



Provinciale Staten

|                    |              |                   |              |
|--------------------|--------------|-------------------|--------------|
| <b>Clustercode</b> | MOB          | <b>Uw kenmerk</b> | -            |
| <b>Ons kenmerk</b> | DOC-00938312 | <b>Maastricht</b> | 10 juni 2026 |
| <b>Bijlage(n)</b>  | 3            | <b>Verzonden</b>  | 10 juni 2026 |

### Onderwerp

Mededeling portefeuillehouder inzake Statenvoorstel verduurzaming Chemelot Multimodale Corridor Haven Stein (G-26-010)

Geachte Staten,

Bij de behandeling van het '*Statenvoorstel inzake verduurzaming Chemelot Multimodale Corridor Haven Stein (G-26-010)*' in de Statencommissie LEO op 29 mei jl. hebben uw Staten om een feitelijke verdiepingsslag gevraagd. We hebben toegezegd u op enkele punten nader te informeren (T9860) en hopen deze verdiepingsslag met deze mededeling aan te brengen.

Omdat dit Statenvoorstel zowel mobiliteitsdoelen als economische doelen dient, was in eerste instantie gekozen voor behandeling in de Statencommissie LEO. Tijdens de behandeling van dit Statenvoorstel bleek duidelijk het accent te liggen bij de economische doelen en was een behandeling in de Statencommissie ESA meer voor de hand liggend geweest. Wij nemen dit mee in onze toekomstige inschattingen en afwegingen en zullen dit (mobiliteits-)initiatief verder niet meer opnemen in de voortgangsrapportages van het Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg, daar het vooral een subsidieverlening betreft die economische en maatschappelijke doeleinden dient.

In deze mededeling informeren we u conform T9860 over:

- relevante besluiten van gemeenten met betrekking tot het Statenvoorstel MMC;
- een verkeerskundige onderbouwing (o.a. cijfermatig met onderscheid huidig versus toekomstig) van het voorstel;
- een nadere duiding van de vervoersstromen in het kader van de verduurzaming Chemelot (ook cijfermatig uitgedrukt);
- de (monetaire) investeringen door bedrijven;
- welke opties er zijn om de leefbaarheid van omwonenden te verbeteren.

## 1. Inleiding

Chemelot heeft de ambitie om in 2050 volledig circulair en duurzaam te zijn. In onze propositie 'Limburgs Bod voor een Duurzaam Chemelot' wordt het belang benadrukt voor de verduurzaming van Chemelot. Met deze transitie naar verduurzaming en circulariteit verandert ook de aanvoer van grondstoffen van karakter: minder aanvoer van vloeibare grondstoffen via buisleidingen zoals gas en nafta naar meer aanvoer van circulaire, vaste grondstoffen zoals huishoudelijk afval. De infrastructuur van Chemelot houdt niet op bij de grenzen van het chemiepark. In de directe omgeving van de site moet bestaande infrastructuur worden aangepast en moeten nieuwe basisvoorzieningen worden aangelegd om Chemelot gereed te maken voor de benodigde grote stappen in verduurzaming.

Voor de totstandkoming van de Multimodale Corridor (MMC) is een Europese subsidie van € 9 miljoen toegekend. Dit is een onderdeel van de in 2024 verkregen Europese CEF-subsidie van € 24 miljoen voor de doorontwikkeling van onze binnenhavens. In deze specifieke EU-subsidie stelt de Europese Commissie 50% cofinanciering als voorwaarde. De looptijd van dit EU-subsidieproject voor de MMC eindigt op 31 juli 2026. Voor het welslagen van het project dient voor het einde van de looptijd een verlenging te worden aangevraagd. Met inachtneming van de noodzaak van 50% cofinanciering heeft het Rijk via een tweetal regelingen een subsidie van in totaal € 5,08 miljoen toegekend. Het betreft de SPUK Realisatiepact en de SPUK slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur. Het Rijk heeft in deze subsidieregelingen het vereiste van cofinanciering opgenomen. Zie hiervoor de subsidieregelingen van het Rijk. Deze zijn ook als bijlage 1 en 2 opgenomen bij deze mededeling portefeuillehouder.<sup>1</sup>

Ons college acht het project van strategisch belang vanwege zowel het behoud en de versterking van de concurrentiepositie van Chemelot als de positieve effecten op bereikbaarheid en mobiliteit in de regio. Provinciale cofinanciering is daarmee essentieel om de uitvoering van het project mogelijk te maken en de beoogde maatschappelijke en economische meerwaarde te realiseren. Het beleid van de Europese Unie, de Rijksoverheid alsook de Regio is gericht op een ontwikkeling naar circulariteit, duurzaamheid en multimodaliteit. Concrete projecten als de MMC zijn daarbij cruciaal. De MMC is, gesteund door flinke bijdragen van Europa en van het Rijk, een voorloper en katalysator in deze ontwikkeling en is ook wezenlijk voor de verduurzamings- en circulariteitstransitie van Chemelot.

---

<sup>1</sup> Regeling specifieke uitkering realisatiepacten bovengemiddelde knooppunten goederevervoercorridors Oost, Zuidoost en Zuid 2025-2027 [KetenID WGK027873] Gepubliceerd in de Staatscourant van 2 december 2025 Nr. 40338. Regeling specifieke uitkering in ver band met specifieke afspraken voor slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van infrastructuur (Tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur 2023-2027). Gepubliceerd in de Staatscourant van 24 november 2023 Nr. 30954.

- **Motie Red Chemelot**

De moeilijke positie waarin de chemische industrie momenteel verkeert, noopt tot overheidsmaatregelen vanuit de publieke belangen werkgelegenheid, verduurzaming, concurrentiekracht en strategische economie. In de door uw Staten aangenomen 2e Gewijzigde Motie 3262 Smeets c.s. inzake Red Chemelot roept u ons College op om samen met de Rijksoverheid een actieve rol te spelen in het voorbereiden van bindende lange termijn afspraken tussen bedrijven, overheden en kennisinstellingen over onder andere financiële bijdragen aan verduurzaming en innovatie. De MMC is onderdeel van een breder maatregelenpakket en staat niet op zichzelf. Het is een onderdeel van het Limburgs Bod voor een Duurzaam Chemelot. Met het faciliteren van ontwikkelingen zoals de MMC geven we samen met middelen van het Rijk en Europa deels uitvoering aan deze motie.

## **2. Relevante besluiten van gemeenten m.b.t. het Statenvoorstel MMC**

De MMC komt te liggen op het grondgebied van de gemeenten Stein (grootste deel) en Sittard-Geleen (klein deel). Beide gemeenten hebben vanuit hun rol als bevoegd gezag de aanleg van de MMC planologisch ingepast. De MMC is onderdeel van de Strategische Gebiedsvisie omgeving Chemelot die eind 2021 door de gemeenteraden van Sittard-Geleen en Stein vastgesteld en ter informatie aan uw Staten aangeboden (mededeling portefeuillehouder GS DOC-00191043, 10 november 2021).

De gemeenteraad van Stein heeft op 29 mei 2026 de '*wijziging van het TAM-omgevingsplan Multimodale Corridor*' vastgesteld. Onder de voetnoot de link naar de betreffende stukken:<sup>2</sup>  
De gemeenteraad van Sittard-Geleen heeft op 4 juni 2026 '*TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22G / Geluid MMC*' vastgesteld. Onder de voetnoot de link naar de betreffende stukken:<sup>3</sup>

- **Strategische gebiedsvisie omgeving Chemelot**

Eind 2021 is de Strategische Gebiedsvisie omgeving Chemelot door de gemeenteraden van Sittard-Geleen en Stein vastgesteld en ter informatie aan uw Staten aangeboden (mededeling portefeuillehouder GS DOC-00191043, 10 november 2021). In de Gebiedsvisie is een aantal gebiedsopgaven geformuleerd, waaronder de Gebiedsopgave Haven Stein en MMC. Als uitwerking van de gebiedsopgave heeft dsm-firmenich (trekker) samen met de gemeente Stein (co-trekker) de '*Havenvisie Port of Chemelot Stein*' opgesteld. In de Havenvisie zijn de effecten van de verduurzaming van Chemelot beschreven voor de haven Stein. Zoals eerder benoemd zal een verschuiving van fossiele grondstoffen naar circulaire grondstoffen gaan plaatsvinden. De groei van 4,8 miljoen ton overslag naar 8,0 miljoen ton circulaire grondstoffen, volgens berekeningen en aannames van bedrijven ten behoeve van de planvorming voor het omgevingsplan, kan binnen het bestaande haventerrein worden opgevangen.

---

<sup>2</sup> <https://stein.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/c1d45857-82ab-4ebe-9b0a-89270a494187?documentId=05d377ea-5742-45a2-96a7-1a650e7eeb85&agendatemplId=945f8692-8405-4cfe-92f0-3db06d09fda6>

<sup>3</sup> [Agenda SittardGeleen - Raad donderdag 4 juni 2026 18:30 - 23:00 - iBabs Publieksporaal](#)

Er is dus geen uitbreiding van het haventerrein nodig. Wel zal het haventerrein aangepast moeten worden. Er dienen nieuwe overslaginstallaties te worden gebouwd en walstroom en laadvoorzieningen te worden aangelegd om processen te elektrificeren. De MMC zorgt ervoor dat de lading uit de schepen direct naar de fabrieken wordt gebracht. Gassen en vloeistoffen, zoals ammoniak en propyleen worden via buisleidingen vervoerd. Vaste stoffen gaan via de wegverbinding. Het spoor ligt er van oudsher, maar wordt bijna niet meer gebruikt. Voor een afstand van 3 kilometer is spoorvervoer duurder dan wegvervoer. Vandaar dat sinds een aantal jaren het vervoer van kunstmest naar de haven is verplaatst van het spoor naar de openbare weg. Met de aanleg van de MMC kan deze bestaande vervoersstroom van de openbare weg afgehaald worden.

### **3. Een verkeerskundige onderbouwing (o.a. cijfermatig met onderscheid huidig versus toekomstig) van het voorstel**

De MMC is een mobiliteitsinitiatief dat past binnen het door uw Staten op 26 april 2024 vastgestelde beleidskader *'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg'*. In het beleidskader is specifieke aandacht voor het vervoer over water en de daarmee samenhangende binnenhavens. Met een goede bereikbaarheid van onze binnenhavens geven we een positieve impuls aan de modal shift van wegvervoer naar binnenvaart en leveren we een effectieve bijdrage aan onze mobiliteitsdoelen.

De MMC is getoetst aan het Provinciale afwegingskader *'Mobiliteitsopgaven en -ambities'*. De MMC draagt nadrukkelijk bij aan de mobiliteitsdoelen en wordt noodzakelijk geacht voor het algehele belang van de Provincie, omdat:

- we hiermee een duidelijk stap richting de modal shift zetten in lijn met onze Blueports ambities;
- door deze verbinding toekomstige knelpunten op andere belangrijke autoverbindingen deels worden ontlast;
- de bereikbaarheid en bedrijfszekerheid van Chemelot verbetert;
- deze verbinding een hoge prioriteit heeft bij partneroverheden en de financiering mede plaatsvindt via bijdragen van hen.

#### **• Verkeersbewegingen en bereikbaarheid**

Conform de toezegging naar uw Staten, hebben we deze voordelen ook cijfermatig uitgedrukt. De MMC zorgt voor een verschuiving van huidige verkeersbewegingen van de openbare weg naar de MMC. Er is voor de MMC, in het kader van het gemeentelijk omgevingsplan, een berekening gemaakt van de groei van het aantal vrachttransportbewegingen tussen de haven en de site (bijlage 3). Het vrachtverkeer tussen de haven Stein en de Chemelot-site gebruikt in de huidige situatie twee routes:

- o Noord: via gate 1 ter plaatse van de N294 Urmonderbaan.  
Het betreft in de huidige situatie 552 vrachtwagenbewegingen per werkdag.
- o Zuid: via de uitgang bij het Alert & Care Center aan de Kerenshofweg.  
Het betreft in de huidige situatie 240 vrachtwagenbewegingen per werkdag.



In totaal betreft het 792 vrachtbewegingen per dag tussen de haven Stein en de Chemelot-site. De verwachting is dat het aantal vrachtwagens op de Noord-route met 380 bewegingen per werkdag zal toenemen. In totaal worden het dan 1172 vrachtbewegingen.

Bovenstaande gegevens zijn vergeleken en overeenkomstig met onze eigen Provinciale verkeers- en monitoringsgegevens zoals ons regionaal verkeersmodel 2040. Hieruit blijkt tevens dat een derde deel van het vrachtverkeer op de N294 Urmonderbaan de route tussen de haven Stein en Chemelot gate 1, gebruikt. Dat is een aanzienlijke verkeersstroom die van de openbare weg gehaald kan worden.

Met name de capaciteit van de kruisingen op de N294 Urmonderbaan loopt tegen haar grenzen aan. De MMC haalt een deel van het vrachtverkeer van deze kruisingen af waardoor deze kruisingen ontlast worden. Hierdoor verbetert enerzijds de bereikbaarheid voor personenauto's van de site inclusief de Brightlands Chemelot Campus en anderzijds de doorstroming op de A2 (vanwege terugslag) en N294 Urmonderbaan.

- **Verkeersveiligheid**

Doordat het vrachtverkeer een aparte verbinding krijgt, interfereert het hierdoor minder met het overige auto- en fietsverkeer. Hiermee worden vijf kruisingen met lokaal fietsverkeer (schoolgaande jeugd en woon-werk) vermeden. Daarnaast zorgt dit voor een veiligere en duidelijke positie voor alle verkeersdeelnemers op de weg. Het aantal potentiële conflictsituaties van deze vrachtwagens met auto's en fietsers is door Haskoning recent geanalyseerd en gerapporteerd (bijlage 3). In de huidige situatie zijn er 8.800 conflictsituaties per werkdag; in de toekomstige situatie zonder MMC 12.600 conflictsituaties per werkdag.

- **Modal shift**

De algehele CO<sub>2</sub>-productie neemt af omdat de MMC zorgt voor een meer directe goederenstroom tussen het bedrijventerrein en de haven. Met de groei van de circulaire economie en de circulariteitsambities van Chemelot zullen daarnaast steeds meer grondstoffen, halffabricaten en eindproducten op Chemelot per binnenvaart kunnen worden aangevoerd en afgevoerd. Voor het aanleggen van dedicated overslagvoorzieningen in de haven van Stein heeft de Provincie Limburg samen met de Europese Unie subsidies verleend aan grondeigenaar dsm-firmenich. Daarmee is de aanleg van de MMC een directe stap voorwaarts richting meer vervoer over water, en dus aan de modal shift. Daarmee geven we concreet uitvoering aan een van onze centrale mobiliteitsambities.

#### **4. Een nadere duiding van de vervoersstromen in het kader van de verduurzaming Chemelot (ook cijfermatig uitgedrukt)**

Zoals eerder benoemd in de inleiding heeft Chemelot de ambitie om in 2050 volledig circulair en duurzaam te zijn. In de huidige situatie gebruikt Chemelot zeer grote hoeveelheden (ca. 1 miljard m<sup>3</sup> gas en ca. 4 miljoen ton nafta) fossiele grondstoffen en brandstoffen voor de ca. 60 chemische fabrieken. Deze aanvoer gebeurt volcontinu per buisleiding.

De verwachte groei naar vaste circulaire grondstoffen ligt rond de 3 à 4 miljoen ton per jaar. Zonder inzet van transport via de binnenvaart wordt een significante toename van het transport over de openbare weg verwacht.

Er zijn locaties nodig voor voorbereiding en opslag van de circulaire grondstoffen, waar veel ruimte mee gemoeid is. Aangezien deze ruimte niet op de Chemelot-site beschikbaar is, worden zogeheten 'satellietlocaties' ingericht. De eerste satellietlocatie is haven Zevenellen in Leudal. In de komende jaren zullen nog andere locaties worden ingericht, steeds in de nabijheid van binnenhavens om het vervoer naar Chemelot via de haven Stein te kunnen laten verlopen.

- **Reductie ritten door MMC**

Op basis van de verwachte verschuiving naar circulaire materialen en biomassa, en ontwerpgegevens van potentiële nieuwe fabrieken op Chemelot is er voor de MMC, in het kader van het gemeentelijk omgevingsplan, een berekening gemaakt van de groei van het aantal vrachttransportbewegingen tussen de haven en de site over de MMC. Hieruit blijkt een aanzienlijke groei, van nu ca. 800 ritten per dag naar in de toekomst ca 1.200 ritten per dag. Zie ook '*Verkeersbewegingen en bereikbaarheid*'. Deze 400 extra ritten betekenen elke dag 12.000 ton en op jaarbasis is dit (12.000 ton x 250 werkdagen) 3 miljoen ton materialen. Dit transport zal zoveel als mogelijk met elektrische trucks worden verzorgd. De aanhangers worden speciaal voor dit transport ontwikkeld, om gebruik te kunnen maken van het hogere combinatiegewicht dat op Chemelot is toegestaan.

## **5. De (monetaire) investeringen door bedrijven**

Ten tijde van het opstellen van het Statenvoorstel was het uitgangspunt dat voor de beoogde Rijksregelingen publieke cofinanciering een vereiste was. Nadere verdieping op de voorwaarden van de betreffende SPUK-regelingen heeft uitgewezen dat hierin onderscheid bestaat. Voor de ene regeling is publieke cofinanciering inderdaad verplicht. Terwijl de andere regeling ruimte biedt voor zowel publieke als private cofinanciering. Bij de verdere uitwerking van de businesscase is gebleken dat directe bijdrage vanuit de bij de MMC betrokken private partijen niet haalbaar is. Daarmee is directe private cofinanciering in de praktijk geen reële optie voor de dekking.

Echter zijn er, naast de reeds door dsm-firmenich en Circle Infra Partners ten behoeve van de ontwikkeling en studie van en naar de MMC gedane investeringen, met de Chemelot bedrijven op verzoek van GS afspraken gemaakt over extra bijdragen aan ontwikkelingen ter verbetering van de leefomgevingskwaliteit in het invloedsgebied van Chemelot. Dit wordt verder uitgewerkt en vastgelegd in nog overeen te komen ontwikkel- en realisatieafspraken tussen de Stichting Chemelot, dsm-firmenich, de Provincie Limburg, Circle Infra Partners en mogelijk met de gemeenten Stein en Sittard-Geleen, als onderdeel van de brede leefbaarheidsvraag aangaande de gehele site.

## **6. Welke opties er zijn om de leefbaarheid van omwonenden te verbeteren**

In de Gemeente Stein is bij de vaststelling van de Strategische Gebiedsvisie omgeving Chemelot d.d. 16 december 2021 de volgende motie aangenomen:

*“Bij toekomstige ontwikkelingen in het kader van de verdere uitwerking van de strategische gebiedsvisie Chemelot als nadrukkelijk hoofduitgangspunt te nemen dat doorontwikkeling van het Chemelot terrein, Brightland Chemelot Campus, de haven van Stein en de verbindingen van en naar de haven mogen plaatsvinden als dit een verbetering van het woon- en leefklimaat ten opzichte van nu voor onze inwoners betekent.”*

Om hier uitvoering aan te geven hebben de Gemeente Stein, Chemelot en externe adviespartners een Handelingskader Omgevingskwaliteit opgesteld. Dit kader is in de procedure *Vaststelling omgevingsplan MMC* door de initiatiefnemer (Circle) als instrument gebruikt om te waarborgen dat de omgevingskwaliteit verbetert. Ook is aan de hand van dit kader een uitvoerig participatietraject gestart.

Door de initiatiefnemer zijn meerdere bewonersavonden georganiseerd, om bewoners te betrekken in het ontwerp van de weg en de omgeving daarvan. Daarnaast heeft de initiatiefnemer aangeboden aan de omwonenden om op de milieuonderzoeken een onafhankelijke second opinion aan te bieden door een ander bedrijf. Daarvan is voor wat betreft het akoestisch onderzoek gebruik gemaakt. Aanvullend zijn van enkele technische onderzoeksrapporten publieksvriendelijke versies gemaakt.

Het is van belang om aan te geven dat in het handelingskader een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen verschillende groepen van belanghebbenden en invloedgebieden, te weten: plangebied, projectgebied en impactgebied. Hiermee wordt gewaarborgd dat de groep direct omwonenden er ook daadwerkelijk op vooruit gaat qua omgevingskwaliteit en dat hun belangen niet wegvallen tegen het overkoepelende belang dat (een deel van) het vrachtverkeer van de openbare weg gaat en dat er per saldo dus een grotere groep op vooruit gaat.

Naast toetsing aan de geldende wet- en regeling die geldt voor de vaststelling van een omgevingsplan, is het handelingskader verder als leidraad gebruikt door de gemeente Stein om te beoordelen hoe de initiatiefnemer uitvoering heeft gegeven aan het bovenwettelijke handelingskader. De Raad van de gemeente Stein heeft bij de vaststelling van de wijziging omgevingsplan MMC op 28 mei 2026 geoordeeld dat de initiatiefnemer heeft voldaan aan de uitgangspunten van dit handelingskader.

Als bovenwettelijke maatregelen wordt langs een groot gedeelte van de MMC een milieuscherm aangelegd van 2,5 meter hoog. Dit milieuscherm is deels wettelijk verplicht om lichthinder weg te nemen. Er is echter voor gekozen om overal een milieuscherm met een hoogte van 2,5 meter toe te passen zodat dit voor een verdere afname van de geluidbelasting zorgt. Bij een strikte toetsing aan alleen wet- en regelgeving was dit niet noodzakelijk.

Daarnaast wordt tussen de MMC en de aanliggende woningen in overleg met de omwonenden een groenbuffer gecreëerd. De voormalige carpoolplaats wordt ingericht tot een voor het publiek toegankelijke groenvoorziening. Ook hier vindt de exacte uitvoering nog plaats in overleg met omwonenden.

Tijdens de behandeling van het raadsvoorstel t.a.v. de wijziging omgevingsplan MMC in de gemeente Stein is verder toegezegd en kenbaar gemaakt dat het participatietraject na afronding van de procedure van de wijziging van het omgevingsplan niet stopt. De gemeente Stein zal betrokken blijven bij het participatietraject tussen de initiatiefnemer en de omwonenden. In overleg zal vorm moeten worden gegeven aan de invulling van de groenzone met mogelijk wandelpad, herinrichting van de carpoolplaats en de exacte uitvoering van het milieuscherm, al dan niet in combinatie met een grondwal. Daarnaast is door de gemeente Stein aangegeven dat omwonenden de gemeente kunnen aanspreken als ze vragen hebben over het vervolgtraject en de daarbij behorende nog te verlenen milieuvergunningen. Omdat er sprake is van verschillende bevoegde gezagen en de materie voor omwonenden complex is, is het goed als het bestuursorgaan dat het dichtste bij burgers staat, het rechtstreekse aanspreekpunt is. Datzelfde aanbod is gedaan ten aanzien van vragen over handhaving en monitoring.

Gelet op bovenstaande informatie achten wij u voldoende te hebben geïnformeerd over de MMC en beschouwen wij hiermee toezegging T9860 afgedaan.

Gedeputeerde Staten van Limburg  
namens dezen,

J.J.M. Kuntzelaers  
Gedeputeerde Provincie Limburg  
Cultuur & Erfgoed, Mobiliteit, Landbouw

S.H.M. Satijn  
Gedeputeerde Provincie Limburg  
Economie, Financiën en Bedrijfsvoering, Public Affairs

## MOTIVERING

### **TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a Multimodale Corridor**

NL.IMRO.0971.TAMmultimodalecorr-VA01

Gemeente Stein

Referentie: BJ3352

Status: Ter vaststelling

Datum: 24 april 2026

**HASKONING NEDERLAND B.V.**

Amerikalaan 110  
6199 AE Maastricht Airport  
Netherlands  
Mobility & Infrastructure  
Trade register number: 56515154

Telefoon: +31 88 348 78 48  
E-mail: [info@haskoning.com](mailto:info@haskoning.com)  
Website: [www.haskoning.com](http://www.haskoning.com)

|                 |                                                      |
|-----------------|------------------------------------------------------|
| Titel document: | TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a Multimodale Corridor |
| Referentie:     | BJ3352                                               |
| Uw kenmerk      | --                                                   |
| Status:         | Ter vaststelling                                     |
| Datum:          | 24 april 2026                                        |
| Identificatie   | NL.IMRO.0971.TAMmultimodalecorr-VA01                 |
| Projectnummer:  | BJ3352                                               |
| Auteur(s):      | KKL                                                  |

*Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. Haskoning Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.*

*Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van Haskoning Nederland B.V. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat. Dit document kan zijn opgesteld met behulp van kunstmatige intelligentie (AI); alle door AI gegenereerde inhoud is beoordeeld en gevalideerd door onze experts.*

# Inhoudsopgave

|                                                          |           |
|----------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Motivering</b>                                        | <b>5</b>  |
| <b>Hoofdstuk 1 Inleiding</b>                             | <b>7</b>  |
| 1.1 Aanleiding van het project                           | 7         |
| 1.2 Vergroten industrieterrein Haven Stein               | 8         |
| 1.3 Ligging en begrenzing besluitgebied                  | 9         |
| 1.4 Wettelijk kader op hoofdlijnen                       | 10        |
| 1.5 Leeswijzer                                           | 10        |
| <b>Hoofdstuk 2 Planbeschrijving</b>                      | <b>13</b> |
| 2.1 Multimodale Corridor                                 | 13        |
| 2.2 Verkeersveiligheid en doorstroming                   | 14        |
| 2.3 Vervoer over de nieuwe weg en per spoor              | 15        |
| 2.4 Varianten MMC, peil en milieuscherm                  | 15        |
| 2.5 Verbetering groenzone en herinrichting carpoolplaats | 17        |
| 2.6 Omgevingsplantoets MMC                               | 18        |
| 2.7 Geluidzone                                           | 19        |
| <b>Hoofdstuk 3 Beleidskaders en instructieregels</b>     | <b>21</b> |
| 3.1 Beleid en instructieregels rijksoverheid             | 21        |
| 3.2 Beleid en instructieregels provincie                 | 24        |
| 3.3 Beleid gemeente                                      | 25        |
| 3.4 Overige beleidskaders                                | 25        |
| <b>Hoofdstuk 4 Mer-beoordeling</b>                       | <b>29</b> |
| <b>Hoofdstuk 5 Bijzondere waarden</b>                    | <b>31</b> |
| 5.1 Natuur: soortenbescherming                           | 31        |
| 5.2 Natuur: gebiedsbescherming                           | 31        |
| 5.3 Houtkap                                              | 32        |
| 5.4 Archeologie                                          | 32        |
| 5.5 Cultuurhistorie                                      | 33        |
| <b>Hoofdstuk 6 Bodem en water</b>                        | <b>35</b> |
| 6.1 Bodem- en grondwaterkwaliteit                        | 35        |
| 6.2 Ontpofbare oorlogsresten                             | 37        |
| 6.3 Waterhuishouding en klimaatadaptatie                 | 38        |
| <b>Hoofdstuk 7 Geluid</b>                                | <b>41</b> |
| 7.1 Inleiding                                            | 41        |
| 7.2 Wettelijk kader                                      | 41        |
| 7.3 Onderzoek                                            | 42        |
| 7.4 Conclusie, uitvoering en borging                     | 43        |
| <b>Hoofdstuk 8 Overige omgevingsaspecten</b>             | <b>45</b> |
| 8.1 Lichthinder                                          | 45        |
| 8.2 Omgevingsveiligheid                                  | 46        |
| 8.3 Buisleidingen                                        | 47        |
| 8.4 Na-ijlende effecten steenkoolwinning                 | 47        |
| 8.5 Trillingen                                           | 48        |
| 8.6 Luchtkwaliteit                                       | 49        |
| <b>Hoofdstuk 9 Uitvoerbaarheid</b>                       | <b>51</b> |

|                     |                                    |           |
|---------------------|------------------------------------|-----------|
| 9.1                 | Verantwoording participatie        | 51        |
| 9.2                 | Financiële aspecten                | 52        |
| <b>Hoofdstuk 10</b> | <b>Artikelsgewijze toelichting</b> | <b>53</b> |
| 10.1                | Inleiding                          | 53        |
| 10.2                | Toelichting op de artikelen        | 53        |

## Bijlagen

|                   |                                                                                  |
|-------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Bijlage 1</b>  | <b>Akoestisch onderzoek</b>                                                      |
| <b>Bijlage 2</b>  | <b>Lichthinderonderzoek</b>                                                      |
| <b>Bijlage 3</b>  | <b>Beschouwing trillingen en onderzoek trillingen railverkeer</b>                |
| <b>Bijlage 4</b>  | <b>Onderzoek externe veiligheid en onderzoek bronvermogen elektrische trucks</b> |
| <b>Bijlage 5</b>  | <b>Luchtkwaliteitsonderzoek</b>                                                  |
| <b>Bijlage 6</b>  | <b>Vooronderzoek bodem</b>                                                       |
| <b>Bijlage 7</b>  | <b>Archeologisch vooronderzoek</b>                                               |
| <b>Bijlage 8</b>  | <b>QuickScan Ecologie</b>                                                        |
| <b>Bijlage 9</b>  | <b>Onderzoek ontplofbare oorlogsresten</b>                                       |
| <b>Bijlage 10</b> | <b>Waterparagraaf</b>                                                            |
| <b>Bijlage 11</b> | <b>Mer-beoordeling</b>                                                           |
| <b>Bijlage 12</b> | <b>Memo na-ijleffecten voormalige kolenmijnbouw</b>                              |
| <b>Bijlage 13</b> | <b>Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie</b>                             |
| <b>Bijlage 14</b> | <b>Participatie MMC</b>                                                          |



# Motivering



# Hoofdstuk 1    Inleiding

## 1.1    Aanleiding van het project

### Toekomstbestendige regio

Chemelot, het tweede grootste industriecluster van Nederland, is cruciaal voor de productie van basismaterialen en zorgt indirect voor werk en inkomen in vele sectoren. Chemelot produceert 20% van de toegevoegde waarde van de Nederlandse chemiesector, wat essentieel is voor de economie, vooral in tijden van geopolitieke spanningen. Zelfvoorziening in de productie van (chemische) basismaterialen vermindert strategische afhankelijkheden en versterkt het nationale verdienvermogen en publieke voorzieningen.

Naast het nationale belang heeft Chemelot grote waarde voor Limburg. De betrokken bedrijven genereren 30% van het BBP van de provincie en bieden direct werk aan 8.500 mensen en indirect aan 24.000 mensen (bron: Provincie Limburg G. S.-G., 2024).

Chemelot heeft de ambitie om de eerste circulaire chemie- en materialensite van Europa te worden in 2050. Dit is onder andere mogelijk dankzij de verbondenheid van de 60 fabrieken en de grote stappen die worden gezet in de transitie naar hernieuwbare grondstoffen. De grondstoffen en materialen van Chemelot zijn essentieel voor industriële activiteiten, landbouw en bouw.

### Gebiedsvisie Chemelot

Als onderdeel van de bredere Chemelot strategie is de Strategische Gebiedsvisie Omgeving Chemelot opgesteld. Hierin hebben de Provincie Limburg, de gemeenten Sittard-Geleen en Stein, Chemelot, Brightlands Chemelot Campus en dsm-firmenich gezamenlijk antwoord gegeven op de vraag: hoe kunnen we in de toekomst veilig, gezond én duurzaam wonen, werken, recreëren, ondernemen en innoveren in de omgeving van Chemelot? Deze visie beschrijft de algehele ontwikkeling van de omgeving van Chemelot, met aandacht voor milieu, veiligheid en ruimtelijke ordening. Het dient als kader voor specifieke projecten zoals de havenvisie en zorgt ervoor dat alle plannen aansluiten bij de strategische doelen voor de regio.

### Havenvisie Chemelot Stein

In lijn met deze bredere strategie is de havenvisie Chemelot Stein ontwikkeld. Dit strategische document richt zich op duurzame groei en verbetering van de omgevingskwaliteit, met een nadruk op elektrificatie van havenapparatuur en vrachtverkeer.

### Het project: Multimodale Corridor

Een belangrijk project hierin is de Multimodale Corridor (MMC), die de haven Stein en de Chemelot-site verbindt via een interne weg en transport met elektrische (autonome) vrachtwagens mogelijk maakt. Het project draagt bij aan de regionale beleidsdoelen en specifiek aan de verbetering van verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en geluidsemissies.



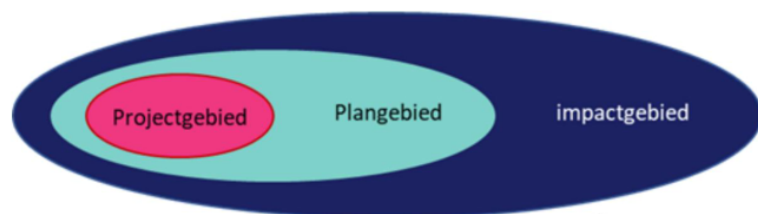
## Participatie

Het project is gelegen binnen de inrichtingsgrenzen van de Chemelot Site, maar ligt in de buurt van een aantal woningen. Omdat het project potentiële effecten heeft op leefomgeving van deze woningen is er een participatieproces opgestart. De omgeving wordt als een rustige woonwijk getypeerd, belangrijke belevingswaarden zijn geluid, licht, fijnstof en trillingen. Er zijn diverse onderzoeken gedaan naar deze aspecten.

## Omgeving Chemelot

Chemelot heeft een belangrijke impact op de omgeving. De omgevingskwaliteit is een publiek belang. Het gaat niet alleen over het visuele aspect maar is gericht op samengaan van gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde. Participatie in het projectgebied draagt hieraan bij. Om de verbetering van de omgevingskwaliteit door de MMC te kunnen toetsen is er een beoordelingskader opgesteld in lijn met de Omgevingswet: "Handelingskader omgevingskwaliteit". Het beoordelingskader bekijkt op verschillende lagen het effect van een initiatief op de omgevingskwaliteit, namelijk:

- de directe omgeving - projectgebied;
- het omgevingsplan en de wettelijke kaders - plangebied;
- het algemeen belang - impactgebied.



De beoordeling vindt op een integrale manier plaats.

De MMC draagt op meerdere manieren bij aan de ontwikkeling van de gemeente Stein, Chemelot en de regio. Het meest belangrijk zijn:

- optimalisatie transport en vermindering verkeersveiligheidsrisico's op openbare wegen in de gemeente Stein;
- verbetering geluid en luchtemissies;
- duurzame economische groei en innovatie;
- verbetering logistieke infrastructuur;
- bijdrage aan de energietransitie.

Deze bijdragen zijn passend binnen de gemeentelijke, regionale, provinciale en landelijke beleidskaders. Het project wordt gesteund vanuit de Europese Unie, het programma goederenvervoerscorridors en de regio deal Zuid-Limburg. In de strategische gebiedsvisie wordt de nadruk gelegd op drie omgevings-elementen: verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit en geluid. Tijdens het participatieproces zijn de aandachtgebieden licht en trillingen daaraan toegevoegd. Daarnaast is ook externe veiligheid nader beschouwd.

## 1.2 Vergroten industrieterrein Haven Stein

De aanwezige, vergunde spoorlijn tussen Chemelot en Haven Stein en de aan te leggen eigen weg vormen samen met de MMC. De MMC behoort, samen de daarbinnen en daarlangs gelegen buisleidingen, tot de koepelvergunning van Chemelot Site Permit BV. Onderdelen van de Chemelot Site Permit – waaronder in elk geval de installaties vallen die als 'grote lawaaimaker/A-inrichting' aangemerkt worden – en onderdelen die een relevante bijdrage kunnen leveren aan de geluidzone dienen op een gezonde industrieterrein te liggen. De spoorlijn moet in dat kader als relevant onderdeel worden beschouwd voor de geluidzone en dient derhalve op een industrieterrein te liggen.

In de huidige situatie is Chemelot Site Permit B.V. (CSP) gelegen op een tweetal geluid gezonde

industrieterreinen, te weten Haven Stein en Chemelot. Bij het vaststellen van de geluidzones rondom de industrieterreinen (respectievelijk in 1987 en 1990) werden spoorbewegingen tussen de beide industrieterreinen beschouwd als transport buiten de inrichtingsgrenzen. De verbindingstrook is dus niet eerder aangemerkt als industrieterrein en de voor geluid relevante onderdelen, zoals de spoortransportbewegingen over deze verbindingstrook, zijn niet eerder als relevant onderdeel voor de geluidzone beschouwd. Op dit punt is strijdigheid met de Wet geluidhinder.

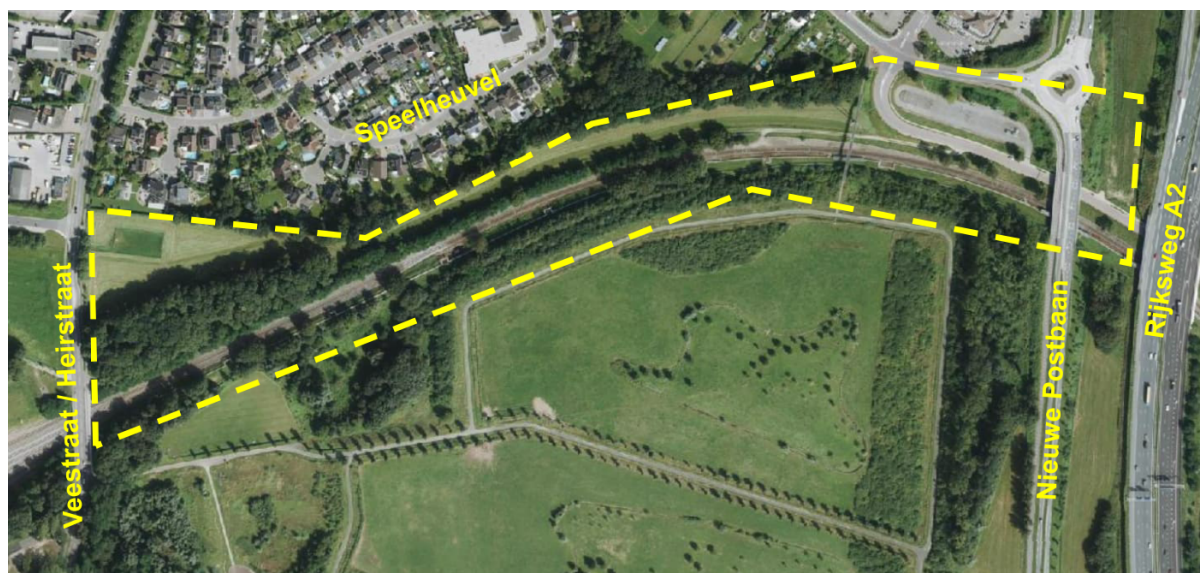
Om te borgen dat het geluid van de transportbewegingen van de MMC wél in samenhang met andere activiteiten van Chemelot Site Permit worden beschouwd, dient het industrieterrein te worden vergroot en de daarbij behorende geluidzone te worden vastgesteld. Hierdoor wordt de omgeving beter beschermd tegen geluidhinder van de activiteiten van Chemelot Site Permit. Aangezien de verbindingstrook gelegen is in de gemeente Stein, is voor de akoestische uitstraling aansluiting gezocht met de geluiduitstraling van industrieterrein Haven Stein. Hiertoe wordt het industrieterrein van Haven Stein vergroot, door het opnemen van de verbindingstrook in de begrenzing van het industrieterrein. Rond een industrieterrein geldt vanuit de Wet geluidhinder de verplichting tot het vastleggen van een contour, de geluidzone genoemd, waarbuiten het geluid vanwege het industrieterrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan.

Het vastleggen van de geluidzone en de gewijzigde begrenzing van het industrieterrein Haven Stein kan alleen door wijziging van het omgevingsplan. Voor de nieuwe begrenzing van het industrieterrein wordt aangesloten op de activiteiten uit de koepelvergunning, waarbij de geluidzone volgt uit de akoestische uitstraling van de onder de koepelvergunning toegelaten activiteiten (de vergunde/representatieve bedrijfssituatie).

### 1.3 Ligging en begrenzing besluitgebied

#### Ligging MMC in de gemeente Stein

De MMC ligt tussen Haven Stein en de Chemelot site, tussen de woonwijk De Bramert in Urmond en het Heidekampspark. De MMC bestaat uit de bestaande spoorverbinding, leidingen en een wegverbinding direct ten noorden van de huidige spoorlijn. Voor de realisatie van de MMC is ook een herinrichting beoogd van de rondom liggende gronden. De gehele ontwikkeling is beschreven in hoofdstuk 2. De ontwikkeling vindt plaats binnen eigendommen van het aan Chemelot behorende terrein en, voor wat betreft de akoestisch relevante activiteiten van weg- en spoorvervoer, binnen de grenzen van de koepelvergunning.



Afbeelding 2: globale ligging en begrenzing besluitgebied.

#### Begrenzing besluitgebied

Dit TAM-omgevingsplan moet worden gezien als een gedeeltelijke wijziging van het Omgevingsplan gemeente Stein. Daarvoor is het nodig om het gebied van de wijziging precies (geometrisch) te

begrenzen. Deze begrenzing vindt onder de Omgevingswet geheel digitaal plaats, dat wil zeggen: de grens wordt niet meer (mede) op een pdf of analoge plankaart aangegeven. In plaats daarvan is de begrenzing van de wijziging via <https://omgevingswet.overheid.nl/regels-op-de-kaart/> raadpleegbaar.

Voor deze wijziging bestaat het wijzigingsgebied uit het nieuwe tracégedeelte van de MMC, de bijbehorende aansluiting op het wegnnet en enkele aansluitende groenzones. Daarbij wordt de vergroting van het industrieterrein Haven Stein geometrisch begrenst en is ook het gebied opgenomen dat samenvalt met de nieuwe begrenzing van de geluidzone.

## 1.4 Wettelijk kader op hoofdlijnen

De Omgevingswet vereist dat de gemeenteraad voor het gehele grondgebied van de gemeente één omgevingsplan vaststelt waarin regels over de fysieke leefomgeving worden opgenomen (art. 2.4 Omgevingswet). De wet en het Omgevingsbesluit stellen regels over de inhoud, motivering, totstandkoming en digitale beschikbaarstelling van het omgevingsplan.

De gemeente is in beginsel vrij in het opnemen van regels over de fysieke leefomgeving. Hoofdstuk 1 van de Omgevingswet geeft in hoofdlijnen de reikwijdte van het begrip fysieke leefomgeving aan. Het Rijk en de provincie kunnen instructieregels stellen over inhoud en motivering van een omgevingsplan. Het kan gaan om de aanwijzing van onderwerpen waarover regels gesteld moeten worden, of juist geen regels gesteld mogen worden. Maar ook over de inhoud en motivering van de regels in het omgevingsplan.

De instructieregels staan primair in hoofdstuk 5 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (instructieregels van het Rijk) en in de provinciale omgevingsverordening (instructieregels van de provincie). In deze motivering wordt beschreven op welke manier aan de instructieregels wordt voldaan.

De gemeente moet wijzigingen van het omgevingsplan bekendmaken (publiceren) via de Landelijke voorziening bekendmaken en beschikbaar stellen. Het besluit tot wijziging van het omgevingsplan moet daartoe worden opgesteld volgens de Standaard officiële publicaties (STOP) met bijhorende toepassingsprofielen (TPOD).

De gemeente mag tijdelijk een alternatieve mogelijkheid gebruiken om het omgevingsplan te wijzigen, wanneer zij dit nog niet via de nieuwe standaarden kan doen. Deze mogelijkheid wordt de Tijdelijke Alternatieve Maatregel (TAM) genoemd. De TAM voorkomt dat planvorming (en in het bijzonder gebiedsontwikkeling) onaanvaardbare vertraging oploopt bij de invoering en implementatie van de Omgevingswet. De TAM mag in elk geval worden ingezet tot 1 januari 2026. Voor die datum moet de gemeente het ontwerp van de wijziging van het omgevingsplan ter inzage hebben gelegd. In dat geval mag de gemeente de procedure vervolmaken op basis van de TAM.

## 1.5 Leeswijzer

Deze *motivering* bestaat uit tien hoofdstukken, met de volgende inhoud:

- Hoofdstuk 1: inleiding op de wijziging van het omgevingsplan.
- Hoofdstuk 2: informatieve beschrijving van de voorgenomen MMC en aanpassing van de geluidzone.
- Hoofdstuk 3: motivering van de wijziging inzake omgevingsbeleid en (instructie-)regels.
- Hoofdstuk 4: samenvatting van de uitgevoerde m.e.r.-beoordeling.
- Hoofdstuk 5: motivering inzake gevolgen voor natuurlijke waarden en erfgoed.
- Hoofdstuk 6: motivering inzake bodem(-kwaliteit) en waterhuishouding.
- Hoofdstuk 7: motivering inzake de geluidsaspecten van de wijziging.
- Hoofdstuk 8: motivering inzake overige milieuaspecten, waaronder externe veiligheid en lichthinder.
- Hoofdstuk 9: uitvoerbaarheid.
- Hoofdstuk 10: de artikelsgewijze toelichting op de juridische regels van deze wijziging.

De wijziging van het omgevingsplan bestaat uit *juridische regels*:

- Hoofdstuk 1: inleidende regels, waaronder begrippen en aanwijzingen.
- Hoofdstuk 2: regels over activiteiten, waaronder gebruiks-, bouw- en aanlegactiviteiten.
- Hoofdstuk 3: algemene regels.
- Hoofdstuk 4: overgangsrechtelijke regels.

Zowel de motivering als de juridische regels bevatten *bijlagen*.

*Opmerking over de onderzoeken in de bijlagen van de motivering*

Het projectgebied van de MMC ligt zowel in de gemeente Stein als in de gemeente Sittard-Geleen. Het gedeelte binnen de gemeente Stein wordt planologisch-juridisch mogelijk gemaakt door middel van dit TAM-omgevingsplan. Het gedeelte binnen de gemeente Sittard-Geleen wordt planologisch-juridisch mogelijk gemaakt door middel van een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit. Beide procedures staan juridisch los van elkaar (want: twee verschillende gemeenten). De MMC is echter één project, reden waarom het voor vrijwel alle onderzoeken doelmatig is om beide gedeelten integraal te beschouwen. Om die reden gaan vrijwel alle onderzoeken die bij dit TAM-omgevingsplan zijn gevoegd ook over het gedeelte van de MMC binnen de gemeente Sittard-Geleen.





## Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

### 2.1 Multimodale Corridor

#### Wat is het doel van het MMC-project?

Het MMC-project heeft als doel om de transitie van Chemelot naar de eerste circulaire chemiesite in Europa mogelijk te maken. Tegelijkertijd biedt dit project de mogelijkheid om de leefomgeving veiliger, stiller en schoner te maken. Op basis van de gepresenteerde resultaten is de conclusie ten aanzien van de verbetering van de leefomgevingskwaliteit positief.

#### Wat is de MMC?

De Multi Modale Corridor (MMC) is een project dat gericht is op het verbeteren van de verkeersveiligheid en milieukwaliteit in het gebied op en rondom de Haven Stein-Chemelot door het vrachtverkeer te verplaatsen naar een eigen weg en te elektrificeren (zero-emissie). Het project omvat de aanleg van een interne weg die de haven van Stein en de Chemelot-site verbindt en waarover transport met elektrische vrachtwagens wordt uitgevoerd. De aanleg van de MMC zal ervoor zorgen dat het vrachtverkeer van de openbare wegen (Urmonderbaan & Kerenshofweg) verdwijnt, wat een positief effect heeft op de verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en geluidsniveaus in het gebied.



Huidige situatie

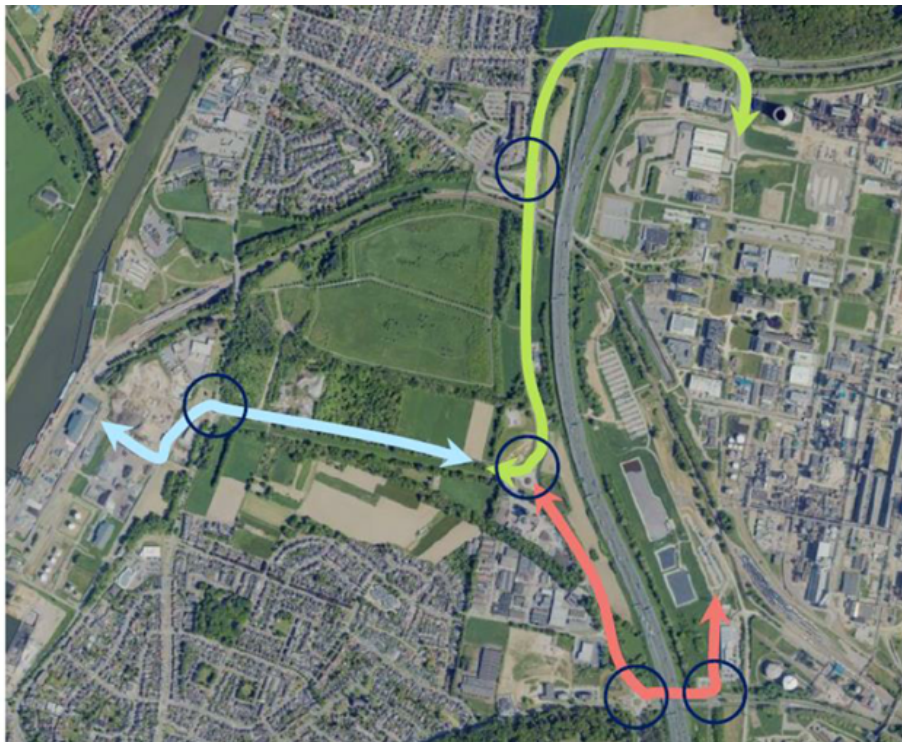


Toekomstige situatie

Afbeelding 3. Huidige en toekomstige situatie gezien vanaf het viaduct Veestraat.

#### Waarom is de MMC nodig?

In de toekomst zal het vrachtverkeer van circulaire grondstoffen toenemen, omdat niet alles via de pijpleidingen aangevoerd kan worden. Dit zal een grotere verkeersdruk op de openbare wegen leggen. Om deze druk te verlagen is de MMC nodig. Alle vrachtwagens kunnen dan van deze weg gebruikmaken en hoeven niet meer via de Urmonderbaan en Kerenshofweg te rijden. Daarnaast ondersteunt het project regionale beleidsdoelen en draagt het bij aan de transitie naar een circulaire en CO2-neutrale economie.



Afbeelding 4: huidige situatie van de transportroutes.



Afbeelding 5: beoogd traject van de MMC.

## 2.2 Verkeersveiligheid en doorstroming

De bestaande routing en verkeersbewegingen via het openbare wegennet levert veel potentiële conflictpunten op tussen vrachtverkeer en ander verkeer (auto's en fietsen). Deze conflictpunten zijn toegelicht in de notitie "Beschrijving effecten verkeersveiligheid MMC" (Royal HaskoningDHV, 27 januari 2025). Bij een toename van het vrachtverkeer zonder verdere maatregelen neemt het aantal conflictpunten toe.

### Huidige situatie en autonome ontwikkeling

Het vrachtverkeer tussen de haven en de Chemelot Site gebruikt nu twee routes: Noord via gate 1 en de N294/Urmonderbaan (552 bewegingen per werkdag) en Zuid via de uitgang bij het ACC aan de Kerenshofweg (240 bewegingen per werkdag). De verwachting is dat het aantal vrachtwagens op de noord route met 380 bewegingen per werkdag zal toenemen.

Onderzoeken uit 2018-2021 laten zien dat de verkeersdruk op de Urmonderbaan na 2018 verder toeneemt, wat vanaf 2025 leidt tot structurele filevorming in de spits. De verkeersintensiteiten op de Urmonderbaan/N294 zijn na COVID-19 aanzienlijk toegenomen. Route Noord gaat van 552 naar 932 verkeersbewegingen, een toename van bijna 70%. Dit heeft negatieve effecten op de doorstroming en veiligheid in de omgeving.

## **Plansituatie**

Door de aanleg van de nieuwe eigen weg, als onderdeel van de MMC, verdwijnen 12.650 potentiële conflictsituaties per dag. Het vrachtverkeer op de N294 - Urmonderbaan, Nieuwe Postbaan en Heidekampweg neemt daarbij aanzienlijk af.

Vanwege de nieuwe weg is wel een nieuwe openbare verkeersaansluiting nodig vanaf het terrein van Chemelot naar het omliggende openbare wegennet. Deze nieuwe aansluiting is geprojecteerd direct ten westen van de Rijksweg A2 en vormt een verbinding tussen de Urmonderbaan en de rotonde Nieuwe Postbaan - Mauritslaan.

## **2.3 Vervoer over de nieuwe weg en per spoor**

### **MMC weg**

Via de nieuwe weg worden (circulaire) grondstoffen en producten per vrachtwagen aan- en afgevoerd vanaf Haven Stein naar de Chemelot Site. Het betreft droge, niet gevaarlijke bulkgoederen of overige producten.

Het vervoer over de nieuwe weg gebeurt met elektrische vrachtwagens (E-trucks). Deze vrachtwagens zijn ontworpen om de efficiëntie van het transport te verbeteren en de impact op het milieu te verminderen door het gebruik van schone energiebronnen. De vrachtwagens zijn gesloten, waardoor er geen verspreiding van materiaal plaatsvindt.

De E-trucks zullen circa 1.200 verkeersbewegingen per dag maken, voornamelijk overdag. Een klein deel vindt plaats in de avonduren. Incidenteel zal er transport in het weekend of 's nachts plaatsvinden. De rijdsnelheid van de E-trucks bedraagt circa 40 km/uur. Door deze snelheid aan te houden, kunnen de elektrische vrachtwagens veilig en efficiënt opereren tussen de haven van Stein en de Chemelot-site. Het ontwerp van de weg is zo ingericht dat vrachtwagens onderweg niet hoeven te remmen of op te trekken.

### **MMC spoor**

Binnen de MMC blijft de bestaande spoorbaan aanwezig. De belangrijkste wijziging ten aanzien van de treinbewegingen is dat deze in de toekomstige situatie alleen overdag plaatsvinden en niet langer in de avond en de nacht, behoudens incidentele situaties. Dit wordt in de aan te vragen omgevingsvergunning geregeld.

## **2.4 Varianten MMC, peil en milieuscherm**

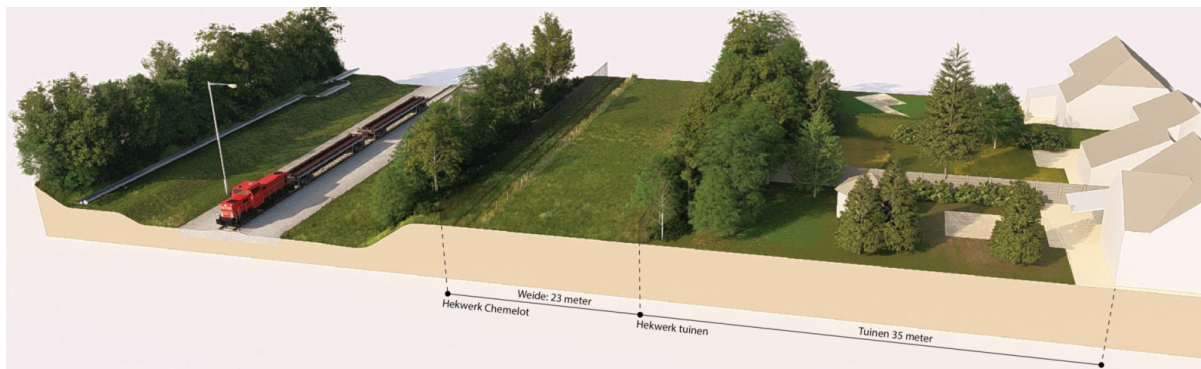
### **Variantenonderzoek**

Chemelot heeft diverse studies laten uitvoeren om de meest veilige en duurzame oplossing te vinden voor de MMC. Er is onder meer een Multicriteriumanalyse (MCA) uitgevoerd. Voor de MCA zijn verschillende varianten onderzocht. Doordat de effecten erg beperkt zijn, worden grootschalige investeringen zoals een tunnel en een constructieve overkapping als buitenproportioneel gezien.

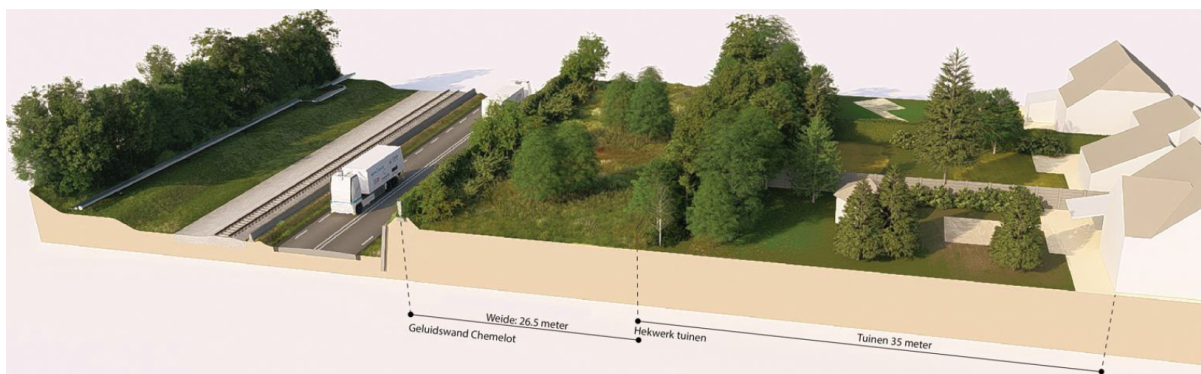
### **Peil van de weg**

Ter hoogte van Urmond ligt de huidige spoorbaan verdiept ten opzichte van de zoom (groenzone met bomen) en weide tussen de MMC en de woningen aan de Speelheuvel. De nieuwe weg wordt nagenoeg op hetzelfde peil als het spoor aangelegd. Hiertoe is het nodig om ter hoogte van de Speelheuvel het bestaande talud voor een deel af te graven. De nieuwe weg ligt dan net zoals het spoor verdiept ten opzichte van de zoom en weide.





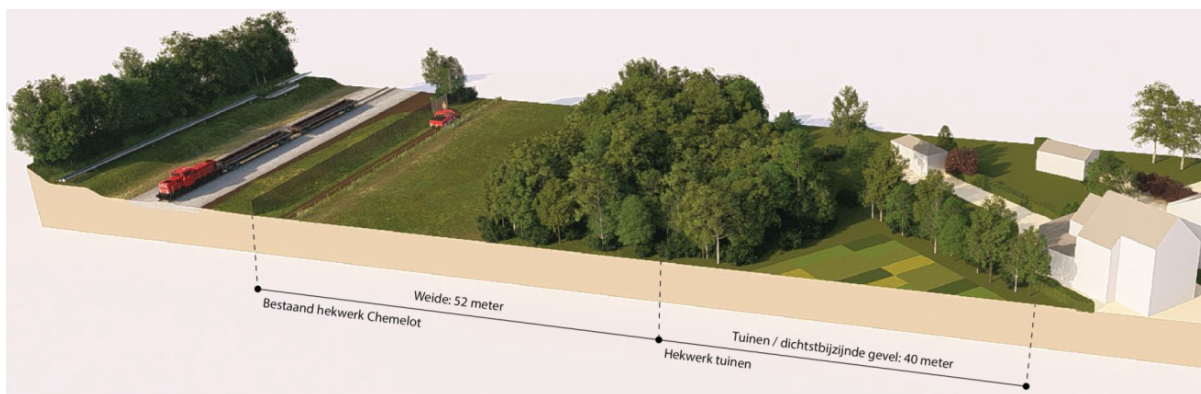
*Afbeelding 6: impressie bestaande situatie ter hoogte van woningen aan de Speelheuvel nrs. 20-24.*



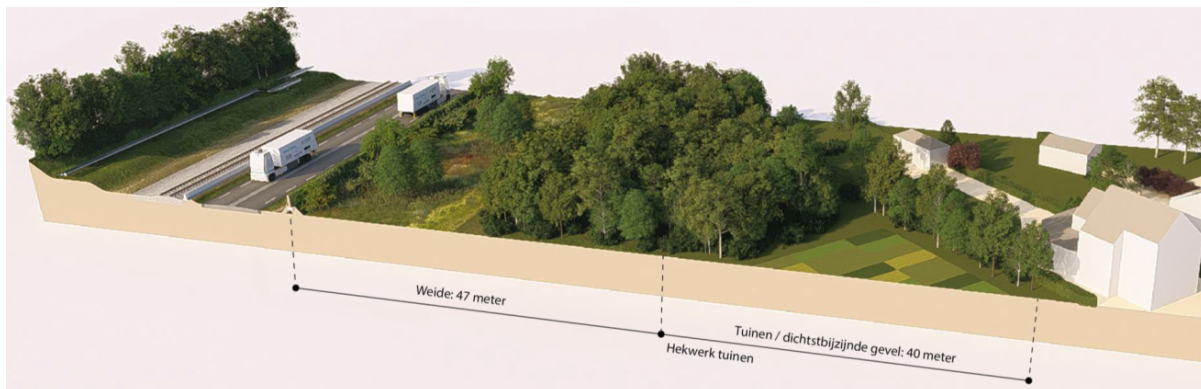
*Afbeelding 7: impressie verdiepte ligging MMC, grondwal met milieuscherm, inrichting weide.*

### **Milieuscherm**

Voor de milieufscherming richting de woningen aan de Speelheuvel zijn drie varianten onderzocht: een grondwal, een grondwal met scherm en een scherm. De varianten 'Scherm' en 'Grondwal met scherm' hebben de voorkeur: Hierin dient nog een definitieve keuze te worden gemaakt. Direct aanwonenden wordt naar hun voorkeur gevraagd ten aanzien van deze varianten en hun suggesties voor de invulling van de bufferzone.



*Afbeelding 8: impressie bestaande situatie ter hoogte van woningen Mauritslaan nrs. 76 - 82.*



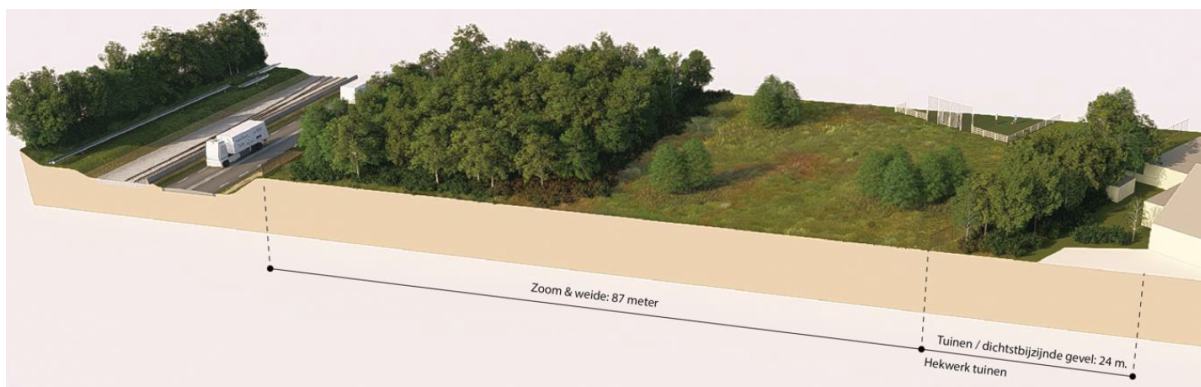
*Afbeelding 9: impressie MMC, grondwal met milieuscherm, inrichting weide.*

Opmerking: de maatvoering in de afbeeldingen 6 t/m 10 is indicatief.

## 2.5 Verbetering groenzone en herinrichting carpoolplaats

### Bestaande groenzone

De groenzone ten noorden van de MMC blijft gehandhaafd. De inrichting wordt verbeterd door middel van nieuwe aanplant en fietspad.



*Afbeelding 10: impressie MMC, zoom en weide ter hoogte van woningen Belikstraat nrs. 10 en 12.*



*Huidige situatie*



*Toekomstige situatie*

*Afbeelding 11: impressie huidige en toekomstige situatie groenzone.*

### Herinrichting voormalige carpoolplaats

De voormalige carpoolplaats ten noorden van de MMC komt te vervallen. Deze locatie wordt ingericht als groenzone. In overleg met de omwonenden wordt een groenplan opgesteld. In de regels van dit plan wordt de herinrichting planologisch-juridisch gewaarborgd. Hierbij is bepaald dat bij de inrichting van de locatie rekening moet worden gehouden met dat groenplan.





