsinformatie

. X Via Jaarstukken en Begroting

- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- ☒ Programmaverantwoording

☐ **Voortgangsrapportages Regeling grote Projecten**

14 Evaluatie

Niet van toepassing aangezien er geen koppeling ligt met het door PS vastgestelde onderzoeksprogramma Provincie Limburg.

15 Communicatie

- .
Zie paragraaf 6.6 van deze nota.

16 Meegezonden bijlagen

- .
De regels, verbeelding, toelichting en bijbehorende bijlagen bij de plantoelichting (onder andere onderzoeken, memo's, adviezen, Nota van Zienswijzen en Advies, Nota van Wijzigingen) zijn bijgevoegd.



GEWIJZIGD ONTWERPBESLUIT
PROVINCIALE STATEN
VAN LIMBURG

No: G-20-076

Onderwerp

Gewijzigd vaststellen inpassingsplan "Uitbreiding VDL Nedcar" en financiering infrastructuur (Randwegvariant)

Provinciale Staten van Limburg;

gezien het voorstel van Gedeputeerde Staten van Limburg van 10 november 2020

besluiten:

1. in te stemmen met de Nota van Zienswijzen en Advies "Ontwerp-inpassingsplan Uitbreiding VDL Nedcar, Ontwerp-Omgevingsvergunning Wabo Uitbreiding VDL Nedcar, Ontwerpbesluit hogere waarden industrielawaai Uitbreiding VDL Nedcar en Ontwerp-Wnb-vergunning Uitbreiding VDL Nedcar" en de Nota van Wijzigingen;
2. op grond van het bepaalde in artikel 6.12, tweede lid Wet ruimtelijke ordening geen exploitatieplan vast te stellen;
3. het inpassingsplan "Uitbreiding VDL Nedcar", bestaande uit de regels, verbeelding en toelichting (IMRO-code NL.IMRO.9931.VDLNedcar-VG01), met inachtneming van de Nota van Zienswijzen en Advies "Ontwerp-inpassingsplan Uitbreiding VDL Nedcar, Ontwerp-omgevingsvergunning Wabo Uitbreiding VDL Nedcar, Ontwerp-besluit hogere waarden industrielawaai Uitbreiding VDL Nedcar en Ontwerp-Wnb-vergunning Uitbreiding VDL Nedcar" en de Nota van Wijzigingen zowel analoog als digitaal gewijzigd vast te stellen;
4. te vermelden dat op dit besluit afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing is, alsook dat de beroepsgronden in het beroepsschrift moeten worden opgenomen, het beroep niet-ontvankelijk wordt verklaard indien binnen de beroepstermijn geen beroepsgronden zijn ingediend en deze na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld;
5. in te stemmen met een aanvullend investeringskrediet ter hoogte van € 19.556.009 conform dekkingsvoorstel paragraaf 6.5. De financiële consequenties worden verwerkt via de reguliere P&C-cyclus (afwijkingenrapportage).

Aldus vastgesteld door Provinciale Staten van Limburg in hun vergadering van 18 december 2020

De heer mr. A.O.J. Pregled, griffier

De heer drs. Th.J.F.M. Bovens, voorzitter