

GROENLINKS

ECHT-SUSTEREN

Aan: Gedeputeerde Staten van Limburg
Van: Thijs Wetemans, GroenLinks Echt-Susteren
Betreft: Zienswijze ontwerp-inpassingsplan 'Uitbreiding VDL Nedcar' met bijbehorende stukken, ontwerpbesluit omgevingsvergunning Wabo (zaaknr. 2020-201938), ontwerpbesluit Wet natuurbescherming, Natura 2000-gebieden (zaaknr. 2020-202050).

Echt-Susteren, 2 augustus 2020

Geachte leden van Gedeputeerde Staten van Limburg,

Graag maakt de fractie **GroenLinks Echt-Susteren** gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op het ontwerp-inpassingsplan 'Uitbreiding VDL Nedcar' met bijbehorende stukken, ontwerpbesluit omgevingsvergunning Wabo, ontwerpbesluit Wet natuurbescherming, Natura 2000-gebieden (verder: PIP). Onze zienswijze bevat de volgende punten:

1. Toekomstvisie van geldschieterende overheden op mobiliteit en automotive ontbreekt;
2. MKBA voor deze uitbreiding van VDL Nedcar ontbreekt;
3. Uitleg van gebruikte afkortingen ontbreekt;
4. Uitvoeringsschema van gegroepeerde PIO-wensen omwonenden ontbreekt;
5. Onvoldoende aandacht voor duurzaamheid;
6. Algemene kijk op dit dossier met opmerkingen en aandachtspunten;
7. Samenvatting en actiepunten (**warm aanbevolen voor Statenleden!**).

We willen allereerst kwijt dat we de terinzagelegging tijdens de zomervakantie een verdachte timing vinden van GS. Duizenden en duizenden pagina's aan ambtelijke en technische taal worden ter inzage gelegd in een periode dat men juist even wil afschakelen.

Ook vinden we het ongepast om tijdens de 'wedstrijd' de spelregels te veranderen. Gedeputeerde Van den Akker heeft steeds de inwoners en belangengroepen het 'als-dan' principe voorgehouden: "pas als een tweede opdrachtgever heeft getekend, gaan we de infrastructuur aanpassen". Recent bleek dit een loze belofte die door GS werd gebroken. We vinden dit niet bepaald netjes.

1. Toekomstvisie van geldschieterende overheden ontbreekt:

In slechts drie van de 190+ documenten die onder het PIP hangen, is sprake van een toekomstvisie. Maar telkens is er sprake van de toekomstvisie die door VDL Nedcar als *ambitie* werd geformuleerd; meest recentelijk uit 2017 (drie jaar oud!). Ook was deze Verkenningnota bedoeld om de

ruimtelijke gevolgen voor het gebied rondom VDL Nedcar in kaart te brengen. *Geen enkele keer* lezen we over een onafhankelijk onderzochte toekomstvisie op mobiliteit in het algemeen (en de gevolgen voor de automotive in het bijzonder) van de landelijke, provinciale en eventueel lokale overheden die samen 50+ miljoen euro gemeenschapsgeld inbrengen op een totaal van 62 miljoen euro.

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

De geldverstrekkende overheden lijken zich blind te scharen achter de toekomstvisie (lees: ambitie) van een bedrijf. Dat zouden we zeer kwalijk en zelfs naïef vinden. Kennelijk hebben de overheden zich niet verdiept in de toekomstige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en de gevolgen voor autofabrikanten. **Althans, we lezen er NIETS over.**

Kent u dat [filmpje](#) van Frans Bromet? Willekeurige mensen werden in 1998 geïnterviewd over het bezit van een mobieltje. Ongeveer 20 jaar later werden dezelfde mensen [opnieuw gevraagd](#) naar hun mening over het bezit van een mobieltje. Ook zonder beide filmpjes te hebben gezien, kunt u het verschil wellicht raden. Zo snel kan een ontwikkeling gaan.

Een ander voorbeeld zijn die twee zwart-wit foto's van Fifth Avenue in New York: de ene foto uit 1900 met tientallen rijtuigen en paarden en één auto op de weg en op de tweede foto uit 1913 zijn geen ruituigen en paarden meer te zien maar rijden er auto's in een file. In de korte periode van slechts 13 jaar veranderde het straatbeeld volledig! Maakte het gemeentebestuur van New York zich in 1900 nog zorgen over de hoeveelheid paardenstront op straat, zo had men ruim tien jaar later compleet andere zorgen.

En zo kunnen we voorbeelden blijven opnoemen: denk aan zonnepanelen, computergeheugen of -chips. Huurt u nog een film bij de videotheek of heeft u Netflix? Koopt u nog CD's of heeft u Spotify? Had iemand tien jaar geleden van Über gehoord of Airbnb? Heeft u al van het Chinese DiDi gehoord? Bottom line is: we maken steeds de denkfout dat technologische ontwikkelingen lineair verlopen maar vaak verlopen ze *juist exponentieel*. Het gaat echter ons voorstellingsvermogen te boven! En achteraf zijn we dan telkens verbaasd over de snelheid... we leren niet van onze eigen tekortkoming ten aanzien van ons zeer beperkte voorstellingsvermogen.

Wat heeft dit met VDL Nedcar te maken? Als de overheden zich hadden verdiept in de ontwikkelingen omtrent mobiliteit die nu (!) al bezig zijn, dan zou men wellicht ontdekken dat er binnen enkele jaren een aantal autofabrieken overbodig zijn, allereerst de contractors natuurlijk. Een wereldwijde sanering kan namelijk volgen, zoals we in Nederland ook al vrij plotseling afscheid namen van kolenmijnen. Toen was de disruptie de gasbel bij Slochteren. Welke [disruptie](#) kan voor een sanering onder autofabrieken zorgen? **Stel: we gaan auto's efficiënter gebruiken én we gaan diverse vormen van mobiliteit (fiets, scooter, taxi, OV) efficiënt combineren.**

Op dit moment staat een auto ongeveer 95% van zijn leven stil. Vaak op een oprit of in de garage maar ook in de openbare ruimte: in de straat of op een parkeerplaats. Zo gauw we bereid zijn om een auto te delen met anderen, stijgt het gebruik van de auto als een speer. Bij de een zal die bereidheid al liggen bij een besparing van €1.000 per jaar en bij de ander pas bij €5.000. Want als je gaat delen, hoef je zelf geen auto te bezitten en daar zit de besparing: de auto is namelijk in bezit van een coöperatie of een 'fleet-owner', vergelijkbaar met de autoleasemaatschappijen van tegenwoordig. **Ziedaar het teruglopend aantal verkochte auto's en daarmee het teruglopend aantal benodigde nieuwe auto's.**

Een aantal ontwikkelingen ondersteunen deze revolutie:

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

Door deze ontwikkelingen is **MaaS** mogelijk: [Mobility as a Service](#). Vorig jaar (2019) stak het ministerie van Infrastructuur al 20 miljoen euro in [zeven MaaS-pilots](#). Dit jaar (2020) moet het [Zuidas-project in Amsterdam](#) operationeel worden. Als u nu denkt "Ach, dat zal zo'n vaart niet lopen" dan wijs ik u nog eens naar de exponentiële lijn die technologische ontwikkelingen vaak volgen én ons gebrek aan voorstellingsvermogen.

Hadden de overheden wél de moeite genomen om een toekomstvisie te vormen (onafhankelijk van de ambitie van VDL Nedcar), dan had zomaar de conclusie kunnen zijn dat 50+ miljoen euro gemeenschapsgeld in infrastructuur steken zodat een autofabriek kan uitbreiden, een volstrekt achterhaald idee is. GroenLinks Echt-Susteren vindt het ontbreken van zo'n onafhankelijk opgestelde toekomstvisie ruim voldoende reden om de vaststelling van het PIP uit te stellen totdat deze exercitie wél is uitgevoerd. Aangezien er door de toekomstvisie een nieuw document wordt toegevoegd aan de 190+ documenten, moet de periode van 6 weken terinzagelegging daarna opnieuw worden opgestart. Met andere woorden: **Provinciale Staten moet dit voorstel nu van de agenda halen.**

Nog niet overtuigt? Misschien overtuigt de [CEO van Mercedes Benz Bank](#) u wel. Of u luistert eens naar de visie van een [investeringsbank](#).

Maar misschien had een zoektocht door de overheden naar de ontwikkelingen in mobiliteit en automotive wel naar voren gebracht dat de toekomst voor VDL Nedcar er zeer rooskleurig uitziet. **Echter, het is niet onafhankelijk onderzocht dus we weten het niet.** En dan tóch zomaar 50+ miljoen gemeenschapsgeld uitgeven, slechts op basis van de ambitie van VDL Nedcar? Vindt Provinciale Staten dát verstandig?

2. MKBA ontbreekt:

Misschien is een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse niet verplicht maar het wordt wél door stakeholders (waaronder omwonenden van VDL Nedcar) gewaardeerd. Er had zo onderbouwd kunnen worden waarom het investeren van 50+ miljoen euro gemeenschapsgeld - om een autofabrikant 'duurzaam te verankeren' in Limburg - volgens Gedeputeerde Staten verantwoord is. Klopt de stelling wel dat met een tweede autofabrikant het aantal personeelsleden 10.000 tot 11.000 is als op beide lijnen 200.000 auto's per jaar worden gemaakt? Als de tweede productielijn in gebruik wordt genomen, zal dat een hypermoderne lijn zijn waarop zo weinig mogelijk personeel nodig is. Ook zal er hoogst waarschijnlijk een elektrische auto worden geassembleerd die veel minder complex is dan een conventionele brandstofauto. Wij vermoeden dat het aantal werknemers op

piekmomenten (400.000 auto's in een jaar) onder de 7.000 blijft. Nog steeds een mooi aantal maar dit zou betekenen dat er bijvoorbeeld veel minder ruimte nodig is voor werknemers die hun auto moeten kunnen parkeren op het terrein. Zodoende zou er veel minder akker- en natuurgronden nodig zijn.

Verder verwijzen we naar ons 1^e punt: door rekening te houden met toekomstige ontwikkelingen, had zomaar de conclusie kunnen zijn dat 50+ miljoen euro gemeenschapsgeld in het faciliteren van een nieuwe autofabriek, een volstrekt achterhaald idee is. GroenLinks Echt-Susteren vindt het ontbreken van een MKBA ruim voldoende reden om de vaststelling van het PIP uit te stellen totdat deze exercitie wél is uitgevoerd. Aangezien er door de MKBA een nieuw document wordt toegevoegd aan de 190+ documenten, moet de periode van 6 weken terinzagelegging daarna opnieuw worden opgestart. **Met andere woorden: Provinciale Staten moet dit voorstel nu van de agenda halen.**

3. Uitleg van gebruikte afkortingen ontbreekt:

In een groot aantal van de 190+ documenten die onder het PIP hangen, ontbreekt een uitleg van gebruikte afkortingen. De diverse bureaus hadden voorin of achterin een lijst kunnen opnemen met verklaringen, of telkens een voetnoot kunnen plaatsen of in de tekst tussen haakjes de afkorting kunnen verklaren. Dit is niet gedaan en wij vinden deze nalatigheid zéér ernstig. Een voorbeeld:

3.2.1 Emissies van stookinstallaties

In de beoogde situatie is sprake van meerdere stookinstallaties. Voor de stookinstallaties is uitgegaan van verwaarloosbare emissies van PM₁₀. In onderstaande opsomming zijn een aantal uitgangspunten voor de stookinstallaties opgenomen.

- De bedrijfsduur van de ketels in het ketelhuis bedraagt 2.880 uur per jaar.
- De bedrijfsduur van de decentrale ketel van de Lakstraat, EDC, TNV's, LBK's en CV-ketels van de nieuwe gebouwen bedraagt 5.760 uur per jaar.
- Voor de ketels in het ketelhuis, de decentrale ketel, de EDC ketel en de LBK's geldt een rookgaswarmte van 150 graden Celsius.
- Voor de Lakstraat ketel (niet centraal) en de TNV's geldt een rookgaswarmte van 80 graden Celsius.

Nergens wordt EDC, TNV en LBK uitgelegd. Om een document te kunnen begrijpen - en om een gefundeerde zienswijze te kunnen schrijven - moet eenieder dezelfde taal spreken of zich eigen kunnen maken: een rechtsbeginsel. Rechtsbeginselen zijn fundamentele opvattingen die behoren tot het wezen van de samenleving en die geacht worden van een dergelijk groot belang te zijn, dat zij juridisch normerend zijn.

GroenLinks Echt-Susteren vindt het ontbreken van een uitleg van gebruikte afkortingen ruim voldoende reden om de vaststelling van het PIP uit te stellen totdat deze exercitie wél is uitgevoerd. Aangezien er door de toevoeging van verklaringen van de afkortingen compleet nieuwe documenten ontstaan, moet de periode van 6 weken terinzagelegging daarna opnieuw worden opgestart. **Met andere woorden: Provinciale Staten moet dit voorstel nu van de agenda halen.**

4. Uitvoeringsschema van PIO-wensen omwonenden ontbreekt:

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

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

Als eerste infra:

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

Dan de groene- en landbouwkant:

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

Tot slot leefbaarheid:

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

Ik stel tot slot voor dat we de opgehaalde informatie groeperen op :

- 1. Wat op korte termijn uitvoerbaar is*
- 2. Wat iets langer gaat duren*
- 3. En wat te wensen blijft voor de lange termijn'.*

Punt 1 (Wat op korte termijn uitvoerbaar is) moet ons inziens nu meteen worden uitgevoerd, dus gelijktijdig met het PIP. We horen dat de onderhandelingen hierover lopen en er vorderingen worden gemaakt. GroenLinks Echt-Susteren begrijpt dat punt 2 en punt 3 *niet* samen met de uitvoering van de infrastructuur en de eventuele uitbreiding over de finish zal komen. Wat volgens ons echter ontbreekt is die groepering zoals dhr. Mackus voorstelde. Wij stellen ons voor dat die groepering niet slechts een opsomming is maar tevens bij elke wens een geschat tijdspad aangeeft en een schatting van de kosten. Indien er wensen zijn die in andere (lopende) projecten worden meegenomen en onderzocht, dan vinden we het logisch om dat project bij die wens te noemen. Voorbeelden:

- **vrachtwagenparkeren** waarnaar een provinciaal onderzoek loopt;
- **eenzijdig tweerichtingenfietspad** tussen Susteren en Sittard aan oostkant van de N276;

- **vierpuntsaansluiting** op de N297 ter hoogte van de Nusterweg tussen Nieuwstadt en Sittard.

Het fietspad en de vierpuntsaansluiting zijn beide ondergebracht in het onderzoek Gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek. Wij hopen dan op een hoge prioritering van beide punten.

Kortom: de planning en de uitvoering van een substantieel deel van de PIO-wensen (punt 1 en 2 waarna punt 3 voor 'ooit' is) hoort onlosmakelijk onderdeel uit te maken van het PIP. Dit vergroot het draagvlak voor de uitbreiding bij omwonenden en bewonersgroepen.

GroenLinks Echt-Susteren vindt het ontbreken van een planning en uitvoering van de PIO-wensen ruim voldoende reden om de vaststelling van het PIP uit te stellen totdat deze exercitie wél is uitgevoerd. **Boter bij de vis, samen over de finish! Met andere woorden: Provinciale Staten moet dit PIP nu van de agenda halen en pas agenderen als een schema voor de uitvoering van PIO is toegevoegd.**

5. Onvoldoende aandacht voor duurzaamheid:

Als GroenLinks Echt-Susteren krijgen wij vaak het verwijt dat we lokaal te makkelijk zonneparken toestaan in onze gemeente. Burgers vinden stevast dat eerst 'alle' daken voorzien moeten worden met zonnepanelen. GroenLinks Echt-Susteren vindt óók dat geschikte daken zoveel als mogelijk gebruikt moeten worden voor het opwekken van elektriciteit maar realiseert zich ook dat we alleen met daken de energietransitie niet gaan bereiken. Maar daken van nieuwe grote industriële daken moeten ons inziens zo snel als mogelijk worden vol gelegd met zonnepanelen. Volgens ons is dat anno 2020 een no-brainer!

Als we dan het Milieueffectrapport lezen, steekt het ons des te meer dat de dakconstructies weliswaar geschikt worden voor de aanleg van zonnepanelen MAAR 'het is nog onzeker of deze ook feitelijk uitgevoerd gaan worden'.

Uitbreiding VDL Nedcar
Milieueffectrapport
projectnummer 0432287.101
12 juni 2020 revisie 1
VDL Nedcar B.V.



verwarmen. Ook het installeren van zonnepanelen op de fabrieksdaken wordt overwogen daar waar dit constructief mogelijk is. Bij nieuwbouw wordt er rekening gehouden met het geschikt maken van de dakconstructies voor zonnepanelen.

Deze uitgangspunten hebben een beperkt positief effect (0/+) voor duurzame energieopwekking. Voor het toepassen van zonnepanelen geldt weliswaar dat de gebouwen geschikt worden gemaakt voor de aanleg van panelen, maar is nog onzeker of deze ook feitelijk uitgevoerd gaan worden. Dit voornemen is dus niet tot beperkt (wegens het op zijn minst mogelijk maken van zonnepanelen) meegewogen in de beoordeling.

We wijzen Gedeputeerde Staten en de gemeente Sittard-Geleen op de Europese richtlijn Energy Efficiency Directive (EED): grote ondernemingen, dat zijn ondernemingen met meer dan 250 werknemers in dienst of een jaaromzet van 50 miljoen euro of meer én een balanstotaal van 43 miljoen of meer, vallen onder de EED energie-auditplicht. Organisaties moeten elke 4 jaar een

onafhankelijke energie-audit laten uitvoeren en de rendabele maatregelen (terugverdientijd <5 jaar) moeten worden geïmplementeerd.

Maar ook zonder deze Europese richtlijn vinden we het onbestaanbaar dat we nog maar moeten afwachten of er ooit zonnepanelen op de nieuwe fabriekshallen worden gelegd. **Een MOTIE van Provinciale Staten lijkt ons een goed idee.** Wij kunnen het lokaal niet uitleggen als er binnen een jaar na de bouw nog steeds geen zonnepanelen op de nieuwe gebouwen zouden liggen. U wel? En VDL Nedcar kan zelfs een stap verder gaan door 'alle' parkeerterreinen - zowel voor personeel als de GOK-auto's (Green O.K., geproduceerde auto's) - te overkappen met zonnepanelen. Ook voor de gemeente Sittard-Geleen kan dit een interessante bijdrage leveren aan hun lokale energietransitie.

Verder breken wij een lans voor het **uitstellen van de kap van bomen** die buiten de infrastructurele ingrepen vallen. In het bijzonder dus alle bomen die op het toekomstige fabrieksterrein staan. We noemen als voorbeeld de huidige bomen langs de N276, het deel van het Sterrebos en de bomen die langs de Kleine Allee / Pasveld staan. Wij pleiten voor het laten staan van al deze volwassen bomen totdat het contract met een tweede opdrachtgever is ondertekend. Mocht die zich namelijk niet aandienen, dan zouden tientallen (honderden!) bomen voor niets zijn gekapt! **Ook hier vinden we een MOTIE van Provinciale Staten een goed idee.**

Aangezien het hele terrein (inclusief het IPS, Industrial Park Swentibold) een zeer goed af te bakenen gebied is, willen we ook nog eens de mogelijkheid voor een **milieuzone** noemen, vergelijkbaar met de Maasvlakte bij Rotterdam. Dan laten GS en VDL Nedcar écht zien dat ze duurzaamheid serieus nemen. **Ook hier vinden we een MOTIE van Provinciale Staten een goed idee.**

Tot slot brengen we onder dit punt nog eens de wens voor een officieel **RIVM-meetpunt** onder de aandacht. Onder burgers heerst het vermoeden dat de luchtkwaliteit verder verslechterd als de uitbreiding eenmaal is gerealiseerd en in gebruik is. Als overheid kunt u die angst wegnemen door simpelweg een professioneel RIVM-meetpunt te (laten) realiseren en deze op te laten nemen in het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML). Meten is weten. En de provincie kan aantonen dat die angst onder inwoners ongegrond is dus waar bent u bang voor? Zo'n meetpunt zouden we graag aan de oostkant van VDL Nedcar willen zien, bij voorkeur tussen de Yard en de bebouwde kom van Nieuwstadt. **Ook hier vinden we een MOTIE van Provinciale Staten een goed idee.**

6. Algemene kijk op dit dossier met opmerkingen en aandachtspunten.

Tijdens de hoorzitting van 2 juli 2020 sprak ik de volgende tekst uit (voor deze zienswijze iets gecensureerd):

Voorzitter, als onderdeel van de PIP-procedure moet de gemeenteraad van Echt-Susteren officieel gehoord worden. Maar of er ook naar ons wordt geluisterd, is nog maar de vraag.

U merkt dat ik mij meteen defensief opstel. Lange tijd ben ik gematigd positief gebleven, op zoek naar de balans tussen werkgelegenheid en leefbaarheid, die in mijn ogen mogelijk moest zijn. De tijd van nuance is echter voorbij. Om uit te leggen waarom ik zo veranderd ben, wil ik mij nog even kort voorstellen, met name voor de mensen van de provincie, Nedcar en Antea.

Ik ben Thijs Wetemans, raadslid voor GroenLinks. Ik woon sinds 1999 in Nieuwstadt en ben sinds de oprichting in 2004 bestuurslid van Stichting De Groene Sporenwolf.

Vanavond zit ik hier als raadslid namens GroenLinks. Door het groene met het linkse te combineren in één partij, ontstaat er vaak een uitdaging. Zo zullen we het maar even

noemen: een uitdaging. Het groene in GroenLinks staat voor duurzaamheid, gezondheid en leefbaarheid terwijl het linkse van GroenLinks staat voor een sociale samenleving waarin we zorgen voor elkaar en de lasten en lusten delen. Een samenleving ook waarin werkgelegenheid belangrijk is en gewaardeerd moet worden. Het hebben en houden van werk vind ik zeer belangrijk. Toen de uitbreidingsplannen van Nedcar in beeld kwamen had ik lange tijd het idee dat beide gebieden, zowel het groene als het linkse, waren te combineren. Want de verankering van de werkgelegenheid zou geregeld worden met een PIP (Provinciaal InpassingsPlan) en gelijktijdig werd PIO opgetuigd om behoud van de leefbaarheid te waarborgen of zelfs te verbeteren. PIO staat voor Platteland in Ontwikkeling waarin de bovenwettelijke compensatie geregeld zou worden om zo de uitbreiding een zachte landing te geven in met name Nieuwstadt. Beide trajecten zouden parallel aan elkaar optrekken en ik wilde dit écht een kans geven. En het mooie was dat ik beide trajecten van dichtbij kon meemaken.

Als raadslid kreeg ik iets van het PIP-traject mee: de delegatie van de provincie, Nedcar en Antea, die hier vanavond zit kwam al twee keer eerder naar de raad én wij kwamen in september 2019 naar Nedcar voor een presentatie en een mooie rondleiding.

Als lid van De Groene Sporenwolf nam ik intensief deel aan het PIO-traject. We kwamen zeker vier keer bijeen: in hotel Amrâth, twee keer in kasteel Wolfrath en voor de schetsschuiten op 12 november in het gemeenschapshuis van Nieuwstadt waar gedeputeerde Mackus zich ook nog even liet zien. Hij deed de toezegging dat een prioritering in de PIO-wensen aangebracht zou worden waar ik zelfs begrip voor kon opbrengen. Naar aanleiding van deze vruchtbare avond werd zelfs een boekje gedrukt waarin alle knelpunten en mogelijke oplossingen stonden die de bewonersgroepen van Holtum en Nieuwstadt hadden ingebracht. Het was een prachtig voorbeeld van burgerparticipatie.

Nog steeds zat ik genuanceerd in dit hele gebeuren, ervan uitgaande dat beide trajecten, zowel PIP als PIO, samen bij de eindstreep zouden aankomen. De laatste maanden begon ik wel al nattigheid te voelen. Zo gaf ik in februari in de krant aan mij zorgen te maken over de financiën voor de leefbaarheid en recent vroeg ik GroenLinks-Statelid Thea Jetten om schriftelijke vragen te stellen over de financiering van de PIO-wensen. Die vragen bleken niet in vier weken beantwoord te kunnen worden en werden zo over de Statenvergadering van vorige week getild én over het GS-besluit van 30 juni. Mijn twijfel groeide verder.

En gisteren barstte de bom! De twijfel sloeg om in een keiharde bevestiging: er is slechts een potje van 3 ton voor Nieuwstadt. Maar liefst 65 woningen in Nieuwstadt krijgen een te hoge geluidsbelasting op de gevel en wat doet de provincie? Een hogere grenswaarde vaststellen en wat isolatie aanbieden... De inwoners van Nieuwstadt is een jaar lang een worst voorgehouden en op 1 juli 2020 bleven ze met lege handen achter. Heeft de provincie dan helemaal niks geleerd van het PIP Windpark Greenport Venlo? Kom óp zeg, zo ga je toch niet met je eigen inwoners om?! Zo wil je zelf toch ook niet behandeld worden?!

En dan kan de provincie wel wijzen op de 10 hectare aan bomen bij Nieuwstadt maar die komen ver van de kern te staan, bijna in Susteren! En de boompjes betreft wettelijke compensatie dus dit staat los van PIO. Knelpunten ten aanzien van verkeersveiligheid en sluisverkeer schuift de provincie handig onder andere projecten met alle onzekerheden tot gevolg ten aanzien van uitvoering en termijn. Kortom: Nieuwstadt is wederom het schrobputje van een provinciaal project, net als 20 jaar geleden bij Operatie Bottleneck.

Voorzitter, ik roep mijn collega-raadsleden op om een negatief advies af te geven ten aanzien van de uitbreidingsplannen. Werkgelegenheid is zeer zeker belangrijk maar de leefbaarheid in Nieuwstadt is dat óók. Echter, er is nog totaal geen invulling gegeven aan het PIO-traject. Daarom een negatief advies.

*Tevens roep ik de leden van de Provinciale Staten op om de vaststelling van het PIP pas te behandelen als er voldoende financiering is gelabeld voor een substantieel deel van de PIO-wensen. **Er moet een keiharde koppeling zijn tussen het PIP en PIO. Zonder volwaardig PIO, geen PIP.***

*Tot slot geef ik ons college van B&W de opdracht om alles uit de kast te trekken om alsnog ruimhartige compensatie voor Nieuwstadt uit het vuur te slepen. Ik heb het eerder gezegd en ik zeg het nog maar eens: **dit kun je maar één keer goed doen!***

Beste leden van Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten: met bovenstaande heb ik toen getracht de gevoelens weer te geven zoals die volgens mij leven in Nieuwstadt. We hebben leren leven met een autofabriek naast de deur, die kwam na het sluiten van de mijnen en destijds een welkome werkgever was en nog steeds is. Over het algemeen kunnen we ook nog begrijpen dat je als automotive-uitzendkracht (contractor) sterker staat als je meer heren tegelijk kunt dienen. Maar elke ontwikkeling sinds Operatie Bottleneck hakt er flink in voor ons dorp. Aan diverse kanten is Nieuwstadt ingesloten door spoor, wegen en industrieterrein en daar komt nu dit plan nog eens bij. **De adem wordt ons stilaan ontnomen:** door de aanleg van de N297 werden diverse wandel- en fietsroutes doodlopend of sterk minder aantrekkelijk. Zo is het sinds de aanleg van de N297 niet meer zo relaxed om even naar het Limbrichterbos te wandelen of te fietsen. Een **wandel- en fietsbrug** om de Limbrichterweg door te trekken, zou mooi zijn! Boerderijen met koeien in de wei maakten plaats voor logistieke dozen of (binnenkort?) asfalt voor het parkeren van auto's. Wat kregen we ervoor terug? Enkele plukjes landschapspark en een opgeknapte markt. Als die N297 nu nog eens meteen een **vierpuntsaansluiting** had gekregen ter hoogte van de Nusterweg zodat er meer spreiding van het (sluip)verkeer mogelijk is, maar nee... op die volledige aansluiting wachten we nog steeds. Maar misschien doen zich nu kansen voor om die wandel- en fietsbrug te realiseren en om die vierpuntsaansluiting alsnog binnen afzienbare tijd te realiseren.

Laat Nieuwstadt ademen: dit kun je maar één keer goed doen!

GS roept vaak dat het hele project haalbaar, betaalbaar en met draagvlak moet zijn. Aan u om 'met draagvlak' waar te maken.

Overigens, de eerlijkheid gebiedt mij te zeggen dat er na de hoorzitting van 2 juli veel werk is verzet door de provincie, VDL Nedcar en ons college om invulling te geven aan punt 1 (Wat op korte termijn uitvoerbaar is) van de PIO-wensen. De gemeenteraad van Echt-Susteren kreeg op 23 juli een tussenrapportage in de vorm van een [Raadsinformatiebrief](#). Over enkele punten liepen toen nog onderhandelingen en we zijn niet op de hoogte van de laatste stand van zaken tijdens het schrijven en indienen van deze zienswijze. Of het totaalpakket uiteindelijk voldoende en bevredigend is, kunnen we derhalve op dit moment niet beoordelen.

7. Samenvatting en actiepunten:

1. Toekomstvisie van geldschietende overheden op mobiliteit en automotieve ontbreekt:

Actie PS: door een onafhankelijk en gerenommeerd bureau een toekomstvisie op mobiliteit in het algemeen, en de gevolgen voor de automotieve in het bijzonder, laten opstellen alvorens 50+ miljoen euro gemeenschapsgeld te spenderen. Tot die tijd de besluitvorming opschorten.

2. MKBA voor deze uitbreiding van VDL Nedcar ontbreekt:

Actie PS: door een onafhankelijk en gerenommeerd bureau een MKBA laten opstellen. Tot die tijd de besluitvorming opschorten.

3. Uitleg van gebruikte afkortingen ontbreekt:

Actie PS: rapporten laten herschrijven met uitleg van gebruikte afkortingen. Tot die tijd de besluitvorming opschorten.

4. Uitvoeringsschema van gegroepeerde PIO-wensen omwonenden ontbreekt:

Actie PS: uitvoeringsschema PIO-wensen bewonersgroepen laten opstellen met een groepering in

1. Wat op korte termijn uitvoerbaar is
2. Wat iets langer gaat duren
3. En wat te wensen blijft voor de lange termijn

Tot die tijd de besluitvorming opschorten.

Moties voor het geval de besluitvorming niet wordt opgeschort:

5. Onvoldoende aandacht voor duurzaamheid:

Motie: binnen een jaar zonnepanelen op de nieuwe fabriekshallen.

Motie: bomen die moeten wijken voor toekomstige fabrieksuitbreiding pas kappen als tweede opdrachtgever heeft getekend.

Motie: het hele terrein van VDL Nedcar (incl. IPS) afbakenen als milieuzone zoals de Maasvlakte.

Motie: officieel RIVM-meetpunt tussen VDL Nedcar en de kern Nieuwstadt.

6. Algemene kijk op dit dossier met opmerkingen en aandachtspunten:

Motie: wandel- en fietsbrug over N297 realiseren tussen Nieuwstadt en Limbrichterbos.

Motie: vierpuntsaansluiting N297 realiseren tussen Nieuwstadt en Sittard ter hoogte van de Nusterweg.

Motie: tweerichtingenfietspad aan de oostzijde van de N276 tussen Susteren en Sittard.

Gebruikte links en video:

- Jan Rotmans over disruptie: <https://youtu.be/2j76bLW-lis>
- Frans Bromet 1^e filmpje: <https://youtu.be/TNwhlHqM60g>
- Frans Bromet 2^e filmpje: <https://youtu.be/mQVkpdzPGtQ>
- MaaS Mobility as a Service Noord Brabant filmpje: <https://youtu.be/AXQ48HL3-QU>
- Link naar Rijksoverheid over MaaS: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/mobiliteit-nu-en-in-de-toekomst/mobility-as-a-service-maas>
- Link naar ABN Amro over MaaS: <https://insights.abnamro.nl/2019/07/mobility-as-a-service-een-nieuwe-kijk-op-mobiliteit/>
- Visie van CEO Mercedes Benz Bank filmpje: <https://youtu.be/mFq0xNW7nNE>
- Visie van Investmentbank Ark filmpje: <https://youtu.be/Plqw4wnjlvA>
- Rib van B&W Echt-Susteren: <https://www.echt-susteren.nl/file/2936/download>

Met vriendelijke groet,

Thijs Wetemans,

Fractievoorzitter GroenLinks Echt-Susteren

p/a Susterderpoort 5, 6118BD Nieuwstadt

thijs.wetemans@gmail.com