Huidige situatie



Toekomstige situatie

Afbeelding 12: impressie huidige en toekomstige situatie voormalige carpoolplaats.

## 2.6 Omgevingsplantoets MMC

Ter plaatse van de MMC is het omgevingsplan van de gemeente Stein van toepassing. Dat omgevingsplan bestaat vooralsnog alleen uit gedecentraliseerde regels van het Rijk. Daarnaast wijst artikel 2.4 Omgevingswet diverse documenten aan die van rechtswege onderdeel uitmaken van het 'tijdelijk deel' omgevingsplan van gemeente Stein. Het planvoornemen is getoetst aan het omgevingsplan van de gemeente Stein. Daarbij zijn voor wat betreft het door de gemeente Stein beoogd gebruik en daarbij behorende bouw- en gebruiksregels de volgende documenten, onderdeel van het tijdelijk deel omgevingsplan, van toepassing:

- bestemmingsplan Buitengebied 2019, ter plaatse van het grootste deel van de MMC inclusief de groenzone ten noorden daarvan;
- bestemmingsplan Kern Urmond-Kern Berg (inclusief opvolgende veegplannen), ter plaatse van de (te herinrichten) carpoolplaats ten noorden van de Spoorweglaan;
- bestemmingsplan Verbreding A2 Bergerweg-Spoorlijn Chemelot, tussen de Nieuwe Postbaan en de gemeentegrens (parallel aan de A2);
- bestemmingsplan Herziening Erfgoed Stein, ter plaatse van de spoorbaan en een deel van de groenzone ten noorden daarvan.



Afbeelding 12: uitsnede plankaart Omgevingsplan gemeente Stein.

De MMC is gedeeltelijk in strijd met de bovengenoemde bestemmingsplannen, van rechtswege het tijdelijk deel omgevingsplan zijnde, namelijk op de volgende onderdelen:

- de nieuwe verkeersweg voor wegtransport is niet toegelaten binnen de bestemming Verkeer - Railverkeer en de bestemming Groen;
- de bestaande begrenzing van het industrieterrein Haven Stein is ontoereikend;
- een te verleggen rioolleiding is niet toegelaten binnen de bestemming Groen;
- de aansluiting openbare weg past niet binnen de bestemmingen Agrarisch en Groen;
- voor de herinrichting van de carpoolplaats is de bestemming Verkeer niet passend;
- de nieuwe transportweg, afscherming milieuhinder, herinrichting carpoolplaats en aansluiting openbare weg doorkruisen meerdere vrijwarings- en beschermingszones van onder meer leidingen en wegen.

Het TAM-omgevingsplan zorgt ervoor dat deze strijdigheden worden opgeheven. Daarnaast regelt dit TAM-omgevingsplan dat de verbeteringen voor de omgeving juridisch worden vastgelegd. Dit gebeurt enerzijds door algemene regels waarin toegelaten planologische gebruiksactiviteiten, maatvoeringen en milieuhinder worden gelimiteerd. Anderzijds door sturende regels, zoals bijvoorbeeld vergunningplichten en voorwaardelijke verplichtingen. Op die manier wordt ervoor gezorgd dat met het TAM-omgevingsplan concreet en zeker wordt aangestuurd op het waarmaken van de verbeteringen.

## 2.7 Geluidzone

In de directe nabijheid van de MMC zijn een tweetal geluidgezoneerde industrieterreinen aangewezen, te weten Chemelot en haven Stein. De verbindingstrook tussen beide industrieterreinen ter hoogte van de aanwezige spoorlijn is echter gelegen *buiten* de grenzen van deze twee gezoneerde industrieterreinen.

Bij het vaststellen van de geluidzones rondom beide industrieterreinen (respectievelijk in 1987 en 1990) is geen geluidruimte gereserveerd voor activiteiten (spoorbewegingen) die plaatsvinden binnen deze verbindingstrook. De reden hiervoor was gelegen in het feit dat de verkeersaantrekkende werking vrijgesteld was van toetsing aan een geluidzone.

Omdat de verbindingstrook onderdeel is van de totale inrichting van Chemelot Site Permit (CSP) is er op dit punt strijdigheid met de geldende wetgeving en daaruit voortvloeiende ruimtelijke regels. Dit TAM-omgevingsplan is mede gericht op het vergroten van het industrieterrein conform de vergunde situatie (de representatieve bedrijfssituatie) en het vastleggen van de daarbij behorende gewijzigde geluidzone Haven Stein. In Hoofdstuk 7 wordt dit beschreven.





## Hoofdstuk 3 Beleidskaders en instructieregels

### 3.1 Beleid en instructieregels rijksoverheid

#### Nationale Omgevingsvisie

Met de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De NOVI bevat vier belangrijke beleidsopgaven. Dat zijn:

- duurzaam economisch groeipotentieel voor Nederland;
- ruimte voor de klimaatverandering en energietransitie;
- sterke, leefbare en klimaatbestendige steden en regio's met voldoende ruimte om te wonen, werken en bewegen;
- toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

In de visie worden de nationale belangen genoemd die gewaarborgd moeten worden in het beleid voor de fysieke leefomgeving. Daarbij gaat het bijvoorbeeld ook om behoud en versterking van cultureel erfgoed en landschappelijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang. Hierbij worden drie inrichtingsprincipes gehanteerd die helpen om in een specifieke casus of gebied bij botsende belangen een zorgvuldige weging tussen nationale belangen te maken. Die inrichtingsprincipes zijn:

- combineren boven enkelvoudig;
- kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
- afwentelen voorkomen.

De Rijksoverheid werkt eraan om in 2026 een nieuwe Nota Ruimte af te hebben. Totdat de nieuwe Nota Ruimte klaar is, geldt de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) als beleid. Wanneer beleid uit de NOVI (en straks de Nota Ruimte) moet doorwerken in plannen en vergunningen voor projecten, dan gebeurt dat via instructieregels in het Besluit kwaliteit leefomgeving.

#### Besluit kwaliteit leefomgeving (instructieregels)

Het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) is een onderdeel van de Omgevingswet en bevat regels over de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Het Bkl richt zich op omgevingswaarden, instructieregels, beoordelingsregels en monitoring. Het doel is om een gezonde, veilige en duurzame leefomgeving te waarborgen.

Met instructieregels geeft het Rijk aan lagere bestuursorganen aan welke aspecten zij bij vaststelling van een verordening of omgevingsplan moeten betrekken en/of regelen, dan wel hoe een bepaalde taak of bevoegdheid moet worden uitgeoefend. Deze regels kunnen dus van invloed zijn op de inhoud of motivering van een omgevingsplan.

Voor dit TAM-omgevingsplan gelden bepaalde instructieregels uit het Bkl. Hierna is aangegeven welke instructieregels van toepassing zijn en in welke paragraaf specifiek op het betreffende aspect wordt ingegaan. Bij de vermelding van de van toepassing zijnde instructieregels wordt steeds verwezen naar de paragraaf- en artikelnummers in het Bkl.

#### 5.1.2 Waarborgen van de veiligheid

Ten aanzien van de instructieregels over het waarborgen van de veiligheid zijn voor dit TAM-omgevingsplan de volgende subparagrafen (overwegend) van belang:

- 5.1.2.1 Algemene bepalingen
- 5.1.2.2 Veiligheid rond opslag, productie, gebruik en vervoer van gevaarlijke stoffen en windturbines
- 5.1.2.3 Belemmeringengebieden buisleiding gevaarlijke stoffen

Het uitgevoerde externe veiligheidsonderzoek is gebaseerd op de relevante instructieregels uit deze subparagrafen. Dit onderzoek komt aan de orde in de paragrafen 6.2, 8.2, 8.3 en 8.4 van deze motivering.

#### 5.1.3 Beschermen van de waterbelangen

Van de instructieregels over het beschermen van waterbelangen is voor dit TAM-omgevingsplan met name de verplichte weging van het waterbelang aan de orde, zoals opgenomen in artikel 5.37 Bkl. Hierin is bepaald dat in een omgevingsplan rekening wordt gehouden met de gevolgen voor het beheer van watersystemen. Daarbij worden, voor een duiding van die gevolgen, de opvattingen van het bestuurs-

orgaan dat is belast met het beheer van die watersystemen betrokken. De waterparagraaf staat in paragraaf 6.3 van deze motivering en is mede gebaseerd op de relevante instructieregels die gaan over het beschermen van de waterbelangen.

#### 5.1.4 Beschermen van de gezondheid en van het milieu

##### *5.1.4.1 Kwaliteit van de buitenlucht*

Deze subparagraaf bevat geen instructieregels die van toepassing zijn op dit TAM-omgevingsplan.

##### *5.1.4.2 Geluid door activiteiten*

Deze subparagraaf bevat geen instructieregels die van toepassing zijn op dit TAM-omgevingsplan.

##### *5.1.4.2a Geluid door wegen, spoorwegen en industrieterreinen*

Deze subparagraaf bevat instructieregels die van toepassing zijn op dit TAM-omgevingsplan. Het betreft de regels die zien op de bescherming van geluidgevoelige gebouwen binnen geluids aandachtgebieden van - in dit geval - een gezoneerd industrieterrein (artikel 5.78). Het uitgevoerde geluidonderzoek, dat in hoofdstuk 7 van deze motivering is vermeld, is mede gebaseerd op de relevante instructieregels die gaan over geluid door industrieterreinen, waarbij in voorliggend plan het overgangsrecht uit de Wet geluidhinder wordt toegepast.

##### *5.1.4.3 Geluid rond luchthavens*

Deze subparagraaf bevat geen instructieregels.

##### *5.1.4.4 Trillingen*

Deze subparagraaf bevat instructieregels die van toepassing zijn op dit TAM-omgevingsplan.

De kern van de deze instructieregels wordt gevormd door artikel 5.83 waarin het volgende is bepaald:

1. In een omgevingsplan wordt rekening gehouden met trillingen door activiteiten in trillinggevoelige ruimten van trillinggevoelige gebouwen.
2. Een omgevingsplan voorziet erin dat trillingen door een activiteit in trillinggevoelige ruimten van trillinggevoelige gebouwen aanvaardbaar zijn.

Het uitgevoerde trillingenonderzoek, dat in paragraaf 8.5 van deze motivering is vermeld, is mede gebaseerd op de relevante instructieregels over trillingen.

##### *5.1.4.5 Bodemkwaliteit*

Deze subparagraaf bevat geen instructieregels die van toepassing zijn op dit TAM-omgevingsplan.

##### *5.1.4.6 Geur*

Deze subparagraaf bevat geen instructieregels die van toepassing zijn op dit TAM-omgevingsplan.

#### 5.1.5 Beschermen van landschappelijke of stedenbouwkundige waarden en cultureel erfgoed

Ten aanzien van de instructieregels over het beschermen van landschappelijke of stedenbouwkundige waarden en cultureel erfgoed zijn voor dit TAM-omgevingsplan alleen de instructieregels uit subparagraaf 5.1.5.5 over cultureel erfgoed en werelderfgoed van belang. De kern van deze instructieregels wordt gevormd door artikel 5.130, eerste lid: in een omgevingsplan wordt rekening gehouden met het belang van het behoud van cultureel erfgoed, met inbegrip van bekende of aantoonbaar te verwachten archeologische monumenten. De uitgevoerde onderzoeken zijn mede gebaseerd op de relevante instructieregels over de bescherming van cultureel erfgoed.

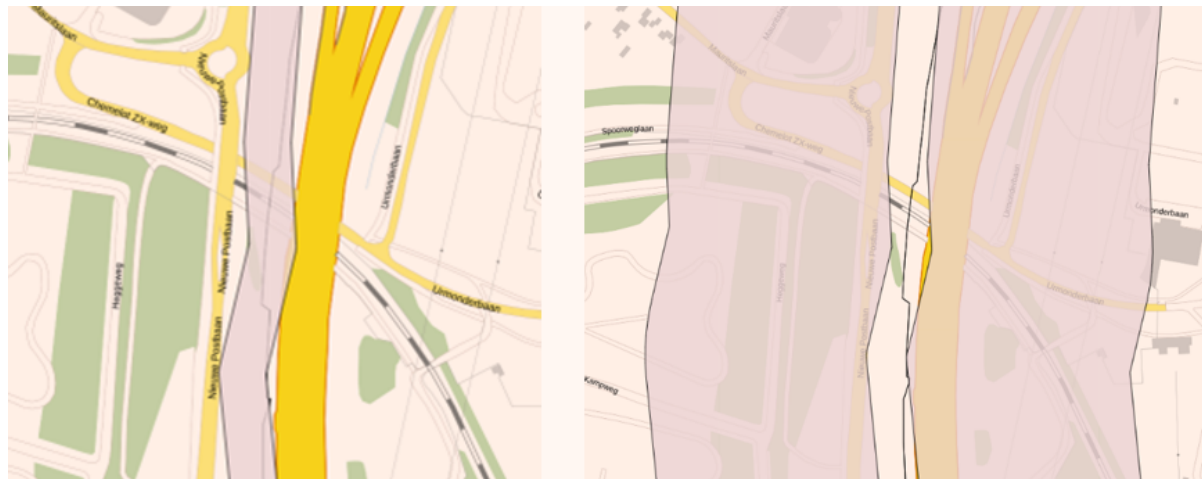
#### 5.1.6 Behoud van ruimte voor toekomstige functies

##### *5.1.6.2 Autowegen, autosnelwegen en hoofdspoorwegen*

Deze subparagraaf bevat instructieregels voor zover het omgevingsplan van toepassing is op een reserveringsgebied voor de uitbreiding of aanleg van een autoweg, autosnelweg of hoofdspoorweg. Deze reserveringsgebieden zijn de locaties, die bij ministeriële regeling zijn aangewezen en waarvan de geometrische begrenzing bij ministeriële regeling is vastgelegd. Dit TAM-omgevingsplan overlapt niet met een aangewezen reserveringsgebied voor de uitbreiding of aanleg van een autoweg, autosnelweg of hoofdspoorweg. De instructieregels zijn niet van toepassing op dit TAM-omgevingsplan.

### 5.1.6.3 Buisleidingen van nationaal belang

Een reserveringsgebied voor een buisleiding van nationaal belang loopt aan weerszijden van de Rijksweg A2. De kern van deze instructieregels wordt gevormd door artikel 5.138 op grond waarvan in een omgevingsplan geen activiteiten worden toegestaan die een belemmering kunnen vormen voor de aanleg van een buisleiding van nationaal belang. Aan het tweede lid van genoemd artikel wordt voldaan: deze belemmeringen zijn niet van toepassing. Over sub b kan nog worden opgemerkt dat de nieuwe weg niet (geheel) in de lengterichting van de reservering loopt waardoor ook dit punt geen belemmering vormt.



Afbeelding 13: ligging buisleiding van nationaal belang (links) en reserveringsgebieden (rechts).

### 5.17 Behoeden van de staat en werking van infrastructuur of voorzieningen voor nadelige gevolgen van activiteiten

Deze paragraaf bevat geen instructieregels die van toepassing zijn op dit TAM-omgevingsplan.

### 5.18 Bevorderen van de toegankelijkheid van de openbare buitenruimte voor personen

Deze instructieregel ziet voor dit plangebied vooral op de toegankelijkheid van de bestaande en nieuwe groenzone. In de nader uit te werken uitvoeringsplannen wordt rekening gehouden met de toegankelijkheid voor personen.

## Afdeling 5.2 Uitoefening van taken voor de fysiek leefomgeving

*Geen regels stellen die gebruik, instandhouding, verbetering of vernieuwing van hoofdspoorweginfra of een weg in beheer bij het Rijk belemmeren.*

Een klein gedeelte van het beperkingengebied langs de Rijksweg valt samen met het plangebied, ter hoogte van de beoogde verkeersaansluiting op de rotonde Nieuwe Postbaan en de voormalige carpoolplaats. Het TAM-omgevingsplan bevat geen regels in strijd met deze instructieregel. In het kader van de voorbereidingen van de MMC heeft afstemming met Rijkswaterstaat plaatsgevonden over mogelijke effecten op de infrastructuur van de Rijksweg A2.

### *Bebouwingscontour jacht*

Naar verwachting zal het plangebied van dit TAM-omgevingsplan binnen de (nog vast te stellen) bebouwingscontour jacht vallen.

### *Bebouwingscontour houtkap*

Bij besluit van 1 december 2023 heeft de gemeenteraad de bebouwingscontour houtkap vastgesteld. Het plangebied van dit TAM-omgevingsplan valt binnen deze bebouwingscontour. De gemeente wijst de bebouwingscontour houtkap aan in het gemeentelijke omgevingsplan.

## **Conclusie**

Dit TAM-omgevingsplan is in overeenstemming met het Rijksbeleid en voldoet, waar nodig door het nemen van maatregelen, aan de instructieregels van het Rijk.

## 3.2 Beleid en instructieregels provincie

### Omgevingsvisie Provincie Limburg

In de Omgevingsvisie van de Provincie Limburg (*versie: 1 januari 2024*) staan drie uitdagingen voor de Limburgse fysieke leefomgeving centraal:

1. Een aantrekkelijke, sociale, gezonde en veilige leefomgeving
2. Toekomstbestendige, innovatieve en duurzame economie
3. Klimaatadaptatie en energietransitie

Deze uitdagingen worden thematisch uitgewerkt. Daarnaast maakt de Regiovisie Zuid-Limburg integraal onderdeel uit van de POVI. In de Regiovisie Zuid-Limburg worden, onder meer, de volgende uitdagingen en opgaven geformuleerd.

#### *Opgaven duurzame mobiliteit*

Versterken multimodale bereikbaarheid economische centra, selectieve bereikbaarheid van het buitengebied. De belangrijkste opgaven zijn een samenhangend stedelijk netwerk, goederenvervoer en distributie waarbij vooral de ontwikkeling van knooppunt 046 aandacht behoeft waar het gaat om goederenvervoer via spoor/Basisnet/Chemelot.

#### *Opgaven regionale centra en grote werklocaties*

Versterken van de agglomeratiekracht; daarnaast speelt Chemelot een sleutelrol in de circulaire samenleving in Zuid-Limburg en wil Chemelot zich ontwikkelen tot European Circular Hub.

#### *Opgaven wonen en leefomgeving*

De doorontwikkeling van gebieden waaronder Chemelot, VDL Nedcar en Aviation Valley moet leiden tot een kwalitatieve versterking van de ruimtelijke-economische structuur in Zuid Limburg, onder andere door het versterken van de hoofdstructuur voor winkels, kantoren en bedrijventerreinen en invulling geven aan de transformatieopgaven. Daarmee wordt de leefbaarheid en het vestigingsklimaat van de regio verbeterd.

### Omgevingsverordening Provincie Limburg

Uit de omgevingsverordening Provincie Limburg (*versie: wijzigingsverordening 3 februari 2025*) zijn volgende instructieregels (deels) van toepassing op deze wijziging van het omgevingsplan:

#### Artikel 3.5 Klimaatadaptatie

1. De motivering bij een omgevingsplan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt bevat een beschrijving van:
  - a. de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico's en gevolgen van klimaatverandering; en
  - b. de maatregelen en voorzieningen die worden getroffen om de risico's en gevolgen van klimaatverandering te voorkomen of te beperken en de afweging die daarbij is gemaakt.
2. In de beschrijving worden in ieder geval de volgende risico's betrokken:
  - a. wateroverlast;
  - b. overstroming;
  - c. droogte.
3. Bij de beschrijving wordt gebruik gemaakt van de informatie van gemeentelijke, regionale en landelijke stresstest- en overstromingskaarten.

Om aan deze instructieregel te voldoen is het onderwerp klimaat betrokken bij de wegging van het waterbelang, zoals in paragraaf 6.1 is vermeld.

#### Artikel 12.12 Instructieregel na-ijlende effecten steenkoolwinning

De motivering van een omgevingsplan dat het bouwen van een nieuw bouwwerk in de gemeenten Brunssum, Beekdaalen, Heerlen, Landgraaf, Voerendaal, Kerkrade, Simpelveld, Beek, Sittard-Geleen en Stein mogelijk maakt, beschrijft op welke wijze rekening is gehouden met de na-ijlende effecten van de voormalige steenkoolwinning.

Om aan deze instructieregel te voldoen is in paragraaf 8.4 een samenvatting gegeven van een beschouwing over dit aspect.

#### Overige instructieregels

Andere instructieregels uit de Omgevingsverordening Provincie Limburg zijn op dit TAM-omgevingsplan niet van toepassing:

- omdat deze instructieregels zien op een andere locatie dan waarop een instructieregel van toepassing is; en/of
- omdat de activiteiten waarop deze instructieregels betrekking hebben binnen dit plan zijn uitgesloten (bijvoorbeeld activiteiten die in de Structuurvisie Ruimtelijke Economie Zuid-Limburg worden genoemd).

#### **Conclusie**

Dit TAM-omgevingsplan is in overeenstemming met het beleid van de Omgevingsvisie Provincie Limburg en voldoet, waar nodig door het nemen van maatregelen, aan de instructieregels van de Omgevingsverordening Provincie Limburg.

### **3.3     Beleid gemeente**

#### **Omgevingsvisie Stein 2024**

In de Omgevingsvisie onderschrijft de gemeente Stein het belang van de MMC voor de verduurzaming van Chemelot, en vraagt aandacht voor de effecten in de omgeving. Die effecten moeten uit nader onderzoek blijken. Daarnaast wil de gemeente dat ontwikkelingen zoals de MMC op draagvlak worden getoetst en in dialoog met de omgeving tot stand komen. Dit met het oog op een balans tussen enerzijds de leefkwaliteit in Stein als groene woongemeente en anderzijds het stimuleren van de bedrijvigheid binnen de gemeente.

De mogelijke effecten van de MMC op de fysieke leefomgeving zijn onderzocht en in deze motivering beschreven. Diverse onderzoeksrapportages zijn als bijlage bijgevoegd. In paragraaf 9.1 van deze motivering wordt ingegaan op de dialoog met de omgeving.

#### **Conclusie**

Dit TAM-omgevingsplan is in overeenstemming met het beleid van de gemeente Stein.

### **3.4     Overige beleidskaders**

#### **Strategische gebiedsvisie Omgeving Chemelot**

In de Strategische Gebiedsvisie Omgeving Chemelot beschrijven de provincie Limburg, de gemeenten Sittard-Geleen en Stein, Chemelot, Brightlands Chemelot Campus en DSM hun gezamenlijke ambitie voor de omgeving van Chemelot:

1. een circulaire en innovatieve economie;
2. een sterk en gezond stedelijk gebied
3. een b(l)oeiend landelijk gebied.

Een van de ruimtelijke doelen in het kader van een circulaire en innovatieve economie is het garanderen van de multimodale bereikbaarheid van Chemelot en omliggende economie als generator van grote vervoersstromen om hiervoor - waar niet aanwezig - te voorzien in voldoende transportmogelijkheden over weg, spoor, water en via buisleidingen, waarbij de voorkeur uitgaat naar vervoer via buisleidingen, water, spoor en als laatste weg. In de gebiedsvisie kiezen betrokkenen daarom voor een optimalisatie van de Haven Stein voor Chemelot en de realisatie van een multimodale corridor.

De (door)ontwikkeling van Haven Stein en de MMC is een van de vier gebiedsopgaven in de Strategische Gebiedsvisie Omgeving Chemelot, naast Graetheideplateau, De Lexhy en Centrum Geleen en verbinding met de Campus. Voor het verduurzamen van Chemelot en het benodigde duurzame transport speelt de Haven Stein een essentiële rol. Dit mede omdat transport per schip een van de meest duurzame transportvormen is.

Bij de uitwerking van de toekomstvisie voor Haven Stein en de MMC is een verbetering van de veiligheid, leefbaarheid en omgevingskwaliteit een belangrijk uitgangspunt. Dat vertaalt zich specifiek naar aandacht voor geluid, verkeersveiligheid en luchtkwaliteit. Een gedegen en actieve omgevingsdialoog met bewoners en afstemming met overheden staat centraal. De volgende elementen worden als uitgangspunt en randvoorwaarde gehanteerd voor deze beoogde ontwikkeling:

- inzet op voorbereiding reststoffen buiten de directe omgeving van dit gebied;
- onderzoek naar diverse modaliteiten voor transport van diverse stoffen (buisleiding, schip, rail, duurzaam wegtransport);
- duurzame verbetering van leefbaarheid, veiligheid en omgevingskwaliteit door toepassing van o.a. duurzame en innovatieve technieken voor geluidsreductie en verlaagde milieu-impact;
- verbeterde veilige rijroutes richting de waterzuiveringsinstallatie IAZI via de haven.

Betrokken partijen bij de gebiedsvisie pakken dit op door het opstellen van een integrale havenvisie in het kader van het Masterplan Chemelot 2030 en in relatie tot Blue Ports en Knooppunt 046.

### **Havenvisie Stein Chemelot**

#### *Verwachte groei en capaciteit van de Haven*

Door de inzet van transport over water wordt verwacht dat de doorzet van grondstoffen en producten in de Chemelot Haven tussen 2023 en 2030/35 met 50% zal toenemen van 4,8 naar 8 miljoen ton. Uit eerdergenoemde studie blijkt dat de huidige haven deze groei kan opvangen zonder verdere uitbreiding. Wel moet de bestaande capaciteit optimaal benut worden en zijn er extra terminals en laadinstallaties nodig om de grondstoffen efficiënt te kunnen verladen.

#### *Transportmethoden en Toename van Verkeer*

Het meer gebruiken van transport over water in plaats van over de weg heeft in algemene zin een positief effect op de leefomgeving en milieu. Voor de situatie voor de omgeving rondom Chemelot heeft dit echter wel effecten met name voor wat betreft de verdere afhandeling van transportstromen over de openbare weg.

Transport van natte bulk (gas en vloeistoffen) vindt voornamelijk plaats via pijpleidingen en treinen tussen de haven en het industriepark. Droge bulk wordt nu per fossiel aangedreven vrachtwagens vervoerd. Door de groei van droge bulk (circulaire grondstoffen) in de haven zal dit transport verder toenemen over de huidige openbare weg verbindingen. Deze autonome groei zal negatieve invloed hebben op luchtkwaliteit, geluidsemissies en verkeersveiligheid in en rondom de haven.

#### *Milieu- en Veiligheidseffecten*

De verwachte toename van meer transport van vrachtverkeer tussen de haven en het industriepark over de openbare weg heeft verschillende gevolgen:

1. verkeer: verhoging van vrachtverkeer leidt tot meer verkeerscongestie en een hoger risico op verkeersongevallen;
2. luchtkwaliteit: meer vrachtverkeer heeft een negatieve impact op de luchtkwaliteit door verhoogde uitstoot van schadelijke stoffen;
3. geluid: meer vrachtverkeer leidt tot hogere geluidsemissies, wat de leefomgeving beïnvloedt.

#### *Verduurzamingsprojecten en de MMC*

Chemelot werkt momenteel projecten uit die de havenactiviteiten verduurzamen en de omgeving veiliger maken. Dit betreffen projecten zoals de aanleg van walstroom, de elektrificatie van havenapparatuur en onderzoeken naar geluidreductie van bestaande installaties. Een van de belangrijkste projecten hierin is de MMC: elektrisch transport over een eigen weg. Om transport over de openbare weg te vermijden en te verduurzamen is in 2019 en 2022 onderzoek gedaan naar verschillende transportmogelijkheden (o.a. trein en transportbanden) over de MMC. Uit deze studies blijkt dat elektrische (autonome) vrachtwagens over een eigen weg het beste scoren op milieu, beschikbaarheid en kosten. Elektrische vrachtwagens hebben een positieve impact op de leefomgeving door lagere geluidsemissies en uitstoot dan dieselvrachtwagens en treinen. Elektrische vrachtauto's hebben door hun batterijcapaciteit circa 10% minder laadvermogen en zijn duurder zijn dan diesel vrachtauto's. Hierdoor is inzet hiervan op de



openbare weg financieel niet haalbaar. Doordat de MMC route korter is en over een eigen weg de as-last verhoogd mag worden (en daardoor 5-10 ton per rit meer getransporteerd) wordt het in combinaties met subsidies haalbaar om transport te elektrificeren. Door de ontwikkeling van de MMC is daarnaast de verwachting dat het gebruik van treintransport tussen de haven en de site naar de toekomst toe niet zal toenemen dan wel verder zal afnemen.

### **Handelingskader omgevingskwaliteit en participatie**

In juni 2022 hebben de provincie Limburg, de gemeente Sittard-Geleen, de gemeente Stein en Chemelot besloten de opgave omgevingskwaliteit uit de Strategische Gebiedsvisie Omgeving Chemelot uit te werken in de geest van de Omgevingswet en te verankeren in een Handelingskader omgevingskwaliteit en participatie'. Een goede omgevingskwaliteit is een publiek belang. Het gaat daarbij niet om de maximale kwaliteit voor één gebruiker maar om goede kwaliteit voor de gemeenschap. Het gaat niet alleen over het visuele aspect maar is gericht op samengaan van gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde. Omgevingskwaliteit kent de elementen ruimtelijke kwaliteit, omgeving en milieukwaliteit. De MMC geldt als pilot voor het toepassen van het Handelingskader. Paragraaf 9.1 gaat in op de invulling van het Handelingskader voor participatie.

### **Regiodeal Zuid-Limburg en Gebiedsverkenning mobiliteit**

De gemeente Stein is deelnemer aan de Regiodeal Zuid-Limburg van november 2023, waarin het belang van de haven Stein en de MMC voor de circulaire economie en samenleving wordt aangegeven. De regiodeal stelt onder meer subsidie beschikbaar voor een R&D ontwikkelproject voor e-trucks op de MMC. Chemelot werkt hierin samen met VDL en Wessum Port Services. De MMC is ook opgenomen in de Gebiedsverkenning mobiliteit Westelijke Mijnstreek zoals die door de provincie Limburg is voorgelegd aan onder meer de gemeente Stein. Als koppelkansen worden genoemd: duurzame veilige mobiliteit, regionale knooppunt benadering en regionale innovatie en samenwerking.

### **Conclusie**

Dit TAM-omgevingsplan is in overeenstemming met diverse overige beleidskaders zoals hiervoor genoemd.





## Hoofdstuk 4 Mer-beoordeling

### Mer-beoordelingsplicht

Om het milieubelang volwaardig mee te kunnen nemen in de besluitvorming over activiteiten of plannen die (mogelijke) nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu moet in Nederland soms een milieueffectrapportage (mer) procedure worden doorlopen. Hierbij wordt er een milieueffectrapport (MER) opgesteld waarin de milieugevolgen van een plan of project in beeld worden gebracht. In de Omgevingswet en het Omgevingsbesluit (bijlage V) is aangegeven voor welke activiteiten of plannen dat geldt. Op basis van een mer-beoordeling wordt bepaald of de mer-procedure moet worden doorlopen en een MER moet worden opgesteld.

Voor dit TAM-omgevingsplan voor de MMC is geconcludeerd dat geen MER nodig is, maar dat kan worden volstaan met een mer-beoordeling.

Deze mer-beoordeling voor dit TAM-omgevingsplan voor de MMC is opgenomen in Bijlage 11 van deze motivering. Daarin zijn de relevante milieuaspecten beoordeeld. Hierna is een samenvatting van de mer-beoordeling opgenomen.

### Resultaten mer-beoordeling

#### *Verkeer*

Door aanleg van de MMC zal zowel de verkeersveiligheid als de verkeersdoorstroming verbeteren doordat zwaar vervoer van de openbare weg afgaat.

#### *Luchtkwaliteit*

Uit berekeningen blijkt dat de MMC niet leidt tot verslechtering van de luchtkwaliteit.

#### *Stikstof*

In 2023 is de realisatie en het gebruik van de MMC doorgerekend in de AERIUS-berekening voor de hele inrichting. Deze wijziging is doorgevoerd in de (onherroepelijke) Wnb-vergunning waarbij de MMC binnen de maximale depositiewaarde blijft.

#### *Geluid*

Door het gebruik van elektrische vrachtwagens, realisatie van een 2,5 meter hoog milieuscherm, een maximale snelheid van 40 km/uur en het gebruik van stille banden bij de vrachtwagens zal het geluidniveau van de nieuw aan te leggen weg ter hoogte van de omliggende woningen niet noemenswaardig toenemen ten opzichte van de representatieve bedrijfssituatie. Door het wijzigen van de geluidzone komen er geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen binnen de maatgevende (50 dB) contour.

#### *Externe veiligheid*

Er is geen wijziging van het externe veiligheidsrisico als gevolg van de aanleg van de MMC. In het gebied liggen buisleidingen met een belemmeringsgebied waarmee rekening gehouden moet worden tijdens de aanleg.

#### *Lichthinder*

Het vervoer van transport zal in de toekomst verschuiven van de nachtperiode naar de dag- en avondperiode. Hierdoor zal de lichthinder afnemen. Om de omwonenden te beschermen tegen lichthinder wordt er een milieuscherm aangelegd van 2,5 meter hoog dat tevens beschermt tegen lichthinder.

#### *Natuur*

Voor soortenbescherming geldt dat er aanvullend onderzoek noodzakelijk is om effecten als gevolg van de aanleg van de MMC op soorten in beeld te brengen. Er moet rekening gehouden worden met mitigerende maatregelen. Indien die getroffen worden dan zijn er geen onaanvaardbare milieugevolgen.

Voor gebiedsbescherming geldt dat negatieve effecten op voorhand uit te sluiten zijn met uitzondering

van verzuring en vermisting door stikstof. Voor stikstof geldt dat het Chemelot-terrein over een vigerende Wnb-vergunning beschikt voor bouw- en sloopwerkzaamheden op het terrein. Nader onderzoek is daarom niet nodig.

#### *Bodem*

Met uitzondering van één niet-bronlocatie binnen het plangebied zijn er geen bodemverontreinigingen aanwezig (met de verwachting dat bekende incidenten tijdig verwijderd zijn). De aanbeveling is om actualiserend bodemonderzoek uit te voeren. Voor nu is er geen sprake van onaanvaardbare milieugevolgen voor bodem als gevolg van de ontwikkeling van de MMC.

#### *Water*

Op kwantitatief gebied beschikt het plangebied over voldoende ruimte om het benodigde volume regenwater te bergen, mits de nu voorziene locatie van circa 8.000 m<sup>2</sup> beschikbaar is en blijft voor water. Er moet nog aanvullend onderzoek plaatsvinden naar de mogelijkheid van infiltratie (kwalitatief en kwantitatief) en eventuele alternatieven mocht dat niet mogelijk zijn. Deze aandachtspunten lijken oplosbaar. Er is geen sprake van onaanvaardbare milieugevolgen voor water als gevolg van de ontwikkeling van de MMC.

#### *Archeologie*

Voor het aanleggen van de MMC worden er ingrepen in de bodem gedaan. Dit kan een versturende werking hebben op eventueel aanwezige resten. Omdat verspreid over het plangebied al sprake is van eerdere versterking is er een lage verwachting voor het aantreffen van archeologische resten. Er is geen vervolgstap uit het proces van de Archeologische Monumentenzorg (AMZ) noodzakelijk.

#### *Niet gesprongen explosieven (ontplofbare oorlogsresten)*

Een deel van de MMC is aangewezen als verdacht gebied als het gaat om niet-gesprongen explosieven. Dit deel is gelegen op het grondgebied van de gemeente Sittard-Geleen. Voor dit gebied is aanvullend onderzoek nodig. Voor het overige deel van plangebied zijn er geen verdachte locaties. Voor werkzaamheden in 'onverdacht' gebied, zoals voor het deel van de MMC in de gemeente Stein, geldt het advies om te werken volgens het Protocol Toevalsvondsten. Hierbij geldt dat werkzaamheden uitgevoerd kunnen worden, maar dat deze direct stilgelegd worden in het geval er munitie gevonden wordt in de bodem. Deze munitie dient eerst onderzocht te worden voordat werkzaamheden hervat kunnen worden.

#### *Trillingen*

De maximale trillingssterkte neemt als gevolg van het project niet toe en blijft onder de voor mensen voelbare waarde. Er is geen sprake van onaanvaardbare milieugevolgen voor trillingen als gevolg van de ontwikkeling van de MMC.

### **Conclusie mer-beoordeling**

In de mer-beoordeling is een beschouwing gegeven van de kenmerken van het project, de omgeving van het project en de mogelijke gevolgen van het project op het milieu en de in de omgeving aanwezige waarden. Deze beschouwing geeft het bevoegde gezag de nodige informatie waarmee zij een afweging kan maken of zij het opstellen van een milieueffectrapport (MER) noodzakelijk acht.

In de beoordeling van de milieugevolgen is aangesloten bij Bijlage III van de Europese Richtlijn milieueffectbeoordeling. In hoofdstuk 2 en 3 van de mer-beoordeling zijn de kenmerken van het project (criterium 1) en de locatie en omgeving van het project (criterium 2) beschouwd. Daaruit volgt dat de voorgenomen activiteit beperkt is tot het plangebied en er geen invloeden zijn op de omgeving.

In hoofdstuk 4 van de mer-beoordeling zijn de potentiële effecten beschreven (criterium 3), deels op basis van expert-judgement. Gebleken is dat er voor geen van de onderzochte milieuaspecten sprake is van onaanvaardbare milieugevolgen. De gevolgen zijn allen lokaal en er zijn ter plaatse geen andere ontwikkelingen waarmee de effecten tot grote gevolgen zouden kunnen cumuleren. De conclusie is daarom dat er geen sprake is van onaanvaardbare gevolgen voor het milieu.

Het doorlopen van een volledige milieueffectrapportage (MER) is daarom niet nodig.

## Hoofdstuk 5 Bijzondere waarden

### 5.1 Natuur: soortenbescherming

Er is een verkennend onderzoek uitgevoerd naar beschermde natuurwaarden waarop dit plan effect zou kunnen hebben. De resultaten van deze verkenning zijn beschreven in de rapportage "Quicksan Wet natuurbescherming" (Idverde Advies, 10 november 2024). Zie Bijlage 8.

#### *Samenvatting onderzoek*

Voor de vaatplanten grote leeuwenklauw, dreps en wolfskers en ongewervelde de teunisbloempijlstaart is er aanvullend onderzoek nodig om aan te tonen of de voorgenomen activiteit een negatief effect heeft op de soorten.

Voor de eekhoorn, de hazelworm, vleermuizen en vogels met jaarrond beschermde nesten is er mogelijk aanvullend onderzoek nodig. Voor de eekhoorn en hazelworm kan er in de vrijstellingsperiode gewerkt worden. Lukt dat niet, dan is er aanvullend onderzoek nodig. Wat betreft vleermuizen en vogels zijn de activiteiten afhankelijk van het mogelijk verlies van bomen. Mochten er bomen verloren gaan bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit dan is er aanvullend onderzoek nodig om aan te tonen of dit een negatief effect tot gevolg heeft.

Met het oog op de algemene zorgplicht kan er op het gehele traject in één richting gewerkt worden of gefaseerd gewerkt worden, om zo aanwezige dieren de kans te geven de werkzaamheden te ontsnappen. Ook het aanhouden van een lage rijsnelheid in het plangebied geeft aanwezige diersoorten meer de gelegenheid om te ontsnappen.

#### *Conclusie*

Voor enkele soorten is aanvullend onderzoek nodig. De reikwijdte van het aanvullend onderzoek is mede afhankelijk van de wijze van uitvoering van het TAM-omgevingsplan. Op grond van het onderzoek blijkt niet dat het TAM-omgevingsplan niet uitvoerbaar zou zijn op het aspect soortenbescherming.

### 5.2 Natuur: gebiedsbescherming

Er is een verkennend onderzoek uitgevoerd naar beschermde natuurwaarden waarop dit plan effect zou kunnen hebben. De resultaten van deze verkenning zijn beschreven in de rapportage "Quicksan Wet natuurbescherming" (Idverde Advies, 10 november 2024). Zie Bijlage 8.

#### *Natura 2000-gebieden*

Het plangebied ligt op circa 1 km afstand van het Natura 2000-gebied Grensmaas. Negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van dit beschermde natuurgebied, met uitzondering van de effecten van verzuring door stikstof uit de lucht en vermessing door stikstof uit de lucht, zijn op voorhand uit te sluiten. Door de afstand tot het Natura 2000-gebied zullen er geen negatieve effecten optreden op beken en rivieren met waterplanten en slikkige rivieroever. Ook de ruigten en zomen en vochtige alluviale bossen zullen door de voorgenomen werkzaamheden niet lijden onder oppervlakteverlies, versnippering, verontreiniging, verdroging, verstoring door geluid, verstoring door licht, optische verstoring en verandering in populatiedynamiek.

Voor bouw- en sloopactiviteiten, met mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden tot gevolg vanwege stikstofdepositie, is op 5 december 2022 door Provincie Limburg additioneel aan de Wnb-vergunning (kenmerk 2018/43061 d.d. 3 juli 2018) een toestemming met zaaknummer 2020-203953 afgegeven voor de bouw- en sloopactiviteiten op de site Chemelot. Hierbij zijn alle mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden beoordeeld. De effecten door aanleg- en sloopactiviteiten op de gehele Site Chemelot (inclusief havenomgeving en IAZI) zijn hiervoor maximaal ingeschaald. De mogelijk significante effecten door stikstofdepositie van deze activiteiten zijn gesaldeerd met het verminderen van de emissies van andere vergunde bronnen op de site Chemelot. Hierdoor is er vanwege bouw- en sloopactiviteiten op de site Chemelot netto geen significant effect op een Natura 2000-gebied mogelijk.

#### *Natuurnetwerk Nederland en overige beschermde gebieden*

Dit TAM-omgevingsplan heeft geen effect op Natuurnetwerk Nederland. Evenmin heeft het plan effect op overige beschermde gebieden.

### *Conclusie*

Het plan leidt niet tot significant negatieve effecten op beschermde natuurgebieden. Van belang hierbij is dat voor de activiteiten op het Chemelot-terrein een onherroepelijke stikstofvergunning geldt in het kader van de (toenmalige) Wnb voor de hele inrichting. De aanleg van de MMC is via een wijziging doorgevoerd in deze Wnb-vergunning, waarbij de inrichting binnen de maximale depositiewaarde blijft.

## **5.3 Houtkap**

De bomen die mogelijk gekapt worden voor het realiseren van de voorgenomen activiteit staan binnen de hekwerken van Chemelot. Chemelot heeft een vrijstelling wat betreft het kappen van bomen op het eigen terrein conform de verplichtingen uit het Groenbeheerplan Chemelot. Dit geldt ook voor de bomen die gekapt moeten worden ter plaatse van het tracé van de MMC. Bomen buiten het terrein van Chemelot hoeven niet te worden gekapt voor het realiseren van de voorgenomen activiteit.

## **5.4 Archeologie**

Met het oog op het behoud en de bescherming van eventueel aanwezige archeologische waarden ter plaatse van het wijzigingsgebied is archeologisch vooronderzoek in de vorm van een bureauonderzoek uitgevoerd. De resultaten van het onderzoek zijn beschreven in de rapportage "Archeologisch vooronderzoek: een bureauonderzoek" (RAAP, 24 september 2025). Het rapport is in Bijlage 7 is opgenomen.

### *Samenvatting*

Het tracé volgt grotendeels de oude spoorlijn tussen de haven en de voormalige Staatsmijn Maurits. Het spoor is nog steeds in gebruik en op cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Limburg staat deze spoorlijn aangegeven als zichtbaar tracé mijnspoor of ander spoor- of trambaan.

Op de archeologische beleidskaart van de gemeente Stein ligt het plangebied voor het overgrote deel in zones met geen archeologische verwachting (categorie) of een lage archeologische verwachting (categorie 4). Slechts kleine zones (totaal circa 3.500 m<sup>2</sup>) liggen in een gebied met hoge archeologische verwachting (categorie 2).

Uit het bureauonderzoek is gebleken dat het tracé van de MMC is gelegen op een relatief hoog gelegen zone op de rand van de Graetheide. Mede dankzij de vruchtbare löss en goede ontwatering, is dit gebied bij uitstek geschikt voor landbouw. In algemene zin geldt de hoogste verwachting voor sporen uit het vroeg neolithicum en de ijzertijd. Specifiek gaat het om nederzettingssporen, begravingen en sporen gerelateerd aan akkerarealen (onder andere silo's, kuilen en spiekers). Voor het midden neolithicum en de bronstijd geldt een middelhoge verwachting. Ook voor de Romeinse tijd zijn vooralsnog weinig gegevens bekend. Ook wordt over het algemeen een lage verwachting voor sporen uit de middeleeuwen t/m nieuwe tijd gegeven.

Op basis van de onderzoeksgegevens, kan bovenstaande verwachting als volgt worden bijgesteld.

- De kans op het aantreffen van archeologische resten in het havengebied is klein gezien de afgravingen in het kader van de aanleg van de haven. De verwachting voor archeologische resten is daarom laag.
- Tussen het havengebied en de A2 ligt het plangebied voor het overgrote deel in een gebied met een lage verwachting op de archeologische beleidskaart van de gemeente Stein. Een relatief kleine strook (ca. 3500 m<sup>2</sup>, max. 20 m breed) ligt in een zone met een hoge verwachting op de beleidskaart. Het gaat om een groenstrook langs het huidige spoor. Vindplaatsen zijn in een straal van 250 m rondom het plangebied (vooralsnog) niet bekend. Voor deze zone moet daarnaast rekening gehouden worden met het feit dat onder en naast het nieuwe tracé reeds bestaande (en deels te vervallen) rioleringen aanwezig zijn. Daarnaast liggen er ook 10Kv -leidingen alsmede leidingen van Air Liquide in het gebied. Gezien de hoeveelheid leidingen is de kans groot dat de grond binnen het plangebied al grotendeels of zelfs volledig is verstoord.

### Conclusie

Op basis van de resultaten van dit onderzoek blijkt dat voor het plangebied - deels als gevolg van verstoringen - een lage verwachting geldt voor het aantreffen van archeologische resten. Daarom wordt in het kader van de voorgenomen bodemingrepen geen vervolgstap uit het proces van de Archeologische Monumentenzorg (AMZ) noodzakelijk geacht. Dit betekent dat de uitvoering van de MMC uit het oogpunt van archeologie niet wordt beperkt of belemmerd. Eventuele toevallsvondsten tijdens de uitvoering moeten bij het bevoegd gezag worden gemeld.

## 5.5 Cultuurhistorie

Er is onderzoek verricht naar de inpasbaarheid van de MMC vanuit het oogpunt van de bescherming van cultuurhistorische waarden in en nabij het plangebied. Dit onderzoek is beschreven in "Notitie cultuurhistorische onderbouwing en landschappelijke inpassing MMC" zoals opgenomen in Bijlage 13.

### Resultaten onderzoek

#### Mauritslaan en Heistraat/Veestraat

Deze route is op de provinciale cultuurhistorische waardenkaart aangegeven als 'weg ouder dan of gelijktijdig met middeleeuwse verkaveling'. De Mauritslaan is inmiddels verdwenen, de ongelijkvloerse kruising blijft behouden en wordt niet aangetast.

#### Spoorweglaan

Deze is op de provinciale cultuurhistorische waardenkaart aangegeven als 'weg uit de periode 1811-1955'. De Spoorweglaan blijft behouden.

#### Haven en spoor naar mijnen

Het spoorwegtracé van de Staatsmijnen naar de haven van Stein is van cultuurhistorische waarde. Deze spoorweg was tijdens de mijnperiode belangrijk. Het beleid is gericht op het behoud van de contouren van het spoorwegtracé vanaf de Mauritsmijn naar de haven. De contouren van de spoorlijn blijven behouden. De waarde wordt planologisch-juridisch in dit plan gewaarborgd.

#### Waardevolle bomen

Binnen het plangebied staan drie bomen met drie (vrij) waardevolle bomen (zie afbeelding 14), die opgenomen zijn op de cultuurhistorische inventarisatiekaart van de gemeente Stein. Twee daarvan zijn gesitueerd ter plaatse van het tracé van de MMC en kunnen niet worden behouden. Het tracé van de MMC wordt landschappelijk ingepast, waarmee het plan bijdraagt aan de versterking van de ecologische én beleefingswaarden van het plangebied. Daarmee worden deze twee waardevolle bomen gecompenseerd. De derde waardevolle boom is gesitueerd in de groenzone ten noorden van de MMC en wordt behouden. De waarde wordt planologisch-juridisch in dit plan gewaarborgd.



Afbeelding 14: Situering waardevolle bomen (donkergroene punten).

### Conclusie

Twee waardevolle bomen kunnen niet worden behouden. Deze worden gecompenseerd door versterking van de ecologische en beleavingswaarden via een, door initiatiefnemer nader uit te werken, groenplan. Overige aanwezige cultuurhistorische waarden worden niet aangetast door het plan. Het aanwezige historisch tracé en te behouden waardevolle boom worden planologisch-juridisch beschermd.



## Hoofdstuk 6 Bodem en water

### 6.1 Bodem- en grondwaterkwaliteit

Er is vooronderzoek naar de bodemkwaliteit uitgevoerd. Voor dit TAM-omgevingsplan gelden geen instructieregels uit het Bkl omdat de daarin geregelde aspecten hier niet aan de orde zijn. Met het onderzoek is beoogd om op basis van reeds beschikbare informatie inzicht te krijgen in de aanwezige bodemkwaliteit en/of relevante verontreinigingen ter plaatse van het MMC. Eventuele aanwezigheid van verontreinigende stoffen zou vanuit het oogpunt van volksgezondheid en milieuhygiëne een belemmering kunnen vormen voor het beoogde gebruik van het plangebied en/of implicaties voor de uitvoeringswerkzaamheden. Het vooronderzoek bodem is beschreven in de rapportage "Vooronderzoek bodem" (Royal HaskoningDHV, 20 juli 2023). De rapportage is opgenomen in Bijlage 6. Hierna is een samenvatting van de resultaten van het onderzoek opgenomen.

#### Resultaten onderzoek

##### *Bodemopbouw*

De bodem blijkt vanaf maaiveld tot circa 2 à 2,5 m-mv te bestaan uit lagen (lemig) zand, (zandige) grind en (zandige) leem. Daaronder is tot tenminste 10 m-mv sprake van lagen (grindig) zand en (zandige) grind. Ter plaatse van de haven Stein zijn lokaal leemlagen aangetroffen tot een diepte van tenminste 6 m-mv. Ter plaatse van de spoorboog is op maaiveld mijnsteen (vermoedelijk als spoorballast) aanwezig tot een diepte van circa 0,5 m-mv en lokaal (ten noorden van de gipsdeponie) tot een diepte van circa 1,5 à 2 m-mv.

##### *Grondwaterstand*

De grondwaterstand bevindt zich ter plaatse van het plangebied op een diepte van circa NAP + 37 m (westzijde) tot circa NAP + 45 m (oostzijde). Het grondwater in de deklaag (freatisch pakket) en het eerste watervoerend pakket stroomt regionaal in noord-noordwestelijke tot noordwestelijke richting de Maas. De onderzoekslocatie bevindt zich niet binnen of nabij een grondwaterbeschermingsgebied. Uitgaande van benodigde grondwerkzaamheden tot een maximale diepte van circa 2,5 m-mv en een grondwaterstand dieper dan 5 m-mv zullen er naar verwachting geen bemalingen in het grondwater nodig zijn. Daartoe is dan ook geen onderzoek nodig.

##### *Historische verontreinigingen*

Op basis van de historie van het gebied en beschikbare bodeminformatie zijn er in de directe omgeving van de onderzoekslocatie geen bodembedreigende activiteiten bekend die zouden kunnen duiden op aanwezigheid van bodemverontreiniging(en).

##### *Bodemkwaliteitskaarten*

Het plangebied ligt voor het westelijke en oostelijke deel binnen de bodemkwaliteitszones van de bodemkwaliteitskaart van het Chemelot-terrein. Het tussenliggende deel ligt binnen de bodembeheergebieden van de Gemeente Stein en de Gemeente Sittard-Geleen. Binnen de verschillende bodemkwaliteitszones komen in zowel bovengrond als ondergrond verhoogde contracties aan verontreinigende stoffen voor.

##### *Verdachte locaties bodemkwaliteit*

Aan de randen van het westelijke plangebied zijn enkele incidenten geregistreerd die mogelijk van invloed kunnen zijn geweest op de bodemkwaliteit. Volgens informatie uit BOSANIS zijn de twee lekkage-incidenten van proceswater (1150325) van 11 september 2020 inmiddels onderzocht en opgeruimd.



Afbeelding 15: Overzicht verdachte locaties tracégebied MMC (Bron: BOSANIS en Duurzaam bodembeheer Chemelot).

Op 30 juli 2021 heeft een incident (1150354) plaatsgevonden, waarbij tijdens het opwarmen van de zwavelleiding (XX347) als gevolg van uitzetting een scheur is ontstaan en vloeibare zwavel is gemorst. Analytisch is zwavel in de bodem aangetroffen tot een diepte van circa 1,0 m-mv. Verwijdering ervan is momenteel in uitvoering.

De zwavellekage (1150384) van 28 oktober 2022 betreft morsen van vloeibare zwavel tijdens het rangeren van wagons. De direct gestolde zwavel is niet in de bodem gedrongen en verwijdering ervan is momenteel in uitvoering.

Met uitzondering van de aanwezigheid van niet-bronlocatie 161A (verontreinigd met PAK, naftaleen, en fenantreen) ter plaatse van de haven Stein bevinden zich volgens het DBC voor het overige geen bronlocaties of andere niet-bronlocaties binnen het MMC. Deze locatie ligt echter buiten de plangrens van dit TAM-omgevingsplan.

In verband met de aanwezigheid van deellocaties met (diffuus) sterk verontreinigde grond binnen de ontgravingsgrenzen en -diepten van de MMC, dient rekening te worden gehouden met het opstellen van een (integraal) plan van aanpak c.q. saneringsplan ter instemming van de bevoegde gezagen (inzake Wet bodembescherming of Omgevingswet) in de betreffende gebiedsdelen.

### Conclusie

Binnen het plangebied zijn er geen bodemverontreinigingen aanwezig (met de verwachting dat bekende incidenten tijdig verwijderd zijn). Voor de vaststelling van dit TAM-omgevingsplan is echter voldoende informatie beschikbaar om te concluderen dat het plan uitvoerbaar is.

## 6.2 Ontplobbare oorlogsresten

Met het oog op de uitvoerbaarheid van de MMC is het gewenst inzicht te hebben in de kans op het aantreffen van ontplobbare oorlogsresten uit de Tweede Wereldoorlog in het wijzigingsgebied. Daartoe is onderzoek uitgevoerd, waarvan de aanpak en de resultaten zijn beschreven in de rapportage "Onderzoek Conflictperiode naar de mogelijke aanwezigheid van ontplobbare oorlogsresten uit de conflictperiode 1940-1945" (KWS OCE, 19 september 2024). De rapportage is opgenomen in Bijlage 9. Opgemerkt wordt dat het Bkl over dit onderwerp geen instructieregels bevat.

### Samenvatting

De gevonden informatie leert dat er geen directe aanwijzingen zijn dat het onderzoeksgebied bij oorlogshandelingen in de periode 1940-1945 betrokken is geweest, maar dat er wel een grote hoeveelheid informatie is achterhaald over de directe omgeving waar de geplande werkzaamheden uitgevoerd gaan worden. Deze informatie kon weliswaar niet direct worden herleid naar de specifiek te bewerken locatie, maar heeft door onze locatie specifieke risicoafweging wel geleid tot het advies om een beperkt deel van het onderzoeksgebied aan nader onderzoek te onderwerpen. Dit deelgebied heeft derhalve de status 'verdacht' gekregen en is gelegen in de gemeente Sittard-Geleen. Dit deelgebied wordt daarom in voorliggend plan niet nader beschouwd.

Voor de overige deellocaties van het onderzoeksgebied, dus onder andere de delen van het plangebied in de gemeente Stein, is vastgesteld dat deze:

- na de periode van de Tweede Wereldoorlog of verhard of bebouwd waren, waardoor indringing van eventuele ontplobbare oorlogsresten minder aannemelijk is dan in onverharde locaties;
- naoorlogs bewerkt zijn geweest bij de aanleg van boven- of ondergrondse infrastructuur, waardoor de nog te bewerken bodemlagen mogelijk al geroerd zijn geweest en mogelijk aanwezige ontplobbare oorlogsresten zouden opgemerkt;
- niet aantoonbaar in of direct bij een locatie hebben gelegen welke betrokken is geweest bij oorlogshandelingen, waardoor een (in)directe aanleiding tot opsporing achterwege is gebleven.

De gebiedsdelen waarvoor al deze conclusies getrokken konden worden, zijn in het onderzoek gekenmerkt als 'onverdacht'. Deze status houdt in dat er geen verklaarbare of aantoonbare verwachting is van de aanwezigheid van ontplobbare oorlogsresten bij toekomstige werkzaamheden in de bodem.

### Overweging

Op basis van het hiervoor aangegeven onderzoek blijkt dat het gedeelte van het onderzoeksgebied dat binnen de gemeente Stein ligt als onverdacht wordt beschouwd.



Afbeelding 16: analysegebied en onverdacht onderzoeksgebied.

### Conclusie

De werkzaamheden in onverdacht gebied kunnen regulier (dus zonder verdere opsporing) worden uitgevoerd. Wel geldt het advies om de werkzaamheden direct stil te leggen als er onverhoopt een munitieartikel of een munitiegeleidend object wordt aangetroffen. Datzelfde geldt voor de gronden binnen het analysegebied. Het aspect van ontplobbare oorlogsresten is daarom niet van invloed op de

uitvoerbaarheid van dit TAM-omgevingsplan.

### 6.3 Waterhuishouding en klimaatadaptatie

#### Weging van het waterbelang

Met het oog op de weging van het waterbelang is een waterparagraaf geschreven. De waterparagraaf is opgenomen in Bijlage 10. Hierna is een samenvatting van deze waterparagraaf gegeven.

#### *Waterkwantiteit*

##### Benodigde compensatie waterberging

In het plangebied van de MMC wordt het afkoppelbeleid van waterschap Limburg gevolgd. Hierbij wordt de voorkeursvolgorde van gescheiden regenwater hergebruiken, vasthouden, bergen en afvoeren toegepast. Het waterschap hanteert daarnaast het stand-still beginsel (waterneutraal bouwen) voor hemelwater afkomstig van nieuw aangelegd verhard oppervlak om het risico op wateroverlast in de toekomst met de verwachte klimaatsverandering te voorkomen.

Conform de toetsingspunten van de waterparagraaf betekent dit concreet dat er 80 mm aan bergings- en/of infiltratievoorzieningen aangebracht moeten worden per vierkante meter aan extra aangebracht verhard oppervlak. Als infiltreren aantoonbaar niet of nauwelijks mogelijk is, geeft het waterschap aan dat de voorziening aangelegd kan worden met leegloopvoorziening. Om afwenteling naar benedenstrooms te voorkomen mag maximaal 10 l/s/ha geloosd worden.

Rekening houdend met de eisen en randvoorwaarden van het waterschap en gemeente is een minimaal benodigde waterberging berekend van 1.448 m<sup>3</sup>.

##### Bergen van hemelwater

In het ontwerp is voorzien in de aanleg van een HWA-riool en een waterberging nabij het plangebied. Het systeem wordt een absoluut systeem zonder afvoer. De berging in het HWA-riool mag meegenomen worden om de bergingsopgave in te vullen. Omdat er geen afvoermogelijkheid is via het oppervlaktewater is beoordeeld wat de mogelijkheden voor infiltratie zijn. De invulling van de waterbergingsopgave bestaat dus uit waterberging met infiltratiepalen en berging in HWA-riool.

Van de totale bergingsopgave van 1.448 m<sup>3</sup> kan in de HWA-rioleringsbuizen een berging van 423 m<sup>3</sup> worden gerealiseerd worden. De resterende bergingsopgave is dan 1.025 m<sup>3</sup>. Dit water moet in een waterberging opgevangen worden. In de directe omgeving van het plangebied is hiervoor een (in potentie) geschikte locatie aanwezig, namelijk het gebied ten westen van de Veestraat ter hoogte van het viaduct over het spoor (zie figuur 2 in Bijlage 10).

##### Infiltratie van hemelwater

Aangezien de deklaag voornamelijk uit leem bestaat, is de verwachting dat water moeilijk zal infiltreren in de bodem. De eis vanuit het waterschap bij aanleg van de berging is dat deze binnen 24 uur weer beschikbaar moet zijn. Daarom zijn aanvullende maatregelen nodig, die verder met het waterschap worden afgestemd. Hierbij wordt niet alleen rekening houden met de waterhoeveelheid maar ook met de waterkwaliteit: eventuele maatregelen mogen immers niet leiden tot vervuiling van hemelwater.

##### Varianten bergen en infiltreren hemelwater

De waterparagraaf bevat varianten op de hiervoor beschreven maatregelen om hemelwater te bergen en te infiltreren. Dat betekent dat er verschillende manieren zijn om te komen tot een goede waterhuishoudkundige inpassing van de MMC.

##### Hemelwaterafvoer

Verder onderzoek is nodig hoe het hemelwater precies afgevoerd gaat worden. Onduidelijk is of het water vanaf maaiveld kan infiltreren, of dat diepte-infiltratie in het freatisch pakket nodig is. Bij infiltratie in het freatisch pakket moet verder onderzocht worden of dit toegestaan is. In het ontwerp dient ook een bodempassage te worden voorzien, zodat verontreinigingen zoveel mogelijk afgevangen worden. Verder moet, indien een waterberging aangelegd wordt, deze berging weer binnen 24 uur leeg zijn.

#### *Waterkwaliteit*

Het water van de weg wordt via een bodempassage geïnfiltreerd. Daardoor hoeven geen aanvullende







## Hoofdstuk 7 Geluid

### 7.1 Inleiding

De verbindingstrook tussen Chemelot en Haven Stein behoort tot de koepelvergunning van Chemelot Site Permit BV (CSP) vanwege de aanwezigheid van een spoorlijn en buisleidingen die ten behoeve van CSP aanwezig zijn. De activiteiten die binnen de koepelvergunning plaatsvinden dienen gevestigd te zijn op een geluidgezoneerd industrieterrein.

In de directe nabijheid van de MMC zijn een tweetal geluidgezoneerde industrieterreinen aangewezen, te weten Haven Stein en Chemelot. De verbindingstrook tussen beide industrieterreinen ter hoogte van de aanwezige spoorlijn is echter gelegen *buiten* de grenzen van deze twee gezoneerde industrieterreinen. Bij het vaststellen van de geluidzones om industrieterrein Haven Stein en industrieterrein Chemelot (respectievelijk in 1987 en 1990), werden spoorbewegingen tussen de beide industrieterreinen beschouwd als transport buiten de inrichtingsgrenzen. Voor activiteiten (spoorbewegingen) die plaatsvinden binnen deze verbindingstrook is daarom ook geen geluidruimte gereserveerd. De reden hiervoor was gelegen in het feit dat de verkeersaantrekkende werking vrijgesteld was van toetsing aan een geluidzone. Maar omdat de verbindingstrook onderdeel is van de totale inrichting van Chemelot Site Permit (CSP) is er op dit punt strijdigheid met de geldende wetgeving en daaruit voortvloeiende ruimtelijke regels.

De onderhavige wijziging van het omgevingsplan is mede gericht om deze strijdigheid op te lossen, namelijk door het vergroten van het industrieterrein Haven Stein en het vastleggen van de gewijzigde geluidzone van dit industrieterrein. Om te bepalen op welke manier dit mogelijk is, is onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in Bijlage 1.

Voor het aspect geluid vormt het akoestisch onderzoek zowel een onderbouwing van de geluidzone als de effecten van de MMC voor dit TAM-omgevingsplan als voor de voorgenomen veranderingsvergunningaanvraag deelrichting Spoorwegactiviteiten OBL. In het TAM-omgevingsplan worden met name de ruimtelijke activiteiten en maatregelen gefaciliteerd en - waar nodig - gewaarborgd. In de aan te vragen veranderingsvergunning worden de bedrijfsmatige en milieukundige activiteiten en maatregelen omschreven.

Het TAM-omgevingsplan en de vergunning vormen samen het kader waarbinnen activiteiten mogen plaatsvinden en maatregelen getroffen moeten worden. In deze paragraaf ligt het accent op de onderdelen van het akoestisch onderzoek die voor het TAM-omgevingsplan relevant zijn.

*Voor de goede orde wordt over de vergunningen het volgende opgemerkt. De twee transportroutes (spoor en weg) vormen samen het project MMC. De vervoersbewegingen over de weg zijn geregeld in de koepelvergunning. De transportbewegingen via het spoor worden geregeld in de nieuwe deelvergunning Spoorwegactiviteiten OBL. De aanleg van de nieuwe weg wordt, behalve in dit TAM-omgevingsplan, geregeld in de deelvergunning Terreinen, Wegen en Kolommenbanen (TWK).*

### 7.2 Wettelijk kader

In artikel 3.6, lid 1 van de Aanvullingswet geluid Omgevingswet is geregeld dat de regels die golden vóór de inwerkingtreding van de Omgevingswet blijven gelden totdat op grond van artikel 2.11a van de Omgevingswet de gemeenteraad (bevoegde gezag voor Haven Stein) geluidproductieplafonds als omgevingswaarden heeft vastgesteld. Dat betekent dat voor dit TAM-omgevingsplan de Wet geluidhinder tot het wettelijk kader behoort.

Geluidzonering van een industrieterrein is volgens de Wet geluidhinder het ruimtelijk scheiden van grote bedrijven en geluidsgevoelige objecten. Deze scheiding ontstaat door het vaststellen van een geluidzone rondom het industrieterrein. Deze geluidzone wordt gevormd door de zogenaamde 50 dB(A)-contour. Deze contour wordt de zonegrens genoemd waarbuiten de geluidbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan. Deze contour moet in het bestemmingsplan worden



vastgelegd, dat onder de Omgevingswet onderdeel is van het 'tijdelijk deel' van het omgevingsplan van rechtswege.

Op het wijzigen van de binnengrens en buitengrens van de geluidzone is hoofdstuk V, afdeling 1 van de Wet geluidhinder (artikel 40 t/m 47) van toepassing. Voor woningen die eerder nog niet in de geluidzone waren gelegen geldt een streefwaarde van 50 dB(A). Daarnaast is voor woningen, gelegen in de geluidzone, een hogere grenswaarde verleenbaar tot de maximale ontheffingswaarde van 60 dB(A).

Een uitgebreidere beschrijving van dit wettelijk kader is opgenomen in het hierboven genoemde akoestisch onderzoek.

## **7.3 Onderzoek**

### **Reikwijdte van het onderzoek**

Het akoestisch onderzoek is opgesteld in het kader van het repareren van de omissie van de geluidzone in het Omgevingsplan Stein. De vervoersbewegingen behoren tot de koepelvergunning. De transportbewegingen via treinen behoort tot de deelvergunning Spoorwegactiviteiten OBL. De nieuwe eigen weg behoort tot de deelvergunning Terreinen-Wegen-Kolommenbanen (TWK). Deze twee transportroutes vormen samen het project Multi Modale Corridor (MMC). Het project MMC (en daarmee het akoestisch onderzoek) bestaat uit twee opgaven:

1. De eerste opgave heeft betrekking op de spoorlijn tussen het industrieterrein Haven Stein en industrieterrein Chemelot. Het treinverkeer op die spoorlijn is alleen ten behoeve van Chemelot. Om die reden behoort deze treinverbinding tot de Seveso-inrichting Chemelot (uitspraak Raad van State uit 2012). De spoorlijn maakt nu ten onrechte nog geen onderdeel uit van het geluid gezoneerde industrieterrein Haven Stein. De opgave is om het planologische regime van de spoorlijn, het onherroepelijk vergunde treinverkeer daaronder begrepen, te wijzigen zodat het treinverkeer ten behoeve van de Seveso-inrichting juist gedocumenteerd/vergund is. Dat gebeurt door het industrieterrein te vergroten en de binnen- en buitenbegrenzing van de geluidzone van Haven Stein te wijzigen. De achtergrond van de geluidsomissie is kort gezegd dat het treinverkeer (van de deelinrichting Spooractiviteiten OBL) niet volledig is mee genomen in de geluidsberekeningen die ten grondslag liggen aan de vaststelling van de geluidscontour van Haven Stein binnen de gemeente Stein.
2. De tweede opgave hangt samen met de verwachte toename van het wegverkeer tussen Haven Stein en Chemelot door de verduurzaming van Chemelot. De nieuw te ontwikkelen weg zal grotendeels parallel naast het bestaande spoor tussen Haven Stein en de site Chemelot komen te liggen. Op deze nieuwe weg gaan E-vrachtwagens rijden. Hiervoor moet het planologische regime worden aangepast (aangezien dat in de huidige situatie alleen railverkeer en/of groenvoorzieningen toelaat), waarbij de activiteiten moeten passen in de geluidruimte van Haven Stein.

De eerste opgave voorziet in een planologisch juridische verankering van de vergunde geluidruimte voor Haven Stein, de spoorlijn inbegrepen. De vergunde geluidruimte voor de spooractiviteiten volgt uit de huidige vergunning Spooractiviteiten OBL. Voor het transport per spoor is een wijziging van de vergunning Spooractiviteiten OBL beoogd, door een verandering van de treinbewegingen van de avond- en nachtperiode naar de dagperiode. Door deze verandering komt binnen de vergunde situatie geluidruimte vrij voor de tweede opgave; de realisatie van de nieuwe weg.

### **Uitgangspunten van het onderzoek**

Voor de bepaling van de uit te breiden geluidzone is gebruik gemaakt van het geluidzoneringsmodel van industrieterrein Haven Stein. Daarbij zijn de akoestische bronnen uit de vergunde en representatieve bedrijfssituatie ingegeven (vergunning Spooractiviteiten OBL). De daarbij gehanteerde uitgangspunten zijn uitgebreid beschreven in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek. Ook zijn de E-vrachtwagens die in de nieuwe situatie ten noorden van het spoor zullen gaan rijden beschouwd, waarbij rekening is gehouden met een 2,5 m hoog scherm. Dit scherm wordt aangebracht voor het beperken van lichthinder. De aanwezigheid van het scherm zal echter ook akoestische effecten hebben (beperken van geluidsuitstraling naar de omgeving) en is daarom in het onderzoek beschouwd. Vervolgens zijn deze

situaties, samen met de totale geluidbelasting van Haven Stein, getoetst aan de vastgestelde MTG's/HGW's ter plaatse van de woningen en de grenswaarde uit de Wet geluidhinder ter plaatse van de zonebewakingspunten. Hieruit blijkt dat de geluiduitstraling van de OBL Rail vergunningaanvraag in de huidige situatie de Hgw waarden of standaardwaarde van 50 dB(A) niet overschrijdt. Eenzelfde conclusie blijkt ook uit de toetsing van de geluiduitstraling van de OBL Rail vergunningaanvraag inclusief de nieuwe weg met 2,5 m hoog scherm. Gesteld kan worden dat de aanvraag inpasbaar is in de aangepaste geluidzone.

De in het onderzoek gehanteerde uitgangspunten, zoals aantallen, tijdstippen, bronvermogens, rijsnelheden en dergelijke maken onderdeel uit van het in de vergunning vast te leggen gebruik, zijnde de deelvergunningen Spoorwegactiviteiten OBL en Terreinen-Wegen-Kolommen (TWK). Via dit TAM-omgevingsplan wordt wel de binnengrens en buitengrens van de geluidzone juridisch verankerd. Daarmee is geborgd dat de variabelen binnen de omgevingsvergunning of wijzigingen daarvan niet kunnen leiden tot wijziging van de geluidzone.

## 7.4 Conclusie, uitvoering en borging

Voor de binnenste en buitenste begrenzing van de geluidzone van de vergroting van het gezoneerd industrieterrein Haven Stein is de huidige situatie (alle bedrijven in Haven Stein) inclusief de aanvraag van de Spooractiviteiten OBL bepalend. In het akoestisch onderzoek is middels de rekensoftware Geomilieu versie 5.21 de geluidzone van Haven Stein berekend. De onderstaand afbeelding toont de gewijzigde geluidzone. In de inzet is de binnengrens en buitengrens van de geluidzone schematisch weergegeven. Hierbij is met de oranje lijn de buitengrens en met de lichtblauwe lijn de binnengrens van de geluidzone van het plangebied aangegeven. De binnengrens begint hierbij ter hoogte van de buitengrens van het geluidgezoneerd industrieterrein. De gewijzigde geluidzone komt niet over woningen te liggen waardoor de streefwaarde van 50 dB(A) ter hoogte van de woningen niet wordt overschreden.



Afbeelding 18: geluidzone Haven Stein met de wijziging ter plaatse van de MMC (zie inzet).

De gewijzigde geluidzone wordt in het TAM-omgevingsplan opgenomen als aanvulling op het Omgevingsplan gemeente Stein. Daarbij sluit de zone aan op de bestaande geluidzone die reeds in het Omgevingsplan gemeente Stein is opgenomen, zijnde de 'geluidzone - haven Stein' uit het bestemmingsplan 'Buitengebied 2019'. Dit betreft het deel van de bestaande geluidzone dat naar aanleiding van het akoestisch onderzoek niet gewijzigd hoeft te worden. Datzelfde geldt voor de specifieke gebruiks- en bouwregels die binnen de geluidzone gelden.

Daarnaast is in het akoestisch onderzoek voor de twee transportroutes (weg- en spoortransport) die met het project MMC beoogd zijn, berekend of ten gevolge van het project de gewijzigde geluidzone voor Haven Stein wordt overschreden. Uit het onderzoek blijkt de geluiduitstraling van de OBL Rail

vergunningaanvraag inclusief de nieuwe weg met milieuscherm (2,5 m hoog) inpasbaar is in de nieuwe aangepaste geluidzone van Haven Stein. Een belangrijke voorwaarde voor de aanvaardbaarheid van het geluid op de woningen aan de Speelheuvel en andere straten in de omgeving vanwege het wegtransport, is de aanleg van het milieuscherm. In het TAM-omgevingsplan wordt daarom de aanleg en instandhouding van een 2,5 m hoog milieuscherm verplicht gesteld bij de ingebruikname van de MMC voor wegtransport en de instandhouding van het milieuscherm gewaarborgd. In de artikelsgewijze toelichting is aangegeven welke toedelende en waarborgende regels hierover zijn opgenomen.

## Hoofdstuk 8 Overige omgevingsaspecten

### 8.1 Lichthinder

#### Beschouwing lichthinder spoor-en wegverkeer

Met het oog op het voorkomen van lichthinder door het spoorverkeer en wegverkeer over de MMC is onderzoek verricht. Dit onderzoek is beschreven in het rapport "Lichthinderonderzoek Chemelot Geleen", opgenomen in Bijlage 2. Hierbij wordt opgemerkt dat het Bkl geen instructieregels over dit onderwerp bevat.

Het onderzoek richt zich specifiek op lichthinder ter hoogte van een aantal woningen aan de Speelheuvel in Urmond. De betreffende woonpercelen liggen dichtbij (de bocht in) de MMC en zijn in deze situatie potentieel lichthindergevoelig.

De analyse is verricht aan de hand van twee scenario's: verkeer gedurende de gehele nachtperiode en verkeer met een beperking van rijtijden. Hierna zijn de conclusies van beide scenario's vermeld.

#### *Verkeer tijdens de gehele nacht*

Zonder het plaatsen van afscherming ter hoogte van de Speelheuvel blijkt uit lichthinderberekeningen dat er een ruime overschrijding is van de grenswaarden uit de Richtlijn Lichthinder 2020 van de NSVV. Na een uitgebreide analyse van het koplamplicht van de treinen en vrachtwagens is geconstateerd dat de enige oplossing het plaatsen van schermen met verschillende hoogten langs de rijbaan aan de kant van de woningen is. Na het plaatsen van deze afscherming is de verblinding en het inschijnende licht verdwenen en voldoet de locatie aan de eisen uit de hiervoor genoemde richtlijn.

#### *Verkeer met beperking rijtijden*

De hoogte van de afscherming zoals hiervoor is aangegeven kan lager zijn wanneer de rijtijden van het vrachtverkeer worden beperkt tot de periode van 07.00 tot 23.00 uur, en van het treinverkeer tot de periode van 07.00 tot 19.00 uur. Dit heeft te maken met de strengere eisen voor lichthinder die gelden tijdens de nacht. De hoogte van de afscherming van een scherm van 5 of 6 meter kan worden verlaagd naar 2 meter. Bij deze rijtijden en hoogten van de afschermingen voldoet de locatie aan de eisen die gesteld worden in de Richtlijn Lichthinder 2020 van de NSVV.

#### *Overweging en conclusie*

Inmiddels is de keuze gemaakt voor het laatstgenoemde scenario, waarin er 's nachts geen verkeersbewegingen zullen plaatsvinden in de normale bedrijfssituatie. Uitgaande van afscherming zoals hiervoor is beschreven is de wijziging van het omgevingsplan uit het oogpunt van lichthinder aanvaardbaar.

In de regels van het TAM-omgevingsplan wordt de aanleg van een scherm juridisch gewaarborgd via een voorwaardelijke verplichting. Dit scherm wordt 2,5 m hoog. In de artikelsgewijze toelichting is aangegeven hoe één en ander juridisch is gewaarborgd.

#### Beschouwing lichthinder straatverlichting

Bij de aanleg van de MMC worden de bestaande lantaarnpalen naast het spoor verwijderd. Indien vervangende verlichting nodig is, dan wordt gekozen voor verlichting die dicht bij de grond geplaatst wordt.

#### Conclusie lichthinder

Met inachtneming van de hiervoor genoemde, te nemen maatregelen is het plan uit het oogpunt van het voorkomen en beperken van lichthinder aanvaardbaar. In de artikelsgewijze toelichting is aangegeven op welke manier de uitvoering van de maatregelen in de regels is gewaarborgd.

## 8.2 Omgevingsveiligheid

### Beschouwing externe veiligheid

Met het oog op de externe veiligheid is onderzoek verricht. Dit onderzoek is beschreven in het rapport "Wijziging bestemmingsplan Chemelot - Externe veiligheid" (Sitech, 14 augustus 2025), opgenomen in Bijlage 4 van deze motivering. Het onderzoek sluit aan op de instructieregels uit het Bkl over externe veiligheid. De rapportage gaat in op de invloed op het externe risico van de wijzigingen van het omgevingsplan. Daarbij zijn de volgende risico's geanalyseerd.

#### *Transport van zwavel per spoor*

Hierbij gaat om de vraag of bij de spoorwegbewegingen en verlading vanuit de ketelwagons een voorval kan plaatsvinden waarbij als gevolg daarvan gevaarlijke stof kan vrijkomen die mogelijk invloed kan hebben op het externe risico. In het onderzoek wordt geconcludeerd dat op het gebied van de spoorwegbewegingen in de huidige situatie ten opzichte van externe veiligheid geen verdere actie hoeft te worden ondernomen.

#### *Transportbewegingen vrachtwagenverkeer Chemelot - haven Stein (vice versa)*

##### Inzet E-vrachtwagens

De vervoersbewegingen op de weg vinden plaats door elektrisch aangedreven voertuigen (E-vrachtwagens) die een lithium-ion batterij bevatten. Daardoor kan oververhitting, brand of explosie optreden. Het externe veiligheidsrisico neemt niet toe wanneer er enkele technische en procedurele maatregelen worden genomen. Het gaat dan bijvoorbeeld om het toepassen van een batterij-managementsysteem, waarin data wordt gemeten en opgeslagen over de actuele toestand van de batterij, zoals de temperatuur. Te nemen procedurele maatregelen gaan onder andere over het testen van accu's en over kwaliteitscontrole. Meer informatie over bronvermogens E-trucks is eveneens in de hiervoor genoemde bijlage opgenomen.

##### Oplaadstation voor de E-vrachtwagens in haven Stein

De lithium-ion batterijen in de elektrisch aangedreven voertuigen worden op het WPS-terrein opgeladen worden aan het geïnstalleerde oplaadstation. Deze activiteit vindt intern plaats. Dit zal geen verdere risico's opleveren voor de externe veiligheid.

##### Transport en verlading van stoffen

Er worden alleen geurloze, droge bulkgoederen vervoerd: vaste stoffen die in grote hoeveelheden worden vervoerd in de laadruimte van de vrachtwagens. Droge bulk bevat geen gevaarlijke stoffen. Dit betekent dat ook het wegtransport van de MMC geen extra risico's toevoegt aan de site Chemelot.

#### *Belemmeringsgebied buisleidingen*

Nabij de MMC liggen buisleidingen, waarvan enkele toxische en brandbare stoffen bevatten, namelijk ammoniak en propeen. Ter plaatse van (en in de directe omgeving van) deze buisleidingen geldt er een zogenoemd belemmeringsgebied. Dit belemmeringsgebied is bedoeld voor de veiligheid en het onderhoud van deze buisleidingen. Om de veiligheid en onderhoud te waarborgen wordt in de regels van dit plan een vergunningplicht opgenomen voor het verrichten van bepaalde activiteiten binnen het belemmeringsgebied.

#### *Conclusie externe veiligheid*

De MMC is uit het oogpunt van externe veiligheid uitvoerbaar omdat het in beginsel geen extra externe veiligheidsrisico's oplevert, mits de hiervoor beschreven technische en procedurele maatregelen worden genomen. De uitvoering daarvan zal in de aan te vragen omgevingsvergunning worden gewaarborgd. Daarnaast bevat dit TAM-omgevingsplan juridische waarborgen met het oog op de veiligheid van bestaande en nieuwe buisleidingen.

### Overige aspecten omgevingsveiligheid

In paragraaf 8.4 van deze motivering wordt nader ingegaan op na-ijlende effecten vanwege de voormalige kolenwinning.

## **Conclusie omgevingsveiligheid**

Dit TAM-omgevingsplan is uit het oogpunt van omgevingsveiligheid aanvaardbaar, mits wordt voldaan aan de hiervoor genoemde maatregelen en vergunningplichten.

### **8.3 Buisleidingen**

#### **Beschouwing**

Voor de aanleg van de MMC moeten enkele leidingen worden verlegd (dan wel worden opgeheven). De inventarisatie (en controle) van alle leidingen hoeft niet te zijn afgerond voor de vaststelling van dit TAM-omgevingsplan. Hiervoor hoeft alleen inzichtelijk te worden gemaakt of de aanleg van de MMC mogelijk is gelet op de instructieregels over buisleidingen en het beginsel van een evenwichtige toedeling van functies aan locatie. In beginsel gaat het dan alleen over de meest belangrijke, ruimtelijk relevante leidingen.

Voor dit TAM-omgevingsplan is het uitgangspunt gehanteerd dat bestaande leidingstroken (die in dit TAM-omgevingsplan zijn overgenomen) voor het grootste deel voldoende ruimte bieden om leidingen beperkt te verleggen. Voor één (ruimtelijk relevante) leiding is duidelijk dat deze niet slechts beperkt verlegd kan worden, maar een ander tracé moet volgen. Het betreft hier een riooltransportleiding die voor een gedeelte verlegd moet worden vanwege de MMC en de grondwal. Om deze verlegging mogelijk te maken is het nieuwe tracé toegevoegd aan de leidingstrook. Om beperkte ontwerpwijzigingen in het tracé te kunnen opvangen is beperkte verschuiving (maximaal 3 m) mogelijk gemaakt als omgevingsplanactiviteit.

Het (gedeeltelijk) verleggen van andere buisleidingen is niet of slechts zeer beperkt mogelijk. Mocht bij uitwerking of uitvoering blijken dat het nodig is een bestaande leiding substantieel te verleggen dan is daarvoor een buitenplanse procedure nodig, dan wel een wijziging van het omgevingsplan.

#### **Conclusie**

De MMC is inpasbaar ten aanzien van de vele bestaande buisleidingen binnen en nabij het wijzigingsgebied. Voor wat betreft planologisch relevante buisleidingen moet één rioolleiding worden verlegd. De regels van dit plan voorzien daarin. De overige buisleidingen zijn conform het geldende omgevingsplan toegelaten, waarbij tevens de bestaande veiligheidszones zijn aangehouden. Zie hiervoor tevens paragraaf 8.2.

### **8.4 Na-ijlende effecten steenkoolwinning**

#### **Beschouwing**

Artikel 12.12 van de Omgevingsverordening Provincie Limburg vereist dat de motivering van een omgevingsplan dat het bouwen van een nieuw bouwwerk in (onder meer) de gemeente Stein mogelijk maakt, een beschrijving bevat op welke wijze rekening is gehouden met de na-ijlende effecten van de voormalige steenkoolwinning. Omdat op grond van dit wijzigingsplan de bouw van een bouwwerk niet is uitgesloten, moet aan deze instructieregel worden voldaan. Daartoe is hierna een samenvatting gegeven van een beschouwing over dit aspect. Deze beschouwing is opgenomen in Bijlage 12 van deze toelichting.

Uit het door IHS in 2020 uitgevoerde onderzoek volgt dat in EK-3 gebieden extra grondonderzoek uitgevoerd moet worden voor het signaleren van verstoorde zones in de ondergrond. Het betreft hier dan opwaarts migrerende verstoringen die zich (uiteindelijk) aan het oppervlakte zouden kunnen manifesteren als een sinkhole. Gezien de huidige condities in de ondergrond wordt evenwel verwacht dat deze opwaartse migratie nagenoeg tot stilstand is gekomen. Gezien de zeer lokale aard van een mogelijk aanwezige verstoring zou een zeer dicht net sonderingen uitgevoerd moeten worden om dit waar te nemen. Een dergelijke inspanning staat in het geval van de aanleg van een weg niet in verhouding tot de risico's die hiermee worden afgedekt.

Ook vormt de nieuwe weg ten aanzien van de huidige situatie (verhard terrein, spoor) geen nieuw risico. Indien zich een nieuwe verzakking of sinkhole zou voordoen (wat niet wordt verwacht) is dit goed



waarneembaar en kan zonder al te grote inspanningen een tegenmaatregel getroffen worden. Voor het in het EK-3 gebied gelegen deel van de MMC worden daarom geen specifieke aandachtspunten gegeven.

In of nabij het alignement van de MMC zijn in het verleden op enkele plaatsen zogenoemde "Drempels" waargenomen. Het betreft hier min of meer rechte scheuren aan het maaiveldoppervlak die zijn ontstaan tijdens of direct na de periode van actieve kolenwinning.

Reactivering van deze verstoringen wordt niet verwacht. Wel kan de ondergrond ter plaatse verstoord zijn geraakt (verlies van vastheid). Gezien de zeer lokale aard van de verstoring en het type constructie (ondiep gefundeerde weg) is het risico dat voortkomt uit deze verstoringen zeer klein.

De "Drempels" zijn waargenomen naast het meest westelijke deel van het tracé en ter hoogte van de kruising met Rijksweg A2. Voor deze twee gebieden wordt aanbevolen om ontgraven oppervlaktes (voor de aanleg van de wegfundering) extra aandachtig te inspecteren op de aanwezigheid van (lineaire) verstoringen. Indien deze worden aangetroffen wordt aanbevolen om deze verstoringen over beperkte diepte verder te ontgraven en te vervangen door grondverbetering.

Uit peilbuismetingen van de Provincie Limburg blijkt een (nog steeds) doorgaande stijging van de mijnwaterstand (diepe grondwaterstand in het Carboon). Op termijn kan dit ook een stijging van de freatische grondwaterstand veroorzaken. In het gebied van Haven Stein kan (ten opzichte van de huidige situatie) een verhoging van 0,5 à 1,0 m optreden. De ontwerper van de wegfundering dient hier rekening mee te houden.

### Conclusie

De MMC is uit het oogpunt van nadelige effecten van de steenkoolwinning uitvoerbaar, met inachtneming van de hiervoor gegeven aanbevelingen, die bij de verdere uitwerking van het project betrokken worden. Dat betekent dat het TAM-omgevingsplan op dit aspect aanvaardbaar is.

## 8.5 Trillingen

### Beschouwing

Rijdende treinen en vrachtwagens kunnen trillingen veroorzaken ter plaatse van woningen of andere trillinggevoelige functies. Daarom is onderzocht of er mogelijk onaanvaardbare trillinghinder kan ontstaan als gevolg van het gebruik van de MMC. Het onderzoek is beschreven in de notitie "Beschouwing aspect trillingen elektrische vrachtwagens Multimodale corridor Chemelot" (Royal HaskoningDHV, 20 mei 2025). Zie Bijlage 3 van deze toelichting. Hierna is een samenvatting van de resultaten van de beschouwing gegeven.

#### Samenvatting onderzoek

Het onderzoek betreft een beschouwing op basis van kentallen voor het aspect trillingen. Daarnaast wordt uitgegaan van de toekomstige projectsituatie waarin passages van de goederentreinen alleen nog overdag plaatsvinden en in aantal afnemen.

Deze beschouwing heeft geleid tot de volgende conclusies:

- De te verwachten maximale trillingssterkte  $V_{\max}$  tijdens een passage van een vrachtwagen is lager dan  $V_{\max}=0,04$ . De te verwachten gemiddelde trillingssterkte  $V_{\text{per}}$  is 0,0 omdat de maximale trillingssterkte  $V_{\max}<0,1$ .
- In relatieve zin is de te verwachten maximale trillingssterkte  $V_{\max}$  tijdens een passage van een vrachtwagen ( $V_{\max}<0,04$ ) lager dan de huidige trillingssterkten in de woningen tijdens een passage van een goederentrein ( $V_{\max}<0,05$ ).
- De maximale trillingssterkte  $V_{\max}$  wordt zowel in de huidige als toekomstige situatie door de passages van goederentreinen bepaald, maar neemt in de toekomstige situatie niet toe, vooral door afname van het aantal goederentreinen en het niet meer 's nachts rijden.
- Vanuit het perspectief van de woningen ten noorden van de MMC is er voor de toekomstige situatie voor het aspect trillingen een stand still, de maximale trillingssterkte  $V_{\max}$  neemt niet toe en de gemiddelde trillingssterkte  $V_{\text{per}} = 0,0$ .

Op basis van deze beschouwing is de verwachting gerechtvaardigd dat het project MMC Chemelot zeer



ruim voldoet aan de standaardwaarde uit het Bkl voor de maximale trillingssterkte  $V_{\max}$  in de dagperiode ( $A1=0,1$ ). In de nachtperiode komen geen trillingen ten gevolge van vrachtwagenpassages voor.

### **Conclusie**

Ten aanzien van de situering en het gebruik van de MMC is er uit het oogpunt van trillingen voldoende ruimtelijke scheiding tussen de MMC en de woningen in de omgeving daarvan. Dat betekent dat het TAM-omgevingsplan uit dat oogpunt aanvaardbaar is.

*Opmerking: de bovengenoemde beschouwing maakt gebruik van de studie "Onderzoek trillingen vanwege railverkeer, goederenspoor Urmond" (M+P, 24 april 2025). Deze rapportage is eveneens in de voornoemde bijlage opgenomen.*

## **8.6 Luchtkwaliteit**

### **Beschouwing**

Met het oog op de MMC is onderzoek verricht naar effecten op de luchtkwaliteit. Het onderzoek is beschreven in het rapport "Effecten op de luchtkwaliteit" (Sitech, 20 juni 2025). Het rapport is opgenomen in Bijlage 5. Het rapport richt zich vooral op de woonomgeving van Urmond, grenzend aan de MMC.

#### *Samenvatting onderzoek*

Voor de bestaande situatie geldt dat transport plaatsvindt via railvervoer (diesel) en door brandstof aangedreven vrachtwagens. In de toekomst wordt gebruik gemaakt van de MMC waarbij het bestaande vervoer via brandstof aangedreven vrachtwagens wordt vervangen door vervoer via E-vrachtwagens. De omvang van het vervoer met vrachtwagens neemt eveneens toe.

Het onderzoek heeft aangetoond dat het vervangen van het door brandstof aangedreven transport over de bestaande weg door E-vrachtwagens over de MMC leidt tot een vermindering van NOx-emissie van circa 3,5 ton/jaar. Daarnaast bedraagt de vermindering van de emissie van fijnstof ongeveer 50%.

Ondanks deze duidelijke emissie-vermindering is het effect op de immissie minder uitgesproken. Dit wordt onder andere veroorzaakt door de relatief hoge bestaande achtergrondconcentraties van NOx en fijnstof. Overschrijdingen van de grenswaarden voor deze componenten treden echter niet op.

### **Conclusie**

Het voorgaande betekent dat het TAM-omgevingsplan uit het oogpunt van luchtkwaliteit aanvaardbaar is.



## Hoofdstuk 9 Uitvoerbaarheid

### 9.1 Verantwoording participatie

#### Aanpak

De gemeenten Stein en Sittard-Geleen, de provincie Limburg en Chemelot hebben afgesproken om de MMC te benutten als pilot voor het toepassen van het "Handelingskader omgevingskwaliteit en participatie".

*Naar aanleiding van de Strategische Gebiedsvisie Omgeving Chemelot heeft de gemeenteraad in december 2021 een motie aangenomen waarin de raad de ambitie om het accommoderen van circulaire economie gepaard te laten gaan met een verbetering van de woon- en leefomgeving aanzien van de verschillende milieuaspecten.*

*In navolging hierop wordt door de stuurgroep Chemelot 2025 in juni 2022 ingestemd met het voorstel de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de door de gemeenteraad van Stein aangenomen een plek te geven in de uitvoeringsagenda Strategische Gebiedsvisie Omgeving Chemelot.*

*In de uitvoeringsagenda wordt hier gehoor aan gegeven binnen de thematische opgave omgevingskwaliteit met als doel het opstellen van een handelingskader dat gebruikt kan worden als instrument om de omgevingskwaliteit in alle gebiedsopgaven te verbeteren.*

*De gebiedsgerichte opgave 'Haven Stein en Multimodale Corridor' dient als pilot voor de verdere doorontwikkeling van het handelingskader omgevingskwaliteit. Ook draagt deze opgave bij aan een verbetering van de omgevingskwaliteit conform de strekking van de Omgevingswet, wordt de omgeving van het gebied waar de opgave speelt actief betrokken (participatie) en worden de belangen van de initiatiefnemer gekoppeld aan de omgevingsbelangen. De gemeente Stein is trekker van deze thematische opgave en Chemelot co-trekker.*

#### Uitvoering

Met participatieproces zijn belanghebbenden - met name omwonenden - actief betrokken bij het project. Belanghebbenden zijn geïnformeerd over het plan en is de gelegenheid te geven om vragen te stellen, zorgen te uiten en suggesties te doen.

Het participatieproces kende meerdere vormen:

- Bewonersbrieven en nieuwsbrieven: regelmatige schriftelijke updates over de voortgang, geplande activiteiten en mijlpalen.
- Bewonersbijeenkomsten: meerdere bijeenkomsten waarin bewoners vragen konden stellen en input konden geven, onder andere over de inrichting van de groene buffer en voorkeuren voor milieuschermen (scherm, grondwal of combinatie).
- Website: verslagen, Q&A's en bewonersbrieven zijn beschikbaar gesteld via de Chemelot-website.
- Individuele gesprekken: persoonlijke gesprekken met direct betrokkenen boden ruimte voor het bespreken van specifieke zorgen.

#### Resultaten

Tijdens het participatieproces hebben omwonenden en andere belanghebbenden de voor hen belangrijke aandachtspunten naar voren gebracht. Dit heeft geleid tot aanvullende inzichten bij Chemelot en bij de gemeente Stein. Chemelot heeft de inzichten betrokken bij de uitvoering van de milieuonderzoeken en bij het in beeld brengen van de impact van de MMC op leefomgevingskwaliteit. De gemeente Stein heeft de Strategische gebiedsvisie aangevuld met de aandachtspunten geluid, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid.

Belangrijke aandachtspunten en zorgen voor bewoners gingen met name over geluid, luchtkwaliteit (fijnstof), trillingen en lichtinval. Deze zorgen zijn meegenomen in de milieuonderzoeken en de Multi Criteria Analyses (MCA). Op basis van feedback zijn onder andere trillingsmetingen uitgevoerd en is gekeken naar de impact op woninggevels.

Een belangrijke conclusie naar aanleiding van de participatie is dat er geen duidelijke voorkeur is uitgesproken voor een van de drie onderzochte varianten (scherm, grondwal of combinatie).

Andere resultaten van de participatie zijn:

- er is gelegenheid geboden voor een second opinion op de onderzoeksresultaten;
- er worden aanvullende maatregelen genomen, zoals het plaatsen van een licht- en geluidsscherm;
- hoewel bewoners geen voorkeur hebben uitgesproken over de inrichting van de groene buffer, worden zij wel betrokken in de nadere uitwerking van het groenplan;
- er is een trillingsonderzoek uitgevoerd.

Naast bewoners zijn ook organisaties zoals het Groenewald College, Veilig Verkeer Nederland, de Fietzersbond en basisschool De Maaskei betrokken. Zij spraken zich positief uit over de MMC, vooral vanwege de verbeterde verkeersveiligheid en milieuwinst.

In Bijlage 14 is een uitgebreider verslag van de participatie opgenomen.

## **9.2 Financiële aspecten**

### **Wettelijk kostenverhaal**

Dit TAM-omgevingsplan voorziet niet in activiteiten die zijn genoemd in artikel 8.13 Omgevingsbesluit. Er is daarom geen sprake van kostenverhaalplichtige activiteiten. Het verplicht wettelijk kostenverhaal is op dit TAM-omgevingsplan niet van toepassing.

### **Nadeelcompensatie**

Nadeelcompensatie binnen de Omgevingswet gaat over besluiten of maatregelen die rechtstreeks werkende rechten en verplichtingen voor burgers en bedrijven bevatten, dan wel die rechtstreeks gevolgen hebben voor burgers en bedrijven door verandering van de fysieke leefomgeving. De schadeoorzaken zijn limitatief opgesomd in artikel 15.1 van de Omgevingswet.

Gelet op de activiteiten die dit TAM-omgevingsplan mogelijk maakt, in relatie tot de omgeving van het wijzigingsgebied, kan er sprake zijn van nadeelcompensatie. De gemeente Stein en de initiatiefnemer van de MMC hebben afspraken gemaakt over het verhalen van eventueel te vergoeden nadeelcompensatie.

## Hoofdstuk 10 Artikelsgewijze toelichting

### 10.1 Inleiding

Dit TAM-omgevingsplan is met een aparte techniek (IMRO in plaats van STOP) opgesteld, bekendgemaakt en beschikbaar gesteld. Daardoor is het niet mogelijk om de regels in het TAM-omgevingsplan met de regels van het omgevingsplan van rechtswege te integreren. Omdat dit plan wél juridisch wel onderdeel uitmaakt van het omgevingsplan, is dit TAM-omgevingsplan zodanig opgesteld dat de regels als apart hoofdstuk kunnen worden ingevoegd in het omgevingsplan. Dit TAM-omgevingsplan moet binnen het MMC-gebied worden gezien als een juridische pons, waarbij in beginsel alle voormalige bestemmingsregels binnen het besluitgebied worden vervangen door de regels van dit TAM-omgevingsplan. Daar waar andere regels niet zijn opgenomen maar wel van toepassing blijven is dit specifiek geregeld en is ook een voorrangsregel hierop van toepassing. Het gaat hierbij vooral om de regels van Hoofdstuk 22 van het omgevingsplan (de voormalige Bruidsschat), die niet in dit TAM-omgevingsplan zijn overgenomen

Voor het gedeelte buiten het MMC-gebied waar geluidzones worden gewijzigd, is niet juridisch geponst maar zijn alleen de nieuwe geluidzones van toepassing verklaard en de bestaande zones juridisch geschrapt.

### 10.2 Toelichting op de artikelen

#### Preambule

De preambule geeft de juridische verhouding en inbedding aan tussen het TAM-omgevingsplan en het omgevingsplan van rechtswege. De preambule bevat geen inhoudelijke regels over de MMC. Het is belangrijk te weten dat dit hele TAM-omgevingsplan juridisch moet worden gezien als één hoofdstuk in het omgevingsplan. Dat kan verwarring opleveren, omdat de regels van dit TAM-omgevingsplan ook uit hoofdstukken bestaat. Deze vier hoofdstukken vormen juridisch gezien één hoofdstuk van de juridische regels in het omgevingsplan.

#### Hoofdstuk1 Inleidende regels

##### *Artikel 1 Toepassingsbereik*

Dit artikel geeft de juridische reikwijdte van TAM-omgevingsplan aan en bevat de volgende leden:

##### *Lid 1*

Regel waarin de geometrische begrenzing van het TAM-omgevingsplan is bepaald.

##### *Lid 2*

Deze regel bepaald welke bestaande besluiten uit het tijdelijk deel op de locatie buiten toepassing worden verklaard. De regels uit de genoemde bestemmingsplannen komen voor dit TAM-omgevingsplan te vervallen. De op de locatie van toepassing zijnde regels uit het bestemmingsplan 'Herziening Erfgoed Stein' (vastgesteld 15 april 2024) blijft dus wel van toepassing, net als regels uit de bruidsschat en gemeentelijke verordeningen.

##### *Lid 3*

Deze regel bepaald dat bij eventuele strijd tussen regels in dit TAM-omgevingsplan en andere van toepassing zijnde regels uit het (tijdelijk deel) omgevingsplan van de gemeente Stein, de regels uit dit TAM-omgevingsplan voorgaan.

##### *Lid 4*

Deze regel bepaald voor wie de regels uit dit TAM-omgevingsplan van toepassing zijn, in dit geval: een ieder.

##### *Artikel 2 Begripsbepalingen*

Dit artikel verklaard een aantal begrippen die genoemd worden in de regels, zodat bij de uitvoering van de regels geen onduidelijkheden ontstaan over de uitleg daarvan.

#### *Lid 1*

Dit lid bepaald dat op dit TAM-omgevingsplan de begrippen uit de besluiten onder de Omgevingswet óók van toepassing zijn, tenzij hiervoor in het plan een ander begrip is opgenomen.

Voor de regels die volgen uit bestemmingsplannen die onder dit TAM-omgevingsplan blijven bestaan, blijven de in die bestemmingsplannen opgenomen begrippen van toepassing.

*Lid 2 tot en met lid 14* bevatten voor dit plan specifieke begripsbepalingen.

#### *Artikel 3 Meet- en rekenbepalingen*

In dit artikel is bepaald hoe de voorgeschreven maatvoering in de regels gemeten moeten worden. Evenals de begripsbepalingen voorkomen de bepalingen inzake de wijze van meten interpretatieverschillen bij de toepassing van de regels.

#### *Artikel 4 Aanwijzingen*

Dit artikel bevat de juridische aanwijzing van in dit TAM-omgevingsplan voorkomende geometrisch bepaalde locaties. Het artikel kan gezien worden als een juridische legenda van de digitale plankaart. Daarnaast is bij iedere aanwijzing het oogmerk van deze aanwijzing voor de toepassing van de planregels uitgelegd.

## **Hoofdstuk2 Functies en activiteiten**

#### *Artikel 5 Functies*

Dit artikel bepaalt welke functie met binnen dit TAM-omgevingsplan gelegen locaties moet worden vervult.

#### *Artikel 6 Gebruiksregels*

Dit artikel bevat regels over het gebruik van gronden of op die gronden plaatsvindende activiteiten.

#### *Lid 1*

Het gebruik van de gronden moet passen bij de functie die een locatie vervult. Ander gebruik is niet toegestaan. Daarvoor zijn, niet uitputtend, een aantal vormen van gebruik specifiek aangewezen als verboden gebruik.

#### *Lid 2*

Deze regel beschermt de omgeving tegen de effecten van activiteiten binnen de Multimodale Corridor. Uitgangspunt daarbij is dat de impact ten aanzien van externe veiligheid en geluid niet toeneemt ten opzichte van de bestaande situatie, zoals geld vanuit de milieuvergunning voor de Chemelot Site. Voor lichthinder wordt aangesloten bij de grenswaarden zoals volgen uit de richtlijn Lichthinder 2020. Voor geur geldt een inspanningsverplichting. Het bevoegd gezag kan deze inspanningsverplichting in concrete maatregelen uitwerken, zijnde als voorschriften in de milieuvergunning.

#### *Lid 3*

Deze regel borgt een duurzame instandhouding van bestaande, dan wel, volgens een voorwaardelijke verplichting, aan te leggen groenvoorzieningen.

#### *Lid 4*

Deze regel borgt een duurzame instandhouding van het, volgens een voorwaardelijke verplichting, te realiseren milieuscherm.

#### *Lid 5*

Dit lid bevat specifieke gebruiksregels voor het aanleggen en gebruiken van wegen binnen de Multimodale Corridor voor wegtransport. Het gaat hierbij over bepalingen ten aanzien van de locatie en elektrisch transport.

#### *Lid 6*



Dit lid bevat specifieke gebruiksregels voor het aanleggen en gebruiken van spoorwegen binnen de Multimodale Corridor voor spoortransport. Het gaat hierbij over bepalingen ten aanzien van de locatie en rijtijden.

#### *Lid 7*

Dit lid bevat specifieke gebruiksregels voor het aanleggen, gebruiken en/of verplaatsen van leidingen. Voor leidingen met gevaarlijke stoffen mogen geen veranderingen optreden ten opzichte van de huidige situatie. Voor leidingen van (proces-)rioleringen kunnen leidingen aangelegd of verlegd worden binnen de daarvoor aangewezen locatie.

#### *Lid 8*

Dit lid verbiedt kwetsbare gebouwen binnen de daarvoor aangewezen locaties. Binnen die locaties kan sprake zijn van een externe veiligheidsrisico.

#### *Artikel 7 Bouwactiviteiten*

Dit artikel bepaalt welke regels aan bouwactiviteiten binnen de begrenzing van dit TAM-omgevingsplan (dan wel binnen delen daarvan) worden gesteld. Voor de maatvoering van bouwwerken is aangesloten bij de regels voor nutsgebouwen en de voorheen op grond van het bestemmingsplan 'Buitengebied 2019' geldende regels voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Daarnaast zijn aanvullende beoordelingsregels opgenomen voor de omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk in verband met aanwezige leidingen.

#### *Artikel 8 Aanlegactiviteiten*

Dit artikel bepaalt voor welke activiteiten een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden is benodigd. Daarnaast zijn de indieningsvereisten uit de bruidsschat voor een omgevingsvergunning werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden op de in dit artikel opgenomen vergunningplichten van toepassing verklaard.

#### *Artikel 9 Geluidzonering*

Dit artikel regelt de aanpassing van de in het tijdelijk deel omgevingsplan gemeente Stein opgenomen geluidzone van Haven Stein.

#### *Lid 1*

Deze regel stelt een verbod op geluidgevoelige gebouwen binnen de geluidzone van gezoneerd industrieterrein Haven Stein. Daarbij is aangesloten bij de terminologie van de Omgevingswet. De bepaling is inhoudelijk vergelijkbaar met de bepaling die vanuit 'Buitengebied 2019' gold voor de 'geluidzone - haven Stein'. Alleen de ligging van deze zone is met dit TAM-omgevingsplan gewijzigd.

#### *Lid 2*

Deze regel stelt dat het bepaalde in het eerste lid altijd geldt. Ongeacht wat in de andere geldende bestemmingsplannen, als opgenomen in de tabel, is bepaald.

### **Hoofdstuk3 Algemene regels**

#### ***Artikel 10 Verplichtingen***

Dit artikel bevat de voorwaardelijke verplichtingen voor het op te richten milieuscherm en het op te stellen milieuplan ten behoeve van het ingebruiknemen van de Multimodale Corridor voor het wegtransport. Daarnaast bevat dit artikel de mogelijkheid voor het bevoegd gezag om via maatwerkvoorschrift nadere regels te stellen aan het milieuscherm en af te wijken van de termijn voor realisatie van het milieuscherm en/of groenplan.

#### **Artikel 11 Omgevingsplanactiviteit afwijken**

Dit artikel vormt een voortzetting van de in bestemmingsplannen opgenomen algemene mogelijkheid tot het afwijken van de maatvoering, wanneer meetverschillen daartoe aanleiding geven.

### **Hoofdstuk4 Overgangsrecht**

Artikel 12 Overgangsrecht planologisch gebruik

Artikel 13 Overgangsrecht bouwwerken

Deze artikelen vormen een voortzetting van de in bestemmingsplannen opgenomen overgangsbepalingen voor respectievelijk bestaand planologisch gebruik en bestaande bouwwerken voor zover het gebruik en/of de bouwwerken in strijd zijn met dit TAM-omgevingsplan.



## **Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 16 november 2023, nr. IENW/BSK-2023/60021, houdende regels voor toekenning van specifieke uitkeringen in verband met specifieke afspraken voor slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van infrastructuur (Tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur 2023–2027)**

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 4, eerste en tweede lid, juncto artikel 3, eerste lid, aanhef en onderdelen a, b, d en f, en artikel 5, aanhef en onderdelen a tot en met f, van de Kaderwet subsidies I en M;

BESLUIT:

### **Artikel 1 Begripsbepalingen**

In deze regeling wordt verstaan onder:

*afsprakenlijst*: lijst van afspraken, gemaakt in een Bestuurlijk Overleg, dat heeft plaatsgevonden in de jaren 2022 tot en met 2027 over de financiering van maatregelen of maatregelenpakketten met betrekking tot activiteiten als bedoeld in artikel 3, eerste lid, die door de Minister is aangeboden aan de Tweede Kamer;

*Bestuurlijk Overleg*: Bestuurlijk Overleg MIRT of Bestuurlijk Overleg Leefomgeving;

*Bestuurlijk Overleg MIRT*: Bestuurlijk Overleg MIRT Noord-Nederland, Bestuurlijk Overleg MIRT Oost-Nederland, Bestuurlijk Overleg MIRT Zuid-Nederland, Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidwest-Nederland, Bestuurlijk Overleg MIRT Noordwest-Nederland of Bestuurlijk Overleg goederenvervoer-corridors;

*Bestuurlijk overleg Leefomgeving*: Bestuurlijk Overleg Leefomgeving Noord-Nederland, Bestuurlijk Overleg Leefomgeving Oost-Nederland, Bestuurlijk Overleg Leefomgeving Zuid-Nederland, Bestuurlijk Overleg Leefomgeving Zuidwest-Nederland of Bestuurlijk Overleg Leefomgeving Noordwest-Nederland;

*minister*: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

*MIRT*: Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport;

*specifieke uitkering*: uitkering als bedoeld in artikel 3.

### **Artikel 2 Doel van de regeling**

Deze regeling heeft tot doel het stimuleren van het nemen van maatregelen die slimmer, veiliger, doelmatiger en duurzamer gebruik van mobiliteitsinfrastructuur beogen te bevorderen.

### **Artikel 3 Activiteiten waarvoor een specifieke uitkering kan worden verstrekt**

1. Met het oog op het in artikel 2 genoemde doel kan de minister op aanvraag een specifieke uitkering verstrekken voor:
  - a. organisatorische en technische inbedding van levering van actuele en betrouwbare data voor digitale mobiliteitsdiensten en het data-gedreven uitvoeren van overheidstaken in het mobiliteitsdomein en daarop gerichte planvorming;
  - b. bevordering van vermindering van gebruik van het openbaar vervoer en individueel vervoer tijdens de spitsuren;
  - c. ondersteuning bij kennisuitwisseling en planvorming door werkgevers en advisering aan werkgevers in verband met verduurzaming en slimmer maken van woon-werkmobiliteit en zakelijk mobiliteit;
  - d. ondersteuning bij de uitvoering van de Fietsambitie 2022–2025;
  - e. ondersteuning bij het doen van onderzoek en het opstellen en laten uitvoeren van plannen ten behoeve van de ontwikkeling van keten- en deelmobiliteit;
  - f. advisering over en ondersteuning bij het opstellen van een regionaal plan van aanpak voor verkeer en vervoer van goederen gericht op verbetering van de bereikbaarheid en vermindering van CO<sub>2</sub>-emissie en advisering over en ondersteuning bij de uitvoering van dat plan van aanpak;
  - g. het realiseren van fysieke infrastructurele aanpassingen van lokale of regionale aard;

- h. het verrichten van onderzoek ten behoeve van een veilig, slim en duurzaam gebruik van lokale en regionale mobiliteitsinfrastructuur;
  - i. ondersteuning, organisatie en uitvoering van een aanpak, gericht op het gebiedsgericht beperken van de hinder van infrastructurele werkzaamheden door in te zetten op slim plannen en slim reizen;
  - j. de ondersteuning van het samenwerkingsverband 'Clean Energy Hubs' gericht op de uitrol van alternatieve laad- en tankinfrastructuur in NL.
2. De activiteiten, bedoeld in het eerste lid, maken deel uit van een maatregel of maatregelenpakket waarover in een afsprakenlijst afspraken over de financiering zijn gemaakt en voldoen aan de volgende criteria:
  - a. ze dienen een nationaal belang;
  - b. ze hebben uitsluitend betrekking op de aanleg, de aanpassing of het gebruik van lokale of regionale mobiliteitsinfrastructuur;
  - c. ze komen niet in aanmerking voor een specifieke uitkering op grond van de Regeling specifieke uitkeringen lokale en regionale MIRT-projecten en MIRT-projectpakketten.

#### **Artikel 4 Kosten die in aanmerking komen voor een specifieke uitkering**

1. Voor een specifieke uitkering komen in aanmerking:
  - a. voorbereidingskosten;
  - b. uitvoeringskosten;
  - c. infrastructurele kosten;
  - d. kosten ten behoeve van kennisuitwisseling;tot een maximum bedrag dat is vastgesteld in de afsprakenlijst van het betreffende bestuurlijke overleg.
2. Kosten die voor de inwerkingtreding van deze regeling zijn gemaakt en deel uit maken van een maatregel of maatregelenpakket waarover in een Bestuurlijk Overleg dat heeft plaatsgevonden in 2022 of 2023 afspraken zijn gemaakt kunnen voor een specifieke uitkering in aanmerking komen.

#### **Artikel 5 Kosten die niet in aanmerking komen voor een specifieke uitkering**

Voor een specifieke uitkering komen niet in aanmerking:

- a. omzetbelasting die in aftrek kan worden gebracht of in aanmerking komt voor compensatie op grond van de Wet op het BTW-compensatiefonds;
- b. kosten van een maatregel of maatregelenpakket waarvoor reeds eerder op basis van deze regeling een bijdrage vanuit het Rijk is verstrekt of kosten waarvoor langs een andere weg een bijdrage vanuit het Rijk is of wordt verstrekt;
- c. kosten die zijn gemaakt vóór een Bestuurlijk Overleg tijdens welke de betreffende afspraak is gemaakt, tenzij in het Bestuurlijk Overleg is afgesproken dat deze kosten wel in aanmerking voor een specifieke uitkering komen.

#### **Artikel 6 Uitkeringsplafond en wijze van verdelen**

1. De minister stelt per kalenderjaar een uitkeringsplafond vast.
2. De verdeling van de beschikbare middelen in een kalenderjaar vindt plaats overeenkomstig de afspraken die hierover zijn gemaakt in het kader van een Bestuurlijk Overleg.
3. In afwijking van het eerste lid stelt de minister een uitkeringsplafond vast voor de periode vanaf inwerkingtreding van deze regeling tot en met 31 december 2024.

#### **Artikel 7 Hoogte specifieke uitkering**

1. De hoogte van de specifieke uitkering die voor de activiteiten, bedoeld in artikel 3, beschikbaar is, wordt vastgesteld overeenkomstig de afspraken die hierover zijn gemaakt in het kader van een Bestuurlijk Overleg.
2. Een specifieke uitkering bedraagt niet meer dan het overeenkomstig het eerste lid vastgestelde bedrag verminderd met de omzetbelasting over de kosten, bedoeld in artikel 4, die in aanmerking komt voor compensatie op grond van de Wet op het BTW-compensatiefonds.

#### **Artikel 8 Begrotingsvoorbehoud**

Specifieke uitkeringen die worden verleend ten laste van een begroting die nog niet is vastgesteld,

worden verleend onder de voorwaarde, bedoeld in artikel 4:34 van de Algemene wet bestuursrecht.

#### **Artikel 9 Aanvraag tot verlening specifieke uitkering**

1. Een aanvraag tot verlening van een specifieke uitkering kan worden ingediend door een gemeente, een provincie, de Vervoerregio Amsterdam of Metropoolregio Rotterdam Den Haag waarmee afspraken zijn gemaakt in het kader van een Bestuurlijk Overleg over de financiering van maatregelen of maatregelpakketten met betrekking tot activiteiten als bedoeld in artikel 3, eerste lid.
2. Een aanvraag om een specifieke uitkering wordt uiterlijk ingediend:
  - a. voor 1 april van het jaar volgend op het jaar waarin de afsprakenlijst van het Bestuurlijk Overleg MIRT die betrekking heeft op de activiteiten waarop de aanvraag betrekking heeft, aan de Tweede Kamer is aangeboden; of
  - b. voor 1 oktober van het jaar waarin de afsprakenlijst van het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving die betrekking heeft op de activiteiten waarop de aanvraag betrekking heeft, aan de Tweede Kamer is aangeboden.
3. Een aanvraag gaat in ieder geval vergezeld van:
  - a. een overzicht van de activiteiten waarvoor een specifieke uitkering wordt aangevraagd;
  - b. een specificatie en raming van de kosten van de activiteiten;
  - c. een beschrijving van de wijze waarop en de mate waarin de activiteiten bijdragen aan de doelen, bedoeld in artikel 2;
  - d. het bedrag waarvoor de specifieke uitkering wordt aangevraagd;
  - e. een beschrijving van de wijze waarop niet onder de aangevraagde specifieke uitkering vallende kosten, worden gedekt;
  - f. een tijdsplanning van de activiteiten.
4. De aanvraag wordt ingediend met gebruikmaking van een door de minister ter beschikking gesteld digitaal formulier.
5. In afwijking van het tweede lid wordt een aanvraag tot verlening van een specifieke uitkering die voortvloeit uit afspraken die zijn gemaakt in het kader van het Bestuurlijk Overleg dat heeft plaatsgevonden in 2022 of 2023 uiterlijk twaalf weken na de publicatie van deze regeling in de Staatscourant ingediend.

#### **Artikel 10 Afwijzingsgronden**

De minister beslist afwijzend op een aanvraag tot verlening van een specifieke uitkering indien:

- a. de aanvraag niet voldoet aan deze regeling;
- b. de activiteiten onvoldoende bijdragen aan het doel van deze regeling;
- c. onvoldoende zekerheid bestaat over de cofinanciering zoals opgenomen in de betreffende afsprakenlijst;
- d. het bedrag waarvoor de specifieke uitkering wordt aangevraagd niet aannemelijk of redelijk is.

#### **Artikel 11 Verlening specifieke uitkering**

1. Op de aanvraag tot verlening van een specifieke uitkering beslist de minister binnen dertien weken na ontvangst.
2. Indien een beschikking niet binnen de termijn, genoemd in het eerste lid, kan worden gegeven, kan deze termijn eenmaal met eenzelfde termijn worden verlengd. De minister doet hiervan terstond mededeling aan de aanvrager.
3. Een beschikking tot verlening van een specifieke uitkering vermeldt in ieder geval:
  - a. de activiteiten waarvoor de specifieke uitkering wordt verleend;
  - b. het bedrag van de specifieke uitkering;
  - c. het bedrag aan compensabele omzetbelasting dat wordt toegevoegd aan het BTW-compensatiefonds;
  - d. de periode waarvoor de specifieke uitkering wordt verleend.
4. De minister kan in de beschikking bepalen dat het bedrag van de specifieke uitkering bij de vaststelling daarvan of tussentijds wordt geïndexeerd volgens de Index Bruto Overheidsinvesteringen, zoals geraamd in het Centraal Economisch Plan van het Centraal Planbureau, voor zover deze indexatie door de Minister van Financiën aan de minister is toegekend.
5. Het bedrag van de specifieke uitkering, genoemd in het derde lid, onderdeel b, wordt niet



geïndexeerd, tenzij dat in de beschikking tot verlening is vastgelegd.

#### **Artikel 12 Voorschotverlening**

1. De minister kan bij een beschikking tot verlening van een specifieke uitkering besluiten tot het verstrekken van een voorschot.
2. De hoogte van het voorschot, de termijnen waarin het wordt uitbetaald en het tijdstip van uitbetaling worden in de beschikking bepaald.

#### **Artikel 13 Verplichtingen ontvanger**

1. De ontvanger besteedt de specifieke uitkering uitsluitend aan de activiteiten waarvoor de specifieke uitkering wordt verleend.
2. De activiteiten waarvoor een specifieke uitkering is verleend, worden afgerond uiterlijk op het tijdstip dat in de beschikking tot verlening van een specifieke uitkering is aangegeven.
3. De ontvanger doet onverwijld schriftelijke mededeling aan de minister zodra het aannemelijk is dat er een activiteit waarvoor een specifieke uitkering is verleend niet, niet tijdig of niet geheel zal worden verricht of niet, niet tijdig of niet geheel aan de aan de specifieke uitkering verbonden verplichtingen zal worden voldaan.
4. De ontvanger van een specifieke uitkering werkt mee aan een door de minister ingesteld evaluatieonderzoek ten behoeve van een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van de specifieke uitkering in de praktijk als bedoeld in artikel 4:24 van de Algemene wet bestuursrecht.
5. Bij een beschikking tot verlening van een specifieke uitkering kan de minister nadere verplichtingen opleggen die strekken tot verwezenlijking van het doel van de specifieke uitkering.

#### **Artikel 14 Verantwoording**

Verantwoording over de besteding van een specifieke uitkering vindt plaats op de wijze die is bepaald in artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet.

#### **Artikel 15 Vaststelling specifieke uitkering**

De minister stelt de specifieke uitkering vast uiterlijk op 31 december van het jaar waarin de activiteiten waarvoor de uitkering is verleend, volledig zijn uitgevoerd, de laatste verantwoording, bedoeld in artikel 14, heeft plaatsgevonden en volledig is voldaan aan de verplichtingen, bedoeld in artikel 13.

#### **Artikel 16 Terugvordering**

De minister kan onverschuldigd betaalde uitkeringsbedragen of voorschotten terugvorderen voor zover na de dag waarop de beschikking waarin de uitkering is vastgesteld is bekendgemaakt nog geen vijf jaren zijn verstreken.

#### **Artikel 17 Evaluatie**

De minister publiceert voor 31 december 2028 een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van de specifieke uitkering in de praktijk.

#### **Artikel 18 Inwerkingtreding en vervaldatum**

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.
2. Deze regeling vervalt met ingang van 1 oktober 2028, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op:
  - a. specifieke uitkeringen die voor die datum zijn verleend;
  - b. de verplichting tot publicatie van een verslag als bedoeld in artikel 17 totdat aan die verplichting is voldaan.

#### **Artikel 19 Citeertitel**

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en



---

duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur 2023–2027.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers*





## TOELICHTING

### Algemeen

#### 1. Inleiding

De onderhavige ministeriële regeling maakt het mogelijk specifieke uitkeringen te verstrekken aan decentrale overheden om hen in staat te stellen maatregelen uit te voeren die kunnen bijdragen aan slimmer, veiliger, doelmatiger en duurzamer gebruik van mobiliteitsinfrastructuur. De maatregelen die voor vergoeding in aanmerking komen, dragen bij aan de nationale belangen die zijn opgenomen in de nationale omgevingsvisie.<sup>1</sup> Het betreft een tijdelijke regeling: de regeling vervalt met ingang van 1 oktober 2028. Het maximum aan beschikbare middelen wordt voor elk kalenderjaar in een besluit van de minister tot vaststelling van het uitkeringsplafond vastgelegd. De verdeling over de ontvangers is onderdeel van de afspraken die in de bestuurlijke overleggen in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) en de bestuurlijke overleggen Leefomgeving (BOL) worden gemaakt.

#### 2. Hoofdpijnen van de regeling

##### *Wenselijkheid slimmer, veiliger, doelmatiger en duurzamer gebruik van mobiliteitsinfrastructuur*

Er is behoefte aan een mobiliteitssysteem dat slim, veilig, doelmatig en duurzaam is en dat nieuwe technologische ontwikkelingen benut. Dit is nodig om Nederland mobiel te houden, terwijl de verstedelijking toeneemt, de extremen in het weer toenemen en de CO<sub>2</sub>-uitstoot moet verminderen. Een belangrijk middel is een aanpak gericht op het optimaliseren van gebruik van bestaande netwerken, vervoermiddelen, mobiliteitsdiensten en transportsystemen en het benutten van digitale mogelijkheden. Dat gebeurt door kortlopende maatregelen, waarmee adaptief gewerkt kan worden aan de oplossing van knelpunten in de mobiliteitsinfrastructuur en kwaliteitsverbetering van de data die helpen bij het doelmatig gebruik daarvan. Via deze maatregelen wordt ook richting gegeven aan structurele mobiliteitstransities waarbij maatregelen op het gebied van bereikbaarheid, duurzame mobiliteit in de brede zin en verkeersveiligheid (meer) in onderlinge samenhang worden uitgewerkt. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en decentrale overheden hebben hierin elk een eigen verantwoordelijkheid. Om hieraan op kosteneffectieve wijze invulling te kunnen geven is samenwerking tussen de rijksoverheid en de decentrale overheden een vereiste.

##### *Relatie met proces bestuurlijke overleggen*

De investeringen die nodig zijn om Nederland bereikbaar en leefbaar te houden, staan in het MIRT. Ieder najaar wordt een aantal Bestuurlijke Overleggen MIRT gehouden. Deze overleggen vinden plaats voor de MIRT-regio's Noord (Groningen, Friesland, Drenthe), Oost (Overijssel en Gelderland), Zuid (Noord-Brabant en Limburg), Zuid-West (Zuid-Holland en Zeeland) en Noord-West (Noord-Holland, Utrecht en Flevoland).

In het kader van de BO MIRT worden afspraken gemaakt met de daarbij betrokken decentrale overheden over maatregelen die zij willen uitvoeren ten behoeve van slimmer, veiliger, doelmatiger en duurzamer gebruik van mobiliteitsinfrastructuur. Deze afspraken hebben ook betrekking op de financiële bijdragen van de verschillende partijen aan de maatregelen. In paragraaf 3 van deze toelichting worden de categorieën afspraken die in het kader van de BO MIRT worden gemaakt en de activiteiten waarvoor het Rijk bijdragen kan verstrekken, kort toegelicht. Het kan voorkomen dat het maken van een MIRT-afpraak niet kan wachten op de volgende BO MIRT. In dat geval wordt die afspraak, bij uitzondering, in het kader van de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving gemaakt.

Deze regeling biedt de basis voor de verstrekking van de benodigde financiële bijdragen ten behoeve van de uitvoering van deze afspraken. Het gaat om bedragen die lager zijn dan de drempelbedragen van de Regeling specifieke uitkeringen lokale en regionale MIRT-projecten en MIRT-projectpakketten.

Naast deze regeling is een regeling opgesteld voor de financiering van infrastructurele voorzieningen in relatie tot woningbouw op korte termijn (start bouw 3-5 jaar). Dit is de regeling 'specifieke uitkering woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur.' Voor deze afspraken gelden andere voorwaarden.

<sup>1</sup> <https://www.denationaleomgevingsvisie.nl>.



### 3. Afspraken in het Bestuurlijk Overleg

Onder deze regeling vallen de afspraken die worden gemaakt in een Bestuurlijk Overleg over de volgende categorieën activiteiten:

*Organisatorische en technische inbedding van levering van actuele en betrouwbare data voor digitale mobiliteitsdiensten en het data-gedreven uitvoeren van overheidstaken in het mobiliteitsdomein en daarop gerichte planvorming (artikel 3, eerste lid, aanhef en onderdeel a)*

Bestaande mobiliteitsnetwerken kunnen beter benut worden door het gebruik van nieuwe technologische ontwikkelingen, zoals 'Smart Mobility'. Doel van Smart Mobility is dat reizigers en vervoerders optimaal kunnen profiteren van technologieën die reizen in Nederland veiliger, makkelijker, betrouwbaarder en flexibeler maken. Meer concreet gaat het bijvoorbeeld om technologieën die het voor reizigers en vervoerders eenvoudiger maken verschillende vervoersmiddelen te combineren of laadruimte te delen, routes te rijden die beter inspelen op de omstandigheden op de weg en zich veilig in het verkeer te bewegen met digitale ondersteuning.

Essentieel voor het gebruik van Smart Mobility is de beschikbaarheid van accurate informatie die digitaal en automatisch verwerkt kan worden op een wijze die voldoet aan wettelijke kaders over privacy en security. Een belangrijk deel van mobiliteitsdata ontstaat als gevolg van de uitoefening van taken door overheden, zoals het nemen van verkeersbesluiten of het geven van toestemming om rijstroken of wegen af te zetten voor wegwerkzaamheden. Deze informatie moet in de vorm van bruikbare data beschikbaar worden gesteld aan derden, om te komen tot een landelijk netwerk van data dat gebruikt kan worden voor de verschillende toepassingen die vallen onder het begrip Smart Mobility. Dit vraagt om beschikbaarheid van deze data en het structureel borgen van de kwaliteit (correct, compleet, actueel en betrouwbaar) binnen en tussen overheidsorganisaties en het hiervan extern beschikbaar stellen.

*Bevordering vermindering van gebruik van het openbaar vervoer en individueel vervoer in de spitsuren (artikel 3, eerste lid, aanhef en onderdeel b)*

In de bestuurlijke overleggen worden met een aantal provincies afspraken gemaakt over activiteiten die bevorderen dat het aantal reizigers (met name studenten) dat reist in de het drukste deel van de spits (hyperspits) vermindert. Samenwerking met onderwijsinstellingen biedt kansen om door onder andere het verschuiven van onderwijstijden en het stimuleren van online-onderwijs overvolle treinen te verminderen, het reiscomfort te verbeteren, en ruimte te creëren voor andere treinreizigers. De ondersteuning is ook gericht op het stimuleren van onderwijswerkgevers om de woon-werkmobiliteit te verduurzamen en tijd en plaats onafhankelijk onderwijs te professionaliseren, vanuit het principe 'fysiek waar moet en plaats en tijd onafhankelijk waar kan'. Ook wordt ingezet op het stimuleren van gebruik van de fiets voor woon-leer/werkmobiliteit. Daarmee wordt het openbaar vervoer-netwerk beter benut, de bereikbaarheid verbeterd en de CO<sub>2</sub>-uitstoot verminderd.

Voorbeelden van afspraken zijn de afspraken die zijn gemaakt in het kader van het gebiedsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en Goed op Weg. In dit programma werken het Rijk en de Metropoolregio Amsterdam (MRA) aan de mobiliteitsvraagstukken die voortkomen uit de Verstedelijkingsstrategie voor de MRA.<sup>2</sup> De gemeenten die samenwerken in dit gebiedsprogramma kunnen de specifieke uitkering aanvragen. In het gebiedsprogramma Goed op Weg werken de provincie Utrecht, de gemeenten Utrecht en Amersfoort, Rijkswaterstaat en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen.

De specifieke uitkeringen die op basis van deze regeling worden verstrekt, zijn bedoeld voor het faciliteren van het proces om te komen tot afspraken met bijvoorbeeld onderwijsinstellingen en (eventueel) vervoerders om de druk op het openbaar vervoer door vervoer van studenten en scholieren beter te spreiden over de dag en in totaliteit te verminderen. De middelen kunnen onder andere worden gebruikt voor het doen van onderzoek naar onderwijs gerelateerde vervoersbewegingen, het organiseren van vormen van deelmobiliteit gericht op onderwijsinstellingen of het maken van afspraken over spreiding van les- en werktijden in tijd en ruimte.

<sup>2</sup> Meer informatie is te vinden op <https://samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/>.

*Ondersteuning bij kennisuitwisseling en planvorming door werkgevers en advisering aan werkgevers in verband met verduurzaming van woon-werkmobiliteit en zakelijk mobiliteit (artikel 3, eerste lid, aanhef en onderdeel c)*

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat de betrokken partijen, waaronder het Rijk en de regionale overheden, zich inzetten voor de verduurzaming van de personenmobiliteit, met als doel de jaarlijks afgelegde zakelijke (auto)kilometers in 2030 te verminderen met acht miljard. Woon-werkverkeer vormt hier een belangrijk onderdeel van. Naast de duurzaamheidseffecten heeft een dergelijke reductie ook gunstige effecten op de bereikbaarheid. Volle wegen en wegwerkzaamheden zorgen voor vertraging en andere vormen van hinder op de weg. Een samenhangende werkgeversaanpak zorgt voor synergievoordelen in het bereiken van de verschillende beleidsdoelen.

Werkgevers spelen een belangrijke rol in de wijze waarop werknemers naar hun werk (kunnen) reizen, onder meer door keuzes op het gebied van vestigingslocatie, beleid omtrent reiskosten en het aanbieden van voorzieningen zoals parkeergelegenheid. Werkgevers kunnen daarmee ook een belangrijke rol spelen in het (verder) verduurzamen van de werkgebonden personenmobiliteit. Het Rijk is voornemens regelgeving vast te stellen voor de verduurzaming van werkgebonden mobiliteit. Dit heeft als doel dat alle werkgevers met 100 werknemers of meer onder een vooraf vastgesteld emissieplafond voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot blijven. Met de financiële bijdrage geven het Rijk en regionale overheden ondersteuning aan de regionale werkgeversnetwerken. Deze netwerken delen kennis over het verduurzamen van de werkgebonden personenmobiliteit. Bijvoorbeeld over mogelijkheden voor subsidies of aanpassing van de reiskostenregeling. De netwerken geven ook advies op maat en stellen werkgevers in staat om van elkaar te leren en elkaar te stimuleren. Werkgevers worden door deze activiteiten gefaciliteerd om te voldoen aan de nieuwe wettelijke eisen.

Op basis van deze regeling kan het Rijk een specifieke uitkering verstrekken aan decentrale overheden waarmee in een Bestuurlijk Overleg afspraken zijn gemaakt over de financiering van maatregelen of maatregelpakketten met betrekking tot activiteiten die vallen onder deze regeling. Bij de verdeling van de beschikbare middelen wordt gekeken naar het aantal (vestigingen van) bedrijven met 100 werknemers of meer.

Naast deze afspraken zijn ook in een aantal zogenoemde gebiedsprogramma's afspraken gemaakt over de financiering van vergelijkbare maatregelen of maatregelpakketten. In een gebiedsprogramma werken meerdere overheden samen om de bereikbaarheidsopgaven in een gebied aan te pakken. Ook de kosten die voortvloeien uit deze afspraken komen in aanmerking voor een vergoeding op basis van deze regeling. Bij gebiedsprogramma's kunnen de middelen ook worden ingezet ten behoeve van de advisering en planvorming bij gebiedsgerichte aanpakken. Bij een dergelijk programma wordt de aanvraag voor een bijdrage gedaan door een provincie of gemeente. Deze middelen komen uit de reguliere begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

*Ondersteuning bij de uitvoering van de Fietsambitie 2022–2025 (artikel 3, eerste lid, aanhef en onderdeel d)*

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft op 18 juli 2022 het gezamenlijk met het samenwerkingsverband Tour de Force<sup>3</sup> opgestelde Nationaal Toekomstbeeld Fiets 2040 (NTF)<sup>4</sup> en de Fietsambitie 2022–2025<sup>5</sup> naar de Tweede Kamer gestuurd. Dit in aanvulling op de brief van de Staatssecretaris van 11 februari 2022 aan de Tweede Kamer over het proces en aanpak uitwerking coalitieakkoord<sup>6</sup> waarin een passage over het vervoer per fiets is opgenomen.

NTF geeft een beeld van het benodigde netwerk van doorfietsroutes en fietsparkeren in Nederland voor de korte en de (middel)lange termijn. Fietsstimulering is ook onderdeel van het NTF. Met het NTF wordt invulling gegeven aan de gezamenlijke ambitie om de fiets beter te benutten als volwaardige vervoersmodaliteit en deze meer in te zetten voor het oplossen van nationale opgaven op gebied van woningbouw en verstedelijking, bereikbaarheid, veiligheid en duurzaamheid. Met het NTF wordt de fiets voortaan als structurele en volwaardige optie meegenomen bij investeringsbeslissingen. Veiligheid is daarbij een van de prioriteiten. Mede op basis van het NTF worden samen met regionale overheden, gerichte plannen geformuleerd voor het verbeteren van fietsinfrastructuur (doorfietsroutes en fietsenstallingen).

<sup>3</sup> De partners van Tour de Force zijn: ANWB, BOVAG, CROW, CRa (Collega van Rijksadviseurs), DCE (Dutch Cycling Embassy), F10, Fietsersbond, FIPAVO (Vereniging van producten en leveranciers van fietsparkeervoorzieningen), IPO, Stichting Landelijk Fiets Platform, MRDH, Natuur & Milieu, NOC\*NSF, NS Stations, NTFU Wielersportbond, Platform3i, RAI, Safe (Stichting Aanpak Fiets- en E-bikediefstal), SWOV (Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid), Unie van Waterschappen, WN (Veilig Verkeer Nederland), VRA (Vervoerregio Amsterdam), VNG.

<sup>4</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/07/18/nationaal-toekomstbeeld-fiets>.

<sup>5</sup> Kamerstukken II 2021–2022, 31 305, nr. 362.

<sup>6</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/02/11/proces-en-aanpak-uitwerking-coalitieakkoord>.





In de Fietsambitie 2022–2025 zijn de volgende speerpunten benoemd voor de korte termijn:

1. Stimuleren van fietsen naar het werk, inclusief fietscampagnes, het realiseren van fietsparkeerplekken en een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes
2. Bij ontsluiting van nieuwe woningbouw aandacht besteden aan de ontsluiting per fiets
3. Zoveel mogelijk mensen aan het fietsen te krijgen en te houden.
4. Nederland wereldwijd fietsland nummer één te laten zijn en blijven.

In de Kamerbrief over het proces en aanpak van uitwerking coalitieakkoord is aanvullend de ambitie benoemd om mensen te stimuleren meer aan het lopen te krijgen en houden.

*Ondersteuning bij het doen van onderzoek en het opstellen en laten uitvoeren van plannen ten behoeve van de ontwikkeling van keten- en deelmobiliteit (artikel 3, eerste lid, aanhef en onderdeel e)*

Het Rijk en diverse regio's faciliteren de groei van keten- en deelmobiliteit door het realiseren van hubs. Hubs zijn fysieke plekken waar deelvoertuigen kunnen worden opgehaald, ingeleverd en – in het geval van elektrische auto's – kunnen worden opgeladen. Ook kan op hubs in veel gevallen worden overgestapt op andere vervoersmiddelen en zijn er soms aanvullende faciliteiten (b.v. een pakketkluis of watertappunt) aanwezig. Door het creëren van netwerken van deze hubs op verschillende locaties in zowel stedelijk als landelijk gebied wordt deelmobiliteit een volwaardig onderdeel van het mobiliteitsstelsel. Bovendien wordt verrommeling en hinder in de openbare ruimte door deelvoertuigen voorkomen. Het Rijk en diverse regio's hebben een nationaal concept ontwikkeld voor deelmobiliteits-hubs, met een uniforme uitstraling en gelijke randvoorwaarden voor aanbieders. Door deelmobiliteit te integreren in *Mobility as a service*-toepassingen kunnen reizigers deelmobiliteit eenvoudig onderdeel laten uitmaken van hun (keten)reis. Verschillende regio's hebben een plan van aanpak opgesteld voor het op korte termijn realiseren van hubs volgens het nationale concept. Op basis van de realisatie in deze regio's wordt kennis opgedaan en kunnen ook andere regio's hubs voor deelmobiliteit gaan opschalen. De investeringen zijn gericht op de realisatie van hubinfrastructuur in publieke ruimte en een enkele keer binnen een publieke parkeergarage. De middelen kunnen ook besteed worden aan de voorbereiding van de hubs. De middelen mogen niet worden besteed aan het afnemen van producten of diensten van deelmobiliteitsaanbieders.

*Advisering over en ondersteuning bij opstellen van een regionaal plan van aanpak voor verkeer en vervoer van goederen gericht op verbetering van de bereikbaarheid en vermindering van CO<sub>2</sub>-emissie en advisering over en ondersteuning bij de uitvoering van dat plan van aanpak (artikel 3, eerste lid, aanhef en onderdeel f)*

Om de concurrentiepositie van Nederland als distributieland te kunnen handhaven, wordt door de rijksoverheid, decentrale overheden, verladers en logistieke dienstverleners sterk ingezet op de verbetering van de bereikbaarheid. Tegelijkertijd zijn logistieke operaties niet alleen een belangrijke bron van uitstoot van CO<sub>2</sub>, maar ook van de emissies van NO<sub>x</sub> en fijnstof. Daarom wordt gewerkt aan een versnelling gericht op zero-emissie logistiek. Voor stadslogistiek, het ophalen en afleveren van goederen in de stadskernen, is in het Klimaatakkoord afgesproken dat in de 30 tot 40 grotere steden uiterlijk in 2025 middelgrote zero-emissie zones (ZE-zones) zijn vastgesteld. Maar de totale logistieke keten omvat meer dan alleen stadslogistiek. Daar horen onder andere ook het vervoer van en naar de steden en logistieke clusters bij. De aanpak van stadslogistiek dient derhalve als integraal onderdeel van de totale logistieke keten benaderd te worden.

Gebleken is dat een integraal beeld van de effecten van verduurzaming op de verschillende deelrekenen van logistiek ontbreekt. Met name de effecten van veranderingen in de totale logistieke keten op de stadslogistiek (ook wel bekend als de *last mile* van de logistiek) zijn onvoldoende duidelijk, hetgeen een effectieve regionale doorvertaling van de Uitvoeringsagenda ZE Stadslogistiek moeilijk maakt. De aanpak van de stadslogistiek, en daarmee van het laatste stukje van de reis, kan tenslotte niet los worden gezien van de ontwikkelingen in de andere onderdelen van de logistieke keten. Daarom is in het kader van de BO MIRT 2019 afgesproken om per MIRT-landsdeel een plan van aanpak op te stellen voor een integrale logistieke aanpak, oftewel een aanpak die kijkt naar de hele vervoersketen, gericht op bereikbaarheid en duurzaamheid. Dit plan van aanpak heeft tot doel Rijk en regio in staat te stellen gezamenlijk te werken aan het opstellen van een vertaling van de nationale uitvoeringsagenda Zero Emissie Stadslogistiek per MIRT-landsdeel voor de periode 2020-2025 met betrekking tot het invoeren van ZE-zones in de grote steden.

*Het realiseren van fysieke infrastructurele aanpassingen van lokale of regionale aard (artikel 3, eerste lid, aanhef en onderdeel g)*

De minister kan op aanvraag een specifieke uitkering verstrekken voor de kosten van een project of projectpakket van decentrale overheden, indien met dit pakket ook een nationaal belang wordt



gediend. Het kan hierbij zowel gaan om aanpassingen in de weg- als in de spoorinfrastructuur.

De provincie is verantwoordelijk voor het brede regionale verkeers- en vervoerbeleid. Vanuit die verantwoordelijkheid worden door decentrale overheden soms aanpassingen gedaan die lokaal of regionaal van aard zijn, zoals de aanleg van een nieuw station langs sporen die eigendom zijn van het Rijk of aanpassingen aan de vluchtstrook van een rijksweg, zodat deze strook in de spits kan worden gebruikt als busstrook. De decentrale overheid is dan verantwoordelijk voor de kosten, maar aangezien een dergelijke maatregel ook kan bijdragen aan nationale belangen, kan in de bestuurlijke overleggen afgesproken worden dat vanuit het Mobiliteitsfonds een bijdrage aan een dergelijke maatregel wordt verstrekt.

Daarnaast komt het soms voor dat een decentrale overheid aanpassingen doet aan de eigen infrastructuur, en daarbij ook een onderdeel dat in beheer is bij het Rijk, meeneemt. Een dergelijke situatie doet zich bijvoorbeeld voor bij de Rijnbrug in Arnhem, waar een provinciale weg over een rijksbrug zal worden verbreed, waarbij het Rijk een bijdrage levert aan het verbreden van deze weg onder verantwoordelijkheid van de regio.

*Het verrichten van onderzoeken ten behoeve van een veilig, slim en duurzaam gebruik van lokale en regionale mobiliteitsinfrastructuur (artikel 3, eerste lid, aanhef en onderdeel h)*

In het bestuurlijke overleg worden afspraken gemaakt over MIRT-onderzoeken, bijvoorbeeld onderzoeken naar de problematiek op een bepaalde vervoerscorridor of onderzoek ten behoeve van het uitwerken van een aanpak voor verbetering van de mobiliteit in een bepaald gebied. Vaak worden deze onderzoeken door het Rijk gedaan of zijn het Rijk en de betreffende regio samen opdrachtgever. Soms worden afspraken gemaakt dat het Rijk een bijdrage levert aan een onderzoek dat door een andere overheid wordt uitgevoerd. Dergelijke bijdragen kunnen op grond van deze regeling worden verleend.

*Ondersteuning, organisatie en uitvoering van een aanpak, gericht op het gebiedsgericht beperken van de hinder van infrastructurele werkzaamheden door in te zetten op slim plannen en slim reizen (artikel 3, eerste lid, aanhef en onderdeel i)*

De komende jaren ontstaat in alle landsdelen regelmatig hinder. Dit komt door beheer en onderhoud en door grote werkzaamheden vanwege aanleg, vervanging en renovatie. Een gedeeltelijke of volledige wegafsluiting van korte of langere tijd zorgt voor files en langere reistijden voor weggebruikers. Daarom is het belangrijk om werkzaamheden zoveel mogelijk vooraf te plannen en tijdens de hinder te zorgen voor alternatieve routes en andere modaliteiten. Dit beperkt de hinder voor weggebruikers en biedt tegelijk de kans om hen kennis te laten maken met alternatieve routes, modaliteiten en verplaatsingsmomenten.

In de BO MIRT van 2020 spraken de overheden af om in elke regio via een regionaal samenwerkingsverband te zorgen voor een hinder- en mobiliteitsaanpak. In 2022 is hier verder opvolging aan gegeven. Activiteiten die mogelijk gefinancierd worden, zijn gericht op het omgaan met hinder rond specifieke projecten en een projectoverstijgende aanpak.

*De ondersteuning van het samenwerkingsverband 'Clean Energy Hubs' gericht op de uitrol van alternatieve laad- en tankinfrastructuur in NL (artikel 3, eerste lid, aanhef en onderdeel j)*

Het landelijke samenwerkingsverband Clean Energy Hubs (CEH's) (bestaande uit 9 provincies, RWS, HBR en het Ministerie van IenW) werkt gezamenlijk aan het realiseren van een landelijk dekkend netwerk van CEH's in 2030.

Clean Energy Hubs zijn (semi)publiek toegankelijke locaties voor tank-, laad- of bunkerfaciliteiten met minimaal twee alternatieve duurzame energiebronnen (o.a. biobrandstoffen zoals bioLNG of HVO, elektrisch laden, waterstof) met mogelijke en/of wenselijke combinaties van andere functies zoals openbaar vervoer, horeca, truckparking, vergaderruimtes, overslagpunten.

Op dit moment is de infrastructuur voor deze duurzame energiedragers in Nederland nog beperkt. Om tot een versnelling van de realisatie van een landelijk dekkend netwerk van CEH's te komen is het nodig dat de verschillende betrokken partijen intensief met elkaar samenwerken. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om het delen van informatie over haalbaarheidsonderzoeken en van juridische en beleidsmatige aspecten zoals vergunningverlening.

Het doel van dit onderdeel van de regeling is het bijdragen aan het in stand houden van een *learning community* rond de CEH's, gericht op het bundelen en verspreiden van landelijke en regionale kennis over CEH's, advisering over regionale en landelijke (beleids-)knelpunten en locaties t.b.v. een landelijk



dekkend netwerk, het faciliteren van benutting van Europese en nationale fondsen en de afstemming over financiering van CEH's. De betrokken partijen dragen zelf ook jaarlijks bij aan de organisatiekosten.

Voorwaarde voor de financiering van de bovengenoemde categorieën activiteiten is dat de afspraken een nationaal belang hebben, uitsluitend betrekking hebben op de aanleg, de aanpassing of het gebruik van lokale of regionale mobiliteitsinfrastructuur en niet in aanmerking voor een specifieke uitkering op grond van de Regeling specifieke uitkeringen lokale en regionale MIRT-projecten en MIRT-projectpakketten.

#### **4. Criteria en randvoorwaarden**

*Kosten die niet in aanmerking voor een specifieke uitkering op grond van een andere SPUK-regeling.*

Projecten of projectpakketten waarover afspraken zijn gemaakt in het Bestuurlijk Overleg komen in aanmerking voor de onderhavige regeling als de verwachte realisatiekosten het drempelbedrag van de Regeling specifieke uitkeringen lokale en regionale MIRT-projecten en MIRT-projectpakketten bovengenoemde regeling niet overschrijden en voldoen aan de overige voorwaarden van de onderhavige regeling.

Maatregelen die in de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving en de Bestuurlijke Overleggen MIRT van 2022 of 2023 zijn gemaakt in het kader van de versnelling woningbouw komen ook niet in aanmerking voor een uitkering op basis van de onderhavige regeling. Voor deze afspraken worden separate regelingen opgesteld.

#### *Aanvraag specifieke uitkering*

Een aanvraag kan alleen worden ingediend door een provincie, een gemeente, de Vervoerregio Amsterdam of de Metropoolregio Rotterdam Den Haag waarmee in het kader van een Bestuurlijk Overleg afspraken zijn gemaakt over de financiering van maatregelen of maatregelpakketten met betrekking tot activiteiten waarvoor op grond van de deze regeling een specifieke uitkering kan worden verstrekt.

Alleen zij kunnen dus, onder de voorwaarden die in de onderhavige regeling worden gesteld, in aanmerking komen voor een specifieke uitkering. Voor de activiteiten behorende bij de afspraken die worden gemaakt na 1 oktober 2023 kan een aanvraag worden ingediend voor 1 april als het gaat om afspraken gemaakt in het Bestuurlijke Overleg MIRT en voor 1 oktober als het gaat om afspraken gemaakt in het Bestuurlijke Overleg Leefomgeving. Voor de activiteiten behorende bij afspraken uit het bestuurlijke overleg van 2022 en het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving uit 2023 kan een aanvraag tot twaalf weken na publicatie van deze regeling worden ingediend. De afspraken, gemaakt in de bestuurlijke overleggen, worden, in de vorm van een lijst, door de betrokken bewindspersonen aan de Tweede Kamer aangeboden.

#### *Toetsing door het Rijk*

Een aanvraag zal worden getoetst aan het doel van deze regeling en de daarin gestelde voorwaarden. In principe worden de afspraken in het kader van het Bestuurlijke Overleg gemaakt op basis van cofinanciering. Cofinanciering houdt in dat het Rijk en de decentrale overheden beide een deel van de kosten dragen. Om die reden toetst het Rijk of door de aanvrager zelf voldoende eigen middelen beschikbaar worden gesteld.

#### *Omzetbelasting*

Indien een aanvrager in aanmerking komt voor compensatie uit het BTW-compensatiefonds, dient het Rijk deze compensabele omzetbelasting bij verstrekking van de uitkering over te boeken naar het BTW-compensatiefonds. Dit doet het Rijk op basis van een bij de aanvraag meegestuurde onderbouwing van de compensabele omzetbelasting. Het bedrag van de compensabele omzetbelasting telt mee bij het bepalen of het maximumbedrag, bedoeld in artikel 7, eerste lid, van deze regeling, is bereikt. In de aanvraag tot verlening van een specifieke uitkering dient te worden aangegeven welk deel van de omzetbelasting compensabel is. Als de aanvrager van mening is dat de omzetbelasting niet compensabel is, rust de bewijsplicht bij de aanvrager. In de aanvraag moet dit worden gemotiveerd.

## ***Kosten die in aanmerking komen voor vergoeding en kosten die daarvoor niet in aanmerking komen***

De specifieke uitkering is bedoeld voor de kosten die voortkomen uit de uitvoering van de in het kader van het bestuurlijke overleg gemaakte afspraken. Kosten die in aanmerking komen voor een specifieke uitkering op grond van deze regeling zijn: eenmalige of tijdelijke voorbereidingskosten, uitvoeringskosten, infrastructurele kosten en kosten voor kennisuitwisseling. Voorbereidingskosten betreffen bijvoorbeeld planvorming om maatregelen uit te voeren. Uitvoeringskosten betreffen onder meer de kosten voor de inzet (of het inhuren) van personeel, het organiseren van bijeenkomsten of het inkopen van technische middelen (apparatuur en software, systeemkoppelingen inclusief analyse, ontwerp, architectuur, systeemontwerp en uitvoering). Infrastructurele kosten beslaan onder andere de aanleg van infrastructuur en maatregelen die randvoorwaardelijk zijn voor het beter gebruik van de bestaande infrastructuur. Kosten voor kennisuitwisseling bestaan uit maatregelen om overheden of derde partijen (zoals werkgevers) kennis te laten verspreiden om van elkaar te leren.

Om te voorkomen dat dezelfde kosten meerdere keren worden vergoed, komen kosten van een maatregel of maatregelenpakket waarover reeds eerder op basis van deze regeling een bijdrage vanuit het Rijk is verstrekt niet in aanmerking voor vergoeding. Dat geldt ook voor kosten waarvoor langs andere weg een bijdrage is of wordt verstrekt, zoals een EU-subsidie, een decentralisatie-uitkering, een specifieke uitkering op grond van een andere regeling, of een incidentele specifieke uitkering. Kosten die voortvloeien uit al eerder gemaakte afspraken over deelname aan landelijke data-organisaties of voorzieningen, dan wel specifieke projectopdrachten aan deze organisaties, komen evenmin in aanmerking voor vergoeding.

Kosten die voor de inwerkingtreding van deze regeling zijn gemaakt en voortvloeien uit een Bestuurlijk Overleg dat heeft plaatsgevonden in 2022 en 2023 kunnen voor een specifieke uitkering in aanmerking komen.

## ***5. Grondslagen van de regeling en toepasselijke wetgeving***

De bijdragen die op basis van deze regeling kunnen worden verstrekt, zijn specifieke uitkeringen in de zin van de Financiële-verhoudingswet. De grondslag van deze regeling is gelegen in de Kaderwet subsidies I en M. Naast de Financiële-verhoudingswet en de Kaderwet subsidies I en M is titel 4.2 (Subsidies) van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) op de specifieke uitkeringen van toepassing.<sup>7</sup> Titel 4.2 van de Awb bevat onder andere bepalingen over subsidieverlening en -vaststelling, de omstandigheden en voorwaarden waaronder intrekking of wijziging mogelijk is en over betaling en terugvordering.

## ***6. Verantwoording***

Die financiële verantwoording over de besteding van specifieke uitkeringen moet plaatsvinden overeenkomstig artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet, via de SiSa-methode (Single information Single audit). Deze systematiek wordt voorgeschreven in de Regeling informatieverstrekking sisa.

## ***7. Inwerkingtreding van de regeling***

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de uitzonderingsmogelijkheid op de minimuminvoeringstermijn, genoemd in Aanwijzing 4.17, vijfde lid, onder a, van Aanwijzingen voor de regelgeving. Aangezien deze regeling mede betrekking heeft op afspraken die in het verleden met decentrale overheden zijn gemaakt, is inwerkingtreding zo spoedig mogelijk wenselijk.

## ***8. Regeldruk***

De verantwoording over de besteding van de specifieke uitkering op grond van artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet verloopt via de jaarrekening van de gemeente en de provincie en de systematiek van 'single information, single audit' (SiSa-systematiek). Dit leidt tot minimale administratieve lasten voor de ontvangers alsook minimale uitvoeringslasten voor de rijksoverheid.

## ***9. Financiële gevolgen***

Deze regeling maakt het mogelijk specifieke uitkeringen te verstrekken aan decentrale overheden. De regeling heeft geen directe financiële gevolgen voor burgers of bedrijfsleven. De afspraken die zijn

<sup>7</sup> Dit volgt uit artikel 2 van de Kaderwet subsidies I en M.



gemaakt in het Bestuurlijk Overleg, worden aan de Tweede Kamer toegezonden en daar ook besproken. De bedragen die op basis van deze regeling worden verstrekt, zijn eenmalige uitkeringen. Zij worden verantwoord in de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

## **10. Consultatie**

Tijdens het Bestuurlijk Overleg worden concrete afspraken gemaakt over projecten die provincies, gemeenten of vervoerregio's zullen uitvoeren in het kader van het bevorderen van doelmatiger en duurzamer gebruik van mobiliteitsinfrastructuur. Deze afspraken hebben ook betrekking op de financiële bijdragen van het Rijk aan die projecten en het percentage van de kosten dat een ontvanger zelf dient te dragen. De afspraken zijn waar nodig verder uitgewerkt in plannen van aanpak die door de betrokken partijen zijn vastgesteld.

Internetconsultatie heeft niet plaatsgevonden, aangezien deze regeling geen rechtstreekse verandering teweegbrengt in de rechten en plichten van burgers of bedrijven en ook geen ingrijpende gevolgen heeft voor de uitvoeringspraktijk. Om deze reden is de regeling ook niet voorgelegd aan de ATR. Er is, gezien het meerjarige karakter van de regeling, wel bestuurlijke consultatie doorlopen.

Het Interprovinciaal Overleg heeft geen consultatiereactie gestuurd op de ontwerpregeling. De VNG heeft aangegeven geen voorstander te zijn van SPUK-regelingen voor de financiering van mobiliteitsprojecten. De VNG is positief over de uitgangspunten van de stimuleringsregeling en over de langere looptijd. De VNG zou graag de middelen ook mogen inzetten voor de eigen organisatie. Daarnaast roept de VNG op de administratieve verantwoording zoveel mogelijk te beperken.

De reactie van de VNG heeft geleid tot aanpassing van artikel 5, zodat ook de kosten die worden gemaakt door de eigen organisatie in aanmerking komen voor een bijdrage op grond van deze regeling. De verantwoording over de bijdragen op grond van deze regeling zal beperkt worden tot die informatie die nodig is om te kunnen vaststellen of de middelen rechtmatig zijn besteed. Op grond van de Financiële-verhoudingswet kunnen de financiële middelen die worden toegezegd in de Bestuurlijke Overleggen alleen worden verstrekt via een specifieke uitkering, omdat over de besteding van deze middelen afspraken zijn gemaakt tussen het Rijk en de ontvanger van de middelen. Daarmee zijn de middelen niet beleids- en bestedingsvrij.

## **11. Evaluatie**

Over de bestedingen die in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport worden gedaan, wordt het parlement geïnformeerd via het MIRT-projectenboek, voortgangsbrieven en het jaarverslag van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De ontvangers van de op basis van deze regeling verstrekte specifieke uitkeringen dienen hun medewerking te verlenen aan de evaluatie van de doeltreffendheid en effecten hiervan.

## **Artikelsgewijs**

### ***Artikel 1 (Begripsbepalingen)***

Voor de begrippen Bestuurlijk Overleg wordt verwezen naar paragraaf 2 van het algemene deel van de toelichting en voor het begrip specifieke uitkering naar de artikelsgewijze toelichting bij artikel 3.

### ***Artikel 2 (Doel van de regeling)***

Op de achtergronden en het doel van deze regeling is ingegaan in de paragrafen 2 en 3 van het algemeen deel van deze toelichting.

### ***Artikel 3 (Activiteiten waarvoor een specifieke uitkering kan worden aangevraagd)***

Op basis van artikel 3 kunnen provincies, gemeenten, Vervoerregio Amsterdam of Metropoolregio Rotterdam Den Haag waarmee hierover in het kader van de Bestuurlijke Overleggen MIRT over de financiering van maatregelen of maatregelpakketten afspraken zijn gemaakt, voor de activiteiten waarop die maatregelen of maatregelpakketten betrekking hebben en onder de daarbij overeengekomen voorwaarden een specifieke uitkering aanvragen.

Artikel 3 vermeldt de categorieën van activiteiten waarvoor een specifieke uitkering kan worden verstrekt. Voor een nadere beschrijving van deze activiteiten en de bijbehorende voorwaarden wordt verwezen naar paragraaf 3 van het algemeen deel van deze toelichting.

#### **Artikel 4 (Kosten die in aanmerking komen voor een specifieke uitkering)**

In artikel 4 worden de kosten vermeld die in aanmerking genomen kunnen worden bij het verstrekken van een specifieke uitkering op basis van deze regeling. De afspraken die worden gemaakt in het kader van Bestuurlijke overleggen MIRT en Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving houden doorgaans in dat de aanvrager van een specifieke uitkering een bij de betreffende afspraak bepaald percentage van de kosten voor eigen rekening neemt (cofinanciering). Een specifieke uitkering zal dus steeds slechts een deel van de kosten dekken. Of een kostensoort in aanmerking komt voor een specifieke uitkering en zo ja, welk percentage daarvan in aanmerking komt, wordt in de specifieke afspraak bepaald.

Omdat deze regeling mede betrekking heeft op afspraken die in het verleden zijn gemaakt, is het mogelijk dat medeoverheden al met de uitvoering van de afspraken zijn begonnen. Om die reden is in het tweede lid geregeld dat kosten die zijn gemaakt voor de inwerkingtreding van deze regeling in aanmerking voor een specifieke uitkering kunnen komen. Dit onverminderd artikel 5, aanhef en onderdeel c, dat bepaalt dat kosten die zijn gemaakt vóór het maken van de betreffende afspraken niet in aanmerking komen.

#### **Artikel 5 (Kosten die niet in aanmerking komen voor een specifieke uitkering)**

Artikel 5 bevat een opsomming van de kosten die niet gedekt worden door een specifieke uitkering. De redenen zijn hiervoor in paragraaf 4 van het algemeen deel toegelicht. Dat de in dit artikel genoemde kosten worden uitgezonderd bij het bepalen van de hoogte van de specifieke uitkering, brengt met zich mee dat zij, voor zover zij niet op een andere wijze worden gedekt, voor rekening komen van de aanvrager.

#### **Artikel 6 (Uitkeringsplafond en wijze van verdelen)**

Artikel 4, tweede lid, van de Kaderwet subsidies I en M schrijft voor dat een op die wet gebaseerde regeling een uitkeringsplafond en de wijze van verdeling hiervan bevatten. Het uitkeringsplafond wordt door de minister voor een kalenderjaar vastgesteld. De verdeling van de middelen vindt plaats overeenkomstig de afspraken die hierover zijn gemaakt in het kader van een bestuurlijk overleg. Omdat het wenselijk wordt geacht deze regeling zo spoedig mogelijk in werking te laten treden, wordt een eerste uitkeringsplafond vastgesteld voor de periode vanaf inwerkingtreding van deze regeling tot en met 31 december 2024.

#### **Artikel 7 (Hoogte specifieke uitkering)**

In het kader van de bestuurlijke overleggen worden jaarlijks maximumbedragen overeengekomen die beschikbaar zijn voor de verschillende categorieën van activiteiten, bedoeld in artikel 3.

De hoogte van het beschikbare bedrag voor een specifieke uitkering voor de activiteiten van een aanvrager wordt in eerste instantie bepaald op basis van de genoemde afspraken. Moet over (een deel van) de kosten van de activiteiten waarvoor een specifieke uitkering verleend kan worden, door de aanvrager omzetbelasting worden afgedragen die in aanmerking komt voor compensatie uit het BTW-compensatiefonds, dan wordt die op het beschikbare bedrag in mindering gebracht. De specifieke uitkering bedraagt dus niet meer dan het beschikbare bedrag op basis van de afspraken minus de compensabele omzetbelasting. Zie eveneens paragraaf 4 van het algemeen deel van deze toelichting.

#### **Artikel 8 (Begrotingsvoorboud)**

De specifieke uitkeringen die op basis van deze regeling worden verstrekt komen ten laste komen het Mobiliteitsfonds.

Op grond van artikel 7, derde lid, van de Wet Mobiliteitsfonds moeten specifieke uitkeringen die ten laste komen van een begroting van het Mobiliteitsfonds die nog niet is vastgesteld, worden verleend onder de voorwaarde, bedoeld in artikel 4:34 van de Awb (begrotingsvoorboud). Dit artikel geeft invulling aan deze verplichting. Een begrotingsvoorboud houdt in dat in de begroting van het fonds voldoende middelen ter beschikking moeten worden gesteld. Dit maakt het mogelijk om, onder de voorwaarden die daaraan in artikel 4:34 van de Awb met het oog op de rechtszekerheid worden gesteld, op de verlening van een specifieke uitkering terug te komen voor zover de begroting dit redelijkerwijs noodzakelijk maakt.

#### **Artikel 9 (Aanvraag voor verlening specifieke uitkering)**

Aanvragen tot verlening van een specifieke uitkering kunnen worden ingediend voor 1 april voor

afspraken gemaakt in het Bestuurlijke Overleg MIRT en voor 1 oktober voor afspraken gemaakt in het Bestuurlijke Overleg Leefomgeving. Voor afspraken uit het Bestuurlijke Overleg van 2022 kan een aanvraag tot uiterlijk twaalf weken na de publicatie van deze regeling worden ingediend. Provincies, gemeenten en vervoerregio's hebben zo een ruime periode om de aanvragen in te dienen.

Een aanvraag tot verlening van een specifieke uitkering moet een overzicht bevatten van de voorgestelde activiteiten, een tijdsplanning en een beschrijving van de wijze waarop en de mate waarin zij bijdragen aan het doel van deze regeling. De aanvraag dient verder te worden onderbouwd met een specificatie en raming van de kosten en een beschrijving van de dekking van de niet onder de aanvraag vallende kosten.

Voor het doen van een aanvraag zal een digitaal formulier beschikbaar worden gesteld.

#### ***Artikel 10 (Afwijzingsgronden)***

Een aanvraag tot verlening van een specifieke uitkering wordt afgewezen als die niet voldoet aan deze regeling of onvoldoende bijdraagt aan het doel van deze regeling. Een aanvraag kan ook (gedeeltelijk) worden afgewezen indien de gevraagde bijdrage aan de kosten die in aanmerking komen voor een specifieke uitkering niet redelijk of aannemelijk zijn. Deze situaties zullen zich zelden tot niet voordoen, aangezien de aanvraag invulling geeft aan gemaakte afspraken.

#### ***Artikel 11 (Verlening specifieke uitkering)***

In het tweede lid is een verlengingsmogelijkheid opgenomen voor het geval een beschikking niet binnen de reguliere termijn van dertien weken kan worden afgegeven.

Een beschikking tot verlening van een specifieke uitkering zal in ieder geval een beschrijving van de activiteiten waarvoor de uitkering wordt verstrekt, de periode waarvoor de specifieke uitkering wordt verleend en een vermelding van het bedrag van de uitkering moeten bevatten. In de beschikking kan verder bijvoorbeeld een verplichting om een bepaald percentage van de kosten voor eigen rekening te nemen of een nadere specificatie van de verplichtingen die worden genoemd in artikel 13, worden opgenomen.

#### ***Artikel 12 (Voorschotverlening)***

Indien een specifieke uitkering wordt verleend, vermeldt de beschikking tot verlening van die specifieke uitkering de bevoorschottingsritme. Een voorschot kan voor het volledige bedrag dat is toegekend worden gegeven of voor een deel daarvan. Dit is afhankelijk van de gemaakte afspraken en de hoogte van de verleende specifieke uitkering. Het is niet noodzakelijk dat voor de voorschotten een aanvraag wordt ingediend.

#### ***Artikel 13 (Verplichtingen ontvanger)***

De beschikking tot verlening van die specifieke uitkering vermeldt de uiterste datum waarop de activiteiten waarvoor de specifieke uitkering is verleend, moeten zijn afgerond. Deze datum maakt deel uit van de specifieke afspraken in de bestuurlijke overleggen en verschillen daardoor per geval.

Dit artikel bevat verder een meldingsplicht zodra het aannemelijk is dat de activiteiten waarvoor een specifieke uitkering is verleend niet, niet tijdig of niet geheel aan de verplichtingen van deze regeling zullen voldoen.

#### ***Artikel 14 (Verantwoording)***

De verantwoording door provincies, gemeenten en vervoerregio's over de besteding van een specifieke uitkering dient plaats te vinden op de wijze die is bepaald in artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet en de daarop gebaseerde Regeling verantwoording sisa. Dit volgt rechtstreeks uit de Financiële-verhoudingswet.

#### ***Artikel 15 (Vaststelling specifieke uitkering)***

De minister stelt de specifieke uitkering vast. De vaststelling wordt gebaseerd op de eindverantwoording die in het kalenderjaar volgend op het kalenderjaar waarin de activiteiten zijn afgerond overeenkomstig artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet door de ontvanger aan de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is gezonden. De vaststelling vindt plaats binnen zes maanden nadat aan alle genoemde voorwaarden is voldaan. Voorwaarden zijn dat de activiteiten



waarvoor de uitkering is verleend, volledig zijn uitgevoerd en volledig is voldaan aan de verplichtingen, bedoeld in artikel 13.

In de regel zal de vaststelling plaatsvinden overeenkomstig het besluit tot verlening. Als de werkelijke kosten van de activiteiten lager blijken te zijn dan bij de verlening was geraamd, kan de uitkering op een lager bedrag worden vastgesteld. Artikel 4:46, tweede lid, van de Awb bepaalt dat de specifieke uitkering ook op een lager bedrag kan worden vastgesteld als blijkt dat de activiteiten niet of niet volledig hebben plaatsgevonden of niet is voldaan aan de verplichtingen die aan de uitkering zijn verbonden.

#### ***Artikel 16 (Terugvordering)***

Indien de specifieke uitkering op een lager bedrag wordt vastgesteld, kan het te veel betaalde worden teruggevorderd. Dit geldt ook als de beschikking tot verlening wordt ingetrokken of ten nadele van de ontvanger van de uitkering wordt gewijzigd (artikel 4:48 van de Awb). Terugvordering kan plaatsvinden tot vijf jaren na de vaststelling van de specifieke uitkering.

#### ***Artikel 18 (Inwerkingtreding en vervaldatum)***

Deze bepaling is toegelicht in paragraaf 7 van het algemeen deel van deze toelichting. Voor de situatie waarin op de vervaldatum nog niet alle specifieke uitkeringen die op basis van deze regeling zijn verstrekt, onherroepelijk vaststaan, bepaalt artikel 18 dat de regeling op die gevallen van toepassing blijft. De verplichting tot publicatie van een evaluatieverslag uit artikel 17 blijft bestaan totdat daaraan is voldaan.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers*



## **Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 1 december 2025, nr. IENW/BSK-2025/105165, houdende regels voor de verstrekking van een specifieke uitkering in verband met de aanleg en verbetering van openbare havenfaciliteiten op de goederenvervoercorridors Oost, Zuidoost en Zuid of maatregelen gericht op het versterken van multimodaal en duurzaam gebruik van goederenvervoer op de multimodale knooppunten (Regeling specifieke uitkering realisatiepacten bovengemiddelde knooppunten goederenvervoercorridors Oost, Zuidoost en Zuid 2025–2027) [KetenID W GK027873]**

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 17, eerste lid, van de Financiële-verhoudingswet, de artikelen 6, tweede lid, en 7, derde lid, van de Wet mobiliteitsfonds en de artikelen 3, eerste lid, aanhef en onderdeel a, 4, eerste en tweede lid en 5, onderdelen a tot en met i en l, van de Kaderwet subsidies I en M en artikel 2, derde lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M;

Besluit:

### **Artikel 1 Begripsbepalingen**

In deze regeling wordt verstaan onder:

*bovengemiddelde logistieke multimodale knooppunten op de goederenvervoercorridors*: de zeehavens Amsterdam, Rotterdam, Moerdijk en North Sea Port (fysieke havens Terneuzen en Vlissingen) de bovengemiddelde achterlandknooppunten/binnenhavens Tilburg, Venlo, Sittard/Geleen-Stein, Tiel en Nijmegen;

*de minister*: de Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

*gemeenten*: de gemeenten Rotterdam, Tilburg, Venlo, Nijmegen en Tiel;

*goederenvervoercorridors*: corridor Oost (corridor Rotterdam – Arnhem/Nijmegen – Duitsland), corridor Zuidoost (corridor Rotterdam – Noord-Brabant/Limburg – Duitsland/België) en corridor Zuid (corridor Amsterdam – Rotterdam – Zeeland Seaports – Seine-Nord);

*multimodaal goederenvervoer*: goederenvervoer dat gebruik maakt van meerdere transportmodaliteiten zoals wegvervoer, binnenvaart, spoorgoederenvervoer of buisleidingen;

*ontvanger*: de provincie of gemeente die uitvoering geeft aan het realisatiepact en waarin het bovengemiddeld multimodaal knooppunt geografisch is gelegen en waar een afgestemd realisatiepact voor is vastgesteld dat in het BO-MIRT GVC is bekrachtigd;

*provincies*: de provincies Limburg, Noord-Brabant, Zuid-Holland, Gelderland, Noord-Holland en Zeeland;

*realisatiepact*: een door het Rijk, provincie en gemeente overeengekomen visiedocument met een lijst van infrastructurele en flankerende opgaven die in de daaropvolgende jaren daar waar mogelijk adaptief zullen worden opgepakt om de multimodale ontwikkeling en economische en duurzame meerwaarde van het logistieke bovengemiddelde knooppunt te versterken;

*regionale logistieke netwerken*: regionaal georganiseerde goederenvervoerverbindingen buiten de corridorgebieden.

### **Artikel 2 Toepasselijkheid Kaderbesluit subsidies I en M**

De artikelen 6, eerste lid, 8, tweede lid, onderdeel a, en derde lid, 10, eerste tot en met derde lid, 11, 12, aanhef en onderdelen b, c, en i, 14, eerste en vierde lid, 17, eerste lid, aanhef en onderdelen a tot en met c, e en f, 18, 23, eerste lid, en 24, eerste lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M zijn van overeenkomstige toepassing op deze regeling.

### **Artikel 3 Doel van de regeling**

Vanuit deze regeling stelt de minister een specifieke uitkering beschikbaar aan provincies of gemeenten als bijdrage in de kosten van de uitvoering van de binnen de realisatiepacten afgesproken acties. Hiermee wordt de rol van bovengemiddelde logistieke multimodale knooppunten op de goederenver-





voercorridors bij het multimodale goederenvervoer op die corridors, alsmede de aansluiting van de regionale logistieke netwerken op die corridors via deze knooppunten, versterkt.

#### **Artikel 4 Voor uitkering in aanmerking komende kosten en de hoogte van de uitkering**

1. Voor een specifieke uitkering komen de kosten voor de in het realisatiepact afgestemde opgaven in aanmerking, hieronder kunnen ook kosten vallen die voor inwerkingtreding van deze regeling zijn gemaakt in verband met de eerdere start van de uitvoering van een overeengekomen realisatiepact.
2. Een specifieke uitkering bedraagt ten hoogste 50% van het totaal van de in aanmerking komende kosten als bedoeld in het eerste lid:
  - a. met een maximum van € 2.500.000,- inclusief omzetbelasting, voor het realisatiepact Rotterdam en omgeving;
  - b. met een maximum van € 1.000.000,- inclusief omzetbelasting, voor de overige realisatiepacten.
3. Het uitkeringsplafond bedraagt € 10.500.000,-.

#### **Artikel 5 Aanvraag**

1. Een gemeente of provincie die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de maatregelen en acties binnen een realisatiepact waarvan de co-financiering voor maximaal 50% bestuurlijk is geaccordeerd, kan bij de minister een specifieke uitkering aanvragen.
2. De aanvraag dient een opgave te bevatten van:
  - a. de kosten van de uitvoering van het realisatiepact en de maatregelen en acties waarvoor de specifieke uitkering wordt gevraagd met een toelichting hoe deze passen binnen het overeengekomen realisatiepact;
  - b. het tijdspad voor de uitvoering van de maatregelen en acties; en
  - c. de bestuurlijk geaccordeerde financiering van de maatregelen en acties waaruit blijkt dat de gevraagde specifieke uitkering niet meer dan 50% van de totale kosten van de in onderdeel a bedoelde maatregelen en acties bedraagt.
3. Aanvragen voor verlening kunnen tot uiterlijk 30 september 2027 bij de minister worden ingediend.

#### **Artikel 6 Afwijzingsgronden**

De minister beslist afwijzend op een aanvraag om een specifieke uitkering, indien:

- a. de 50% decentrale publieke cofinanciering niet bestuurlijk is geformaliseerd;
- b. de aanvraag afzonderlijk of cumulatief het in artikel 4, tweede lid, bedoelde maximum bedrag overschrijdt;
- c. de opgevoerde kosten zijn gemaakt vóór het moment van afsluiten van het realisatiepact.

#### **Artikel 7 Verlening**

1. De beschikking tot verlening van de specifieke uitkering bevat het bedrag dat betrekking heeft op de compensabele BTW-component die wordt toegevoegd aan het BTW-compensatiefonds.
2. Een specifieke uitkering ten laste van een begroting die nog niet is vastgesteld, wordt verleend onder de voorwaarde dat voldoende gelden ter beschikking worden gesteld.

#### **Artikel 8 Voorschotverlening**

1. De minister verstrekt een voorschot van 75% bij verlening van de specifieke uitkering.
2. De minister verstrekt het resterende bedrag bij de vaststelling van de specifieke uitkering.
3. Het voorschot bedoeld in het eerste lid wordt uitbetaald binnen zes weken na bekendmaking van de beschikking tot verlening.

#### **Artikel 9 Verplichtingen ontvanger**

1. De implementatie van het realisatiepact dient binnen zes maanden na de verlening van de





specifieke uitkering te zijn gestart en binnen vier jaar voltooid te zijn, te rekenen vanaf het moment van de verlening van de specifieke uitkering.

2. De minister kan op voorafgaand gemotiveerd verzoek van de ontvanger afwijken van de in het eerste lid genoemde termijnen.

#### **Artikel 10 Verantwoording**

De ontvanger legt verantwoording af over de besteding van de specifieke uitkering op de wijze bepaald in artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet.

#### **Artikel 11 Vaststelling**

1. De minister stelt de specifieke uitkering ambtshalve vast op 31 december van het jaar waarin de laatste verantwoording, bedoeld in artikel 10, heeft plaatsgevonden.
2. De specifieke uitkering kan op een lager bedrag worden vastgesteld als:
  - a. de werkelijke kosten lager zijn dan het verleende bedrag;
  - b. de specifieke uitkering anderszins niet of niet volledig overeenkomstig het doel van deze regeling is besteed; of
  - c. niet of niet volledig is voldaan aan de verplichtingen, bedoeld in artikel 9, of de verantwoording, bedoeld in artikel 10.
3. De minister kan onverschuldigd betaalde specifieke uitkeringen en voorschotten terugvorderen voor zover na de dag waarop de beschikking waarbij de specifieke uitkering is vastgesteld, nog geen vijf jaren zijn verstreken.

#### **Artikel 12 Evaluatieverslag**

De minister publiceert voor 31 december 2028 een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van de specifieke uitkeringen in de praktijk.

#### **Artikel 13 Inwerkingtreding en horizonbepaling**

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.
2. De regeling vervalt uiterlijk op 31 december 2027 met dien verstande dat de regeling van toepassing blijft op een specifieke uitkering die voor die datum krachtens deze regeling is verstrekt.

#### **Artikel 14 Citeertitel**

Deze regeling wordt aangehaald als: Specifieke uitkering realisatiepacten goederenvervoercorridors Oost, Zuidoost en Zuid.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
R. Tieman*

## TOELICHTING

### A. Algemeen deel

#### 1. Aanleiding en doel van de specifieke uitkering

Efficiënt goederenvervoer is een belangrijke pijler van de Nederlandse economie en samenleving. Het zorgt voor de bevoorrading van bedrijven, ziekenhuizen, scholen, kantoren en de distributie van levensmiddelen en andere producten naar winkels en consumenten.

Aan de basis daarvan ligt een robuust transportsysteem van goederenvervoercorridors met aansluiting op het Europese netwerk van transportcorridors (TEN-T netwerk). Een goederenvervoercorridor vormt een netwerk van knooppunten. Deze werken als logistieke draaischijven en schakels in de infrastructuur. Hier worden goederen overgeslagen van de ene naar de andere modaliteit. Van weg naar water en van water naar trein bijvoorbeeld. Het Nederlandse transportsysteem fungeert daarbij als gateway-to-Europe voor goederen en verbindt de zeehavens met stedelijke en economische kerngebieden in grote delen van Europa. Nederlandse en Europese bedrijven krijgen via de zeehavens ook toegang tot mondiale goederenstromen en handel. Dit stelsel van zeehavens, corridors, overslagpunten en terminals in zee- en binnenhavens, legt samen met de logistieke bedrijven het fundament voor de toppositie van Nederland binnen logistiek Europa en de grote bijdrage van de logistiek aan het Nederlandse binnenlandse inkomen en werkgelegenheid.

Een belangrijke factor bij efficiënt goederenvervoer is de afstemming van de transportwijze op afzonderlijke transporten. Op basis van de aan het transport gestelde eisen (bijvoorbeeld vanuit de aard van het te vervoeren goed of de gewenste levertijd) kiezen opdrachtgevers de modaliteit voor de uitvoering ervan. Bij lange afstandstransporten is het meestal een combinatie van transportwijzen. Deze samenwerking tussen modaliteiten zorgt naast een bedrijfseconomische efficiëntie ook voor een basis voor een efficiënt gebruik van de beschikbare infrastructuur van weg, water, spoor en buisleidingen waarbij modaliteiten bij verstoringen als elkaars achtervang optreden en de bereikbaarheid van de havens, steden en het achterland op peil blijft.

De hiervoor benodigde bundeling van transporten, modaliteitskeuze en overslag tussen modaliteiten vindt vooral plaats op de zogenoemde multimodale knooppunten op de corridors. Een multimodaal knooppunt wordt ontsloten via twee of meer vervoerwijzen (bijvoorbeeld door middel van weg en binnenvaart, spoor en binnenvaart). Daar bevinden zich de terminals die deze bundeling en overslag mogelijk maken, daar komen de verschillende vervoersmodaliteiten samen en zijn de logistieke dienstverleners actief die verladers en vervoerders helpen bij het efficiënt organiseren van de transporten. Op deze knooppunten sluiten de onderliggende logistieke netwerken ook aan op de (inter)nationale goederenvervoercorridors. Voor een belangrijk deel wordt de efficiëntie en de kracht van de goederenvervoercorridors ook door de samenwerking van deze verschillende partijen bij het ter plaatse organiseren van het goederenvervoer bepaald.

Nederland kent negen multimodale knooppunten waar bovengemiddeld veel overslag plaatsvindt en het multimodale goederenvervoer op de corridors in belangrijke mate vorm krijgt. Deze negen bovengemiddelde multimodale knooppunten zijn op alfabetische volgorde Amsterdam, Moerdijk, Nijmegen, Rotterdam, Sittard-Geleen, Tiel, Tilburg, Venlo en Zeeland/North Sea Port.

In realisatiepacten maken de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: de minister), en de provinciale of gemeentelijke bestuurders en (binnen)havenbedrijven afspraken om vanuit zowel het landelijke als het regionale belang de betekenis van de bovengemiddelde multimodale knooppunten voor het goederenvervoer op de corridors en de aansluiting van de regionale logistiek te versterken. Voor de uitvoering van deze realisatiepacten stelt de minister een specifieke uitkering (hierna: SPUK) beschikbaar boven op de meer generiek beschikbare bijdragen. Deze SPUK zorgt voor een eerste aanzet om de bovengemiddelde multimodale logistieke knooppunten in de periode tot 2030 verder te versterken.

Hierbij geldt dat in opvolgende Bestuurlijk Overleg Meerjaren Infrastructuur en Transport -tafels voor de knooppunten Tilburg en Venlo (2023) en voor de Rotterdamse haven (2025) inmiddels realisatiepacten zijn gesloten. Een realisatiepact is een door het Rijk, provincie en gemeente overeengekomen visiedocument met een lijst van infrastructurele en flankerende opgaven die in de daaropvolgende komende jaren daar waar mogelijk worden opgepakt om de multimodale ontwikkeling en economische en duurzame meerwaarde van het logistieke bovengemiddelde knooppunt te versterken. De overige bovengemiddelde multimodale knooppunten zijn bezig met het voorbereiden van een realisatiepact voor de (door-)ontwikkeling van het knooppunt.



Voor de uitvoering van deze realisatiepacten stelt de minister een SPUK beschikbaar van € 1.000.000,- per realisatiepact (inclusief BTW). Gelet op de grootte van het knooppunt en het belang van het realisatiepact voor het gehele Nederlandse goederenvervoer is deze uitkering voor de uitvoering van het realisatiepact Rotterdam verhoogd tot een maximum van € 2.500.000,-.

De SPUK is bedoeld voor de uitvoering van de maatregelen vanuit het realisatiepact. Het gaat niet om grotere investeringen in de logistieke infrastructuur. Besluitvorming over eventuele investeringen vanuit het Rijk in die logistieke infrastructuur vindt separaat plaats binnen de jaarlijkse zogenoemde landsdelige BO-MIRT (Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) rondes.

Uitgangspunt bij de SPUK is een cofinanciering van 50% vanuit de betrokken provincies of gemeenten. De SPUK zal nooit meer dan 50% van de kosten van de uitvoering van projecten bedragen. De middelen vanuit deze SPUK voor de realisatiepacten kan worden ingezet bovenop eventuele bijdragen uit andere rijksregelingen.

Deze aanpak is ook in lijn met die van andere departementen zoals Binnenlandse Zaken en Economische Zaken die eveneens zijn aangesloten bij het programma Goederenvervoercorridors en de selectieve uitrol van de realisatiepacten van de bovengemiddelde multimodale knooppunten.

## **2. De aanvraag en de bekostiging van de uitgaven**

Voor de bekostiging van de uitvoering van maatregelen vanuit het realisatiepact Rotterdam kan maximaal € 2.500.000,- inclusief BTW worden aangevraagd, voor de overige realisatiepacten kan maximaal € 1.000.000,- inclusief BTW worden aangevraagd. Aanvragen kunnen vanaf de inwerking-treding van de regeling tot 30 september 2027 worden ingediend. Het totale beschikbare bedrag voor deze specifieke uitkering bedraagt € 10.500.000,-.

## **3. Verhouding tot bestaande regelgeving**

Het nationaal bestuursrechtelijke kader voor deze regeling wordt gevormd door de Kaderwet subsidies I en M, de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb), de Wet Mobiliteitsfonds en de Financiële-verhoudingswet. Daarnaast is de Wet op het BTW-compensatiefonds van belang en zijn de staats-steunregels relevant voor deze regeling.

*Kaderwet subsidies I en M, Algemene wet bestuursrecht, Wet Mobiliteitsfonds, de Financiële-verhoudingswet en de Wet op het BTW-compensatiefonds*

Op grond van deze regeling wordt een SPUK verstrekt aan provincies en gemeenten voor de uitvoering van realisatiepacten. In artikel 4.21, derde lid, van de Awb is bepaald dat titel 4.2 (Subsidies) van die wet niet van toepassing is op de aanspraak op financiële middelen die worden verstrekt op grond van een wettelijk voorschrift dat uitsluitend voorziet in verstrekking aan rechtspersonen die krachtens publiekrecht zijn ingesteld. Artikel 2 van de Kaderwet subsidies I en M wijkt af van artikel 4.21, derde lid, van de Awb en bepaalt dat titel 4.2 van die wet van toepassing is op financiële middelen die worden verstrekt aan rechtspersonen die krachtens publiekrecht zijn ingesteld. Om die reden is titel 4.2 van de Awb van toepassing. Daarin zijn bepalingen opgenomen die relevant zijn of kunnen zijn voor de ontvangers zoals de artikelen 4:46 Awb (subsidievaststelling) en 4:57 Awb (terugvordering).

*Wet Mobiliteitsfonds*

Per 1 juli 2021 is de Wet Mobiliteitsfonds in werking getreden. De SPUK die op grond van deze regeling kan worden toegekend valt onder artikel 6, tweede lid, onderdeel a, van die wet. In artikel 7, eerste lid, van de Wet Mobiliteitsfonds, is bepaald dat hoofdstuk 3 van de Financiële verhoudingswet onverminderd van toepassing blijft op een SPUK aan provincies en gemeenten.

*Financiële-verhoudingswet*

De verantwoording over de besteding van de SPUK op grond van artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet verloopt via de jaarrekening van de provincie en de systematiek van 'single information, single audit' (SiSa-systematiek).

*Wet op het BTW-compensatiefonds*

De activiteiten waarvoor een SPUK kan worden verstrekt, kunnen activiteiten zijn waarover de ontvangers omzetbelasting verschuldigd zijn. Omzetbelasting kan in bepaalde gevallen door de



ontvanger van de SPUK in aftrek worden gebracht of de ontvanger recht geven op een bijdrage uit het BTW-compensatiefonds. In dat geval komt de omzetbelasting niet in aanmerking voor vergoeding via een SPUK.

#### *Europeesrechtelijke aspecten*

De onderhavige regeling is getoetst op mogelijke staatssteunelementen. De provincies of gemeenten krijgen een SPUK voor de aanleg van openbaar en algemeen toegankelijke infrastructuur die voordeel oplevert voor de samenleving als geheel. Ten aanzien van openbaar toegankelijke infrastructuur heeft de Europese Commissie overwogen dat geen sprake is van beïnvloeding van het handelsverkeer tussen de lidstaten of vervalsing van de mededinging (mededeling staatssteun overwegingen 211 en 212<sup>1</sup>). Voorts wordt de bouw en exploitatie van openbare infrastructuur geacht geen economische activiteit te zijn maar een algemene maatregel van overheidsbeleid (mededeling staatssteun overweging 201). Van belang is dat de begunstigden met de verstrekte middelen zelf geen staatssteun verstrekken (indirect voordeel) door aan ontwikkelaars of degenen die de infrastructuur aanleggen, een economisch voordeel te verschaffen. Hiervan is geen sprake, indien de begunstigde de aanbestedingsregels volgt.

#### **4. Lasteneffecten**

Omdat de verantwoording via artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet verloopt leidt dit tot minimale administratieve lasten voor de ontvangers respectievelijk uitvoeringslasten voor de Rijksoverheid.

Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het naar verwachting geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

#### **5. Evaluatie**

Deze regeling zal vijf jaar na inwerkingtreding worden geëvalueerd. Dit overeenkomstig de evaluatieplicht voor subsidies in artikel 4:24 van de Awb.

#### **6. Consultatie**

De regeling is voor consultatie voorgelegd aan de betrokken provincies in het directeurenoverleg van het programma van de goederenvervoercorridors (GVC).

De onderhavige regeling brengt geen significante verandering in de rechten en plichten van burgers, bedrijven en instellingen met zich mee en heeft ook geen grote gevolgen voor de uitvoeringspraktijk. Overeenkomstig het kabinetsstandpunt inzake internetconsultatie (Kamerstukken II 2009/10, 29 279, nr. 114 en Kamerstukken II 2012/13, 29 362, nr. 224) is internetconsultatie daarom achterwege gebleven.

#### **7. Inwerkingtreding en horizonbepaling**

Deze regeling zal in de Staatscourant worden gepubliceerd en treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst. De inwerkingtreding wijkt af van de vaste verandermomenten (Aanwijzing voor de regelgeving 4.17, tweede lid) en de minimuminvoeringstermijn van drie maanden (Aanwijzing voor de regelgeving 4.17, vierde lid). Dit is noodzakelijk om aanmerkelijk ongewenste private en publieke nadelen te voorkomen.

Deze regeling vervalt uiterlijk op 31 december 2027 bij de voorgenomen afronding programma GVC met dien verstande dat de regeling van toepassing blijft op een specifieke uitkering die voor die datum is verstrekt.

### **B Artikelsgewijs**

#### **Artikel 1 Begripsbepalingen**

Dit artikel bevat de begripsbepalingen die van belang zijn voor deze regeling, zoals de definitie van een bovengemiddeld multimodaal knooppunt dat op grond van deze subsidieregeling gesubsidieerd kan worden. In de begripsbepalingen is opgenomen wat daar onder wordt verstaan en welke knooppunten op de goederenvervoercorridors dat precies zijn.

<sup>1</sup> Mededeling van de Commissie betreffende het begrip 'staatssteun' in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (PbEU C 262/01).



De regeling is alleen van toepassing voor gemeenten en provincies die zijn gelegen in de goederen-vervoercorridors Oost, Zuid-Oost en Zuid. In de begripsbepalingen is opgenomen wat hier onder valt. Welke gemeenten en provincies dat precies zijn wordt in de begripsbepalingen eveneens nader aangeduid.

## ***Artikel 2 Toepasselijkheid Kaderbesluit subsidies I en M***

Op grond van artikel 2, derde lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M worden artikelen van dat besluit van overeenkomstige toepassing verklaard op de onderhