



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

10 september 2020 / projectnummer: 3397



1 Advies in het kort

VDL Nedcar wil op de productielocatie in Born haar autofabriek uitbreiden. Momenteel heeft deze fabriek één productielijn, waarmee jaarlijks ongeveer 200.000 auto's worden geproduceerd. De uitbreiding maakt een tweede productielijn mogelijk, waardoor de productiecapaciteit wordt verhoogd naar maximaal 400.000 auto's en beter kan worden ingespeeld op de vraag van (meerdere) opdrachtgevers. Voor het besluit over de uitbreiding van de fabriek en de daarmee samenhangende aanpassing van twee provinciale wegen is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De provincie Limburg heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd te adviseren over het MER. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.



Figuur 1: Huidige situatie en ligging ten opzichte van Nieuwstadt (rechts), Holtum en Born (bron: MER)

Wat blijkt uit het MER?

Het MER laat zien dat de uitbreiding van VDL Nedcar en de aanpassing van de wegen negatieve gevolgen hebben. Het belangrijkste gevolg voor de leefbaarheid is de toename van geluidhinder door wegverkeer en industrielawaai. Dat is vooral te merken in Nieuwstadt, omdat de grootste wijzigingen in de omgeving van deze woonkern plaatsvinden. Het MER beschrijft verschillende maatregelen om geluidhinder te beperken, maar de effecten blijven ook daarmee fors. Grote en onomkeerbare gevolgen voor natuur, landschap en cultuurhistorie treden vooral ten noorden van het huidige terrein op, in de omgeving van het monumentale landgoed Kasteel Wolfrath, het Sterrebos en de Geleenbeek. Volgens het MER is het bedrijfseconomisch niet realistisch om deze effecten te voorkomen. Met inpassingsmaatregelen en fysieke en financiële compensatie van natuur en bos wordt wel geprobeerd een positieve impuls aan het landschap te geven.

Wat is het advies van de Commissie?

Het MER is goed toegankelijk, ruim voorzien van ondersteunende illustraties en tabellen en logisch opgebouwd. De effectbeschrijving en -beoordeling worden ondersteund door een grote hoeveelheid achtergrondrapporten. Ook deze zijn helder en systematisch van opzet. De

effecten zijn zowel afgezet tegen de vergunde situatie, als tegen de huidige situatie¹ waarin veel minder auto's worden geproduceerd. Dit geeft de omgeving en besluitvormers meer inzicht in de effecten van het plan.

De Commissie constateert dat voor het aspect geluid in het MER nog essentiële informatie ontbreekt om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het inpassingsplan en de omgevingsvergunning. Maatregelen om geluidhinder (vooral in Nieuwstadt) te beperken zijn onvoldoende onderzocht om deze te kunnen afwegen bij het besluit. De Commissie adviseert om deze informatie op te nemen in een aanvulling op het MER, alvorens een besluit te nemen over het inpassingsplan en de omgevingsvergunning.

De milieugevolgen van het voornemen zijn aanzienlijk en onomkeerbaar. Gelet op de onzekerheden over economische ontwikkelingen in het algemeen en in de auto-industrie in het bijzonder geeft de Commissie in overweging om mogelijkheden voor fasering van de uitvoering van het voornemen zoveel mogelijk te benutten. Dit betekent dat onomkeerbare ingrepen met relatief grote gevolgen – vooral voor het Sterrebos² – pas worden uitgevoerd als deze strikt noodzakelijk zijn. De tussenliggende tijd kan gebruikt worden voor nader onderzoek aan bestaande natuur- en landschapswaarden en om te onderzoeken of de effecten van maatregelen aan de verwachtingen voldoen.

Uit het MER blijkt dat de uitstoot van stikstof niet zal toenemen ten opzichte van de vergunde situatie. Ten opzichte van de huidige feitelijke situatie zal deze wel toenemen, waardoor feitelijk meer stikstof in natuurgebieden terecht zal komen. De Commissie adviseert om in de toelichting op het inpassingsplan uit te leggen waarom de uitbreiding toch kan worden gerealiseerd en met welke maatregelen de uitstoot van stikstof kan worden beperkt.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en geeft zij aandachtspunten voor de op te stellen aanvulling en voor het vervolgtraject.

Achtergrond

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

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

¹ De vergunde productiecapaciteit is 350.000 auto's per jaar, in de huidige situatie worden circa 200.000 auto's per jaar geproduceerd.

² Het Sterrebos kent een hoge biodiversiteit en bevat bomen van waarschijnlijk meer dan 200 jaar oud en een ondergroei van 'oud bosplanten'. Dergelijke bossen zijn erg zeldzaam geworden in Nederland. Door hun ouderdom zijn hun ecologische eigenschappen eigenlijk niet te 'compenseren' door aanplant van jonge bomen.

Rol van de Commissie voor de milieueffectrapportage

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

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



Figuur 2: Alternatief 2B (tevens voorkeursalternatief) (Bron: MER)

2 Toelichting op de beoordeling

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar beoordeling toe. Aan deze beoordeling koppelt zij aanbevelingen. Sommige van die aanbevelingen zijn opgenomen in een tekstkader en andere niet. Als deze in een kader staan dan is het uitvoeren ervan volgens de Commissie essentieel voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij het besluit over het inpassingsplan en de omgevingsvergunning. Aanbevelingen die niet in een kader staan zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming – nu en in de toekomst – te verbeteren.

2.1 Geluid en trillingen

Het akoestisch onderzoek (bijlage 3 bij het MER) is systematisch en goed van opzet en gemakkelijk leesbaar.³ De belangrijkste factor voor de geluidbelasting zijn de vrachtauto's op het terrein en de openbare weg. Daarnaast is er geluid van grote aantallen continue geluidbronnen vanuit alle productiegebouwen. Voor industrielawaai (inclusief verkeer op het terrein) is de toename ten opzichte van de referentiesituatie maximaal 6 dB. Dit komt vooral doordat vrachtverkeer op het terrein dichter bij de woningen plaatsvindt dan in de huidige situatie. Voor verkeerslawaai is er mede door de verlegging van de N276 sprake van toenames. Het toepassen van stil asfalt leidt tot een reductie van deze toenames.

De maximale geluidsniveaus (piekwaarde) door het laden van nieuwe personenauto's en het rijden van verkeer op het terrein zijn hoog vergeleken met het equivalente (gemiddelde) geluidsniveau. Als maatregelen zijn er organisatorische en logistieke regels van kracht, zoals:

- Instellen van een maximum snelheid op het bestaande terreindeel van de inrichting.
- Verplaatsen van de locatie waar goederen inkomen en uitgaan, en de administratieve afhandeling plaatsvindt.
- Aanhouden van een minimale afstand tot woningen voor piekgeluid-gevoelige activiteiten.
- Uitschakelen van een akoestische achteruitrijsignalering.

Andere maatregelen, waarmee de geluidbelasting kan worden verlaagd, worden in het MER niet in detail onderzocht en/of vanwege de kosten als niet realistisch beoordeeld. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het plaatsen van een geluidscherm, andere terreinindelingen, het overkappen van delen van het terrein, maatregelen aan de bestaande en de nieuwe fabriek en eisen aan (elektrische) vrachtwagens. In de meeste gevallen vindt de Commissie deze afweging voldoende onderbouwd. De Commissie wijst erop dat technische ontwikkelingen er voor kunnen zorgen dat binnen enkele jaren stil elektrisch vrachtvervoer (ook gunstig voor de luchtkwaliteit en duurzaamheid) en (BBT-)maatregelen aan de nieuwe fabriek wel realistisch en noodzakelijk kunnen zijn. Zij beveelt verder aan om bij realisatie van nieuwe parkeergarages aandacht te besteden aan mogelijke hinder door geluid, laagfrequent geluid en trillingen, onder andere door het gebruik van lichte prefab vloeren, en aan andere maatregelen om deze vormen van hinder te voorkomen.

³ De Commissie wijst erop dat tabel van bijlage 3 van het akoestisch onderzoek niet op alle aspecten goed navolgbaar is. De verschillen tussen de getallen van de kolommen #/dag en #/jaar wijzen bijvoorbeeld naar 240 werkdagen per jaar, terwijl de autoproductie het gehele jaar door plaats vindt. Voor de berekeningen van de luchtkwaliteit is wel uitgegaan van 365 dagen per jaar.

Gezien de forse toename van de geluidhinder in Nieuwstadt is de Commissie van mening dat vooral maatregelen om deze hinder te beperken zorgvuldig onderzocht moeten worden. De mogelijkheden voor afscherming van Yard-E⁴, die zich relatief dicht bij de kern van Nieuwstadt bevindt, zijn naar haar mening in het MER nog onvoldoende onderzocht. Onderdeel van dit terrein is de GOK-Yard⁵. Op dit terrein vinden relatief veel vervoerbewegingen plaats, hetgeen vooral leidt tot hinder door piekgeluiden. In het MER is wel een geluidwal van circa 3 meter hoog onderzocht, maar deze is weinig effectief voor geluidgevoelige bestemmingen in Nieuwstadt vanwege de grote afstand tot de geluidbronnen en ook in relatie tot de geluidbronnen op de hooggelegen parkeerdekken van 6 meter. De effectiviteit kan mogelijk vergroot worden, bijvoorbeeld door:

- het verplaatsen en/of verhogen van de wal, (met name op de meest effectieve plaatsen ten opzichte van de meest nabijgelegen piekgeluidbronnen), het verkleinen van de afstand tot de bron en/of het (plaatselijk) verdiept aanleggen van het parkeerterrein;
- het overkappen van de parkeerdekken en het dichtzetten van een zijwand;
- lokale afscherming of overkapping van de autolaadplaatsen en andere plekken met lokale piekgeluidbronnen;
- het verminderen van reflecties van de piekgeluidbronnen tegen objecten;
- het lokaal toepassen van stil asfalt of een ander zeer stil wegdek op het terrein.

Voor belanghebbenden en besluitvormers is inzicht in mogelijke mitigerende maatregelen nodig, zodat duidelijk is op welke manieren de geluidhinder in Nieuwstadt beperkt kan worden. Dit kan in de afweging van de provincie Limburg worden meegenomen.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER mogelijke maatregelen te onderzoeken waarmee de geluidhinder in Nieuwstadt kan worden beperkt.

2.2 Natuur

De effectbeschrijving en -beoordeling voor natuurwaarden zijn gebaseerd op verschillende bijlagenrapporten die zijn vervat in een Natuurtoets over het gehele voornemen (de uitbreiding van de fabriek en de aanpassing van de wegen). Voor de effecten op Natura 2000-gebieden zijn een voortoets en Passende beoordeling opgesteld, voor de effecten op beschermde soorten een 'Nader onderzoek soortbescherming'. Specifiek voor het Sterrebos (onderdeel van het monumentale landgoed Kasteel Wolfrath) is onderzocht of het fabrieksterrein kan worden uitgebreid waarbij dit bos wordt ontzien (bijlage 18). Tot slot is een mitigatie- en compensatieplan opgesteld.

Vernietiging van natuur- en landschapswaarden

Uit de onderzoeken blijkt dat de effecten van alle varianten op natuurwaarden zeer negatief zijn. Dit is vooral omdat het Sterrebos en de omgeving van de Geleenbeek zeer soortenrijk zijn. De soortenrijkdom van het Sterrebos berust mede op de hoge ouderdom van het bos, en is daardoor niet eenvoudig te vervangen door nieuwe bosaanleg elders. De uitbreiding van het terrein aan de noord- en oostzijde leidt tot vernietiging en verstoring van het leefgebied van veel beschermde soorten. Dit vereist een ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming, die ook nodig is voor het aantasten van beschermde bosopstanden. De

⁴ Uitbreidingsterrein voor VDL Nedcar aan de oostzijde van de N276.

⁵ Green Okay Yard, het terrein waar geproduceerde auto's worden geparkeerd en vanaf waar deze per vrachtwagen worden afgevoerd naar de opdrachtgevers.

Commissie acht de effecten op beschermde soorten gedetailleerd en voldoende beschreven. Ook dit veldseizoen wordt nog aanvullende informatie verzameld, zoals over de aanwezigheid van de grote bosmuis.

Behalve beschermde soorten worden ook beschermde gebieden aangetast door de voorgenomen uitbreiding. Het gaat om gebieden die onderdeel uitmaken van de provinciale goudgroene natuurzone (Nationaal Natuurnetwerk), zilvergroeene natuurzone en bronsgroene landschapszone. Het ruimtebeslag en de verstoring in beschermde gebieden wordt in de natuurtoets duidelijk in beeld gebracht.

Voor de ontheffing van soortenbescherming en gebiedsbescherming wordt in de natuurtoets een 'nee, tenzij-toets' doorlopen. De conclusie is dat redelijke alternatieven voor de aantasting van de beschermde (leef)gebieden, vooral vanwege de hoge kosten, niet realistisch zijn. Hieruit volgt een aanzienlijke compensatieopgave voor natuur en landschap. Deze is overzichtelijk uitgewerkt in de betreffende deelrapportage. De compensatie wordt deels uitgewerkt als een concreet plan voor bosuitbreiding en natuurherstel ten noorden van het plangebied ('fysieke compensatie'). Een ander deel is uitgewerkt als financiële compensatie, dat wil zeggen met extra financiële middelen om elders of op termijn natuur te realiseren. Gezien de nog grote opgave voor de realisatie van het provinciale natuurnetwerk en de grote druk op de ruimte, vraagt de Commissie aandacht voor tijdige en kwalitatief hoogwaardige natuurcompensatie.

Zoals in hoofdstuk 1 van dit advies aangegeven beveelt de Commissie aan om grote onomkeerbare ingrepen – vooral in het Sterrebos – zo lang mogelijk uit te stellen. Aansluitend hierop vraagt de Commissie nadrukkelijk aandacht voor het toekomstige beheer van de natuur- en landschapswaarden en monitoring van de effectiviteit van mitigerende en compenserende maatregelen.

Effecten van stikstofdepositie

In de Passende beoordeling zijn de effecten van stikstofdepositie in gevoelige natuurgebieden onderzocht. De meest nabijgelegen overbelaste stikstofgevoelige habitattypen bevinden zich in het Natura 2000-gebied Geleenbeekdal (ruim 9 kilometer ten zuiden van het projectgebied) en in het Natura 2000-gebied Roerdal (ruim 14 kilometer ten noordoosten van het projectgebied). De Passende beoordeling is zeer gedetailleerd en voorzien van verschillende bijlagen, waaronder een groot aantal AERIUS-berekeningen.

De Passende beoordeling concludeert dat aantasting van de natuurlijke kenmerken van de genoemde gebieden uitgesloten kan worden, omdat:

- voor de uitbreiding van de fabriek naar een productiecapaciteit van 350.000 auto's al in 2017 een (onherroepelijke) vergunning Wet natuurbescherming (Wnb) is verleend;
- voor de nieuwe uitbreiding naar 400.000 auto's en de aanpassingen aan de wegen een nieuwe Wnb-vergunning is aangevraagd en de totale depositie van stikstof niet zal toenemen ten opzichte van de eerder verleende vergunning;
- het provinciaal inpassingsplan de 'een-op-een inpassing' hiervan betreft;
- toename van stikstofdepositie in de bouwfase wordt 'gesaldeerd' met een tijdelijke verlaging van de vergunde productiecapaciteit (van 350.000 auto's naar 300.000 auto's).

De Commissie constateert dat bovenstaande redenering moeilijk uit het MER, de Passende beoordeling en de overige stukken is af te leiden. Enerzijds door de omvang van de

documenten, anderzijds door de complexiteit van de argumentatie. Daar komt bij dat deze redenering sterk vanuit een juridische invalshoek is opgebouwd. De Commissie sluit niet uit dat het project daarmee 'vergunbaar' is, maar plaatst hierbij wel nog de volgende kanttekening.

De feitelijke uitbreiding van VDL Nedcar en de aanpassingen aan de provinciale wegen zullen ten opzichte van de *huidige feitelijke situatie* door de toename van het verkeer tot een toename van stikstofemissies leiden. Voor de omgeving is het relevant om – net als voor andere milieuaspecten in het MER is gedaan – ook inzicht te geven in de effecten van stikstofdepositie ten opzichte van de huidige situatie. Stikstofdepositie is een belangrijke oorzaak voor de achteruitgang van de biodiversiteit in Nederland en is daarom een actueel en urgent thema. Een kleine hoeveelheid extra stikstofdepositie op al overbelaste Natura 2000-gebieden kan leiden tot significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden. Dit betekent dat veel plannen en projecten in Nederland niet gerealiseerd kunnen worden en dat veel geïnvesteerd moet worden in maatregelen om emissies te voorkomen of terug te dringen en/of de gevolgen van depositie te beperken. Mede om die reden adviseert de Commissie om in de toelichting op het inpassingsplan duidelijk te maken op basis van welke uitgangspunten dit voornemen toch binnen de wettelijke kaders kan worden gerealiseerd en met welke maatregelen stikstofemissies kunnen worden beperkt.

2.3 Mobiliteit en bereikbaarheid

Het MER beschrijft uitgebreid de gevolgen van de vijf varianten voor mobiliteit en bereikbaarheid. De resultaten volgen uit een geactualiseerde en verbrede mobiliteitsstudie (bijlage 5 MER) met verschillende bijlagen. Hieruit blijkt dat alle varianten positieve effecten hebben op de bereikbaarheid en dat onderlinge verschillen tussen de varianten klein en niet doorslaggevend zijn. Het verkeer neemt door de uitbreiding toe, maar de ingrepen in de infrastructuur (waaronder de aanleg van een ongelijkvloerse kruising) leiden tot betere doorstroming en verkeersveiligheid.

Verder wordt in het MER aandacht besteed aan parkeren en mobiliteitsmanagement. Op het terrein van VDL Nedcar worden meerlaags parkeervoorzieningen gebouwd en in- en uitrijroutes voor personeel gerealiseerd. Hiermee wordt efficiënt ruimtegebruik beoogd en het vermengen van verkeersstromen voorkomen. In het MER is de analyse van 'Zuid-Limburg Bereikbaar' opgenomen, waarin is aangetoond dat een modal-split met 40% carpooling/fiets/ov realistisch is. De potentie van vermindering van het autogebruik naar maximaal 60% is er wel, maar het draagvlak voor die verandering lijkt vooralsnog gering. Bovendien zijn er weinig problemen te verwachten in de reistijd per auto, waardoor het te bereiken doel in de modal-split de nodige inspanningen zal vragen. De Commissie beveelt aan om op basis van de analyse van 'Zuid-Limburg Bereikbaar' een uitwerking te geven aan maatregelen van mobiliteitsmanagement, deze periodiek te monitoren en maatregelen achter de hand te houden voor geval de doelstelling niet wordt bereikt.

In het MER is in geringe mate aandacht besteed aan de verkeerssituatie op het terrein van VDL Nedcar zelf. De verruiming van het VDL-gebied, de (nieuwe) verdeling van functies en de verandering in de infrastructuur kan volgens de Commissie worden gebruikt om de bereikbaarheid verder te verbeteren. Gedacht wordt aan een gedegen bewegwijzering op zowel de gebiedsontsluitende wegen als op de wegen op het terrein van VDL. Stem deze af op de verschillende gebruiksgroepen, zoals (internationale) leveranciers en bezoekers, en op

onderdelen van het terrein (inclusief de parkeerterreinen). Hierdoor wordt niet alleen zoekverkeer vermeden maar zal ook een bijdrage worden geleverd aan een verkeersveilige infrastructuur.

2.4 Landschap en cultuurhistorie

Het MER gaat uitgebreid en gedetailleerd in op de gevolgen voor landschappelijke en cultuurhistorische waarden. De uitbreiding van het terrein aan de noordzijde van het huidige terrein is ingrijpend voor de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van het monumentale landgoed Kasteel Wolfrath. Deze waarden zijn gedetailleerd in beeld gebracht en gewaardeerd.

De gevolgen van het voornemen zijn eveneens gedetailleerd beschreven en beoordeeld. Hieruit blijkt dat de varianten op deze aspecten weinig van elkaar verschillen, al zijn de landschappelijke effecten van de ‘sobere varianten’ 1C en 2B (tevens het voorkeursalternatief) iets beperkter dan van de andere varianten. De effecten van alle varianten zijn voor landschap en archeologie als negatief beoordeeld en voor cultuurhistorische waarden als zeer negatief .

Uit de bijlagen bij het MER blijkt dat er fors geïnvesteerd wordt in de landschappelijke inpassing van het terrein. Vooral aan de noordkant en oostkant van het terrein is de inpassing zorgvuldig ontworpen, waardoor het terrein vanuit de omgeving op termijn grotendeels aan het zicht onttrokken zal worden. De nieuwe situatie en inpassingsmaatregelen zijn in de bijlagen van het MER goed gevisualiseerd. De Commissie beveelt aan om ook visualisaties op te nemen in (de toelichting op) het inpassingsplan, zodat omwonenden een goed beeld krijgen van de toekomstige situatie vanuit verschillende gezichtspunten.⁶

2.5 Duurzaamheid

In het nationale Klimaatakkoord zijn afspraken tussen Rijk en regio gemaakt over reductie van broeikasemissies en het inzetten op de productie van duurzame energie.⁷ De uitwerking van deze ambities gebeurt onder andere in regionale energiestrategieën (RES). De mogelijkheden voor energiebesparing en duurzame energieopwekking op het terrein van VDL Nedcar kunnen van belang zijn voor de regionale energiestrategie Zuid-Limburg. VDL Nedcar heeft bovendien in 2018 het Limburgs Energieakkoord ondertekend. Daarmee heeft het bedrijf aangegeven om – samen met andere partijen – te streven naar het terugdringen van de emissie van broeikasgassen.

In paragraaf 5.4 en 8.4 van het MER wordt beknopt ingegaan op de effecten en kansen voor een meer duurzame bedrijfsvoering, waaronder kansen voor duurzame energie (zonne-energie op daken). Of deze maatregelen worden genomen is nog onzeker. Daarmee besteedt

⁶ Denk daarbij aan het opnemen van meerdere 3D visualisaties vanaf ooghoogte met een toelichting en positieaanduiding op een overzichtkaart. Belangrijke visualisaties zijn: vanuit bestaande en nieuwe recreatieve routes over het kasteellandgoed Wolfrath en langs de Geleenbeek en belangrijke zichtassen vanuit kasteel Wolfrath op de bestaande en nieuwe fabrieksgebouwen.

⁷ In het nationale Klimaatakkoord is besloten dat Nederland in 2030 49% CO₂-reductie gerealiseerd moet hebben ten opzichte van 1990. Eén van de maatregelen om hier invulling aan te geven is het opwekken van 35TWh hernieuwbare energie op land.

het MER beperkt en louter kwalitatief aandacht aan mogelijkheden om invulling te geven aan de (provinciale) ambities voor duurzame energie.

De Commissie beveelt aan om bij de besluitvorming over het inpassingsplan en de omgevingsvergunning meer kwantitatief aan te geven welke mogelijkheden het voornemen biedt voor energiebesparing alsmede de opwekking van hernieuwbare energie. Daarbij zijn vooral mogelijkheden voor zonnepanelen op daken en in combinatie met parkeervoorzieningen relevant. Door de landschappelijke inpassing van het terrein zullen zonnepanelen vanuit de omgeving niet of nauwelijks zichtbaar zijn. Het maximaal benutten van mogelijkheden op daken en parkeerterreinen kan betekenen dat minder zonnevelden nodig zijn op locaties waar effecten groter zijn.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep in een eerdere fase het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

drs. Pieter Jongejans (secretaris)

drs. Allard van Leerdam

ing. Hans van Leeuwen

ing. Ben Peters

ing. Caspar Slijpen

ir. Harry Webers (voorzitter)

Besluiten waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Vaststelling van Provinciaal inpassingsplan en verlening van omgevingsvergunning.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit D01.1 (wijziging provinciale weg), D11.3 (uitbreiding industrieterrein) en D32.5 (uitbreiding installatie voor autoproductie). Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom is een gecombineerd plan-/project-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluiten

Provinciale Staten van Limburg (vaststelling inpassingsplan).

College van Gedeputeerde Staten van Limburg (verlening omgevingsvergunning).

Initiatiefnemer besluiten

College van Gedeputeerde Staten van Limburg (inpassingsplan).

VDL Nedcar (omgevingsvergunning).

Bevoegd gezag m.e.r.-procedure

Provinciale Staten van Limburg.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

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

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

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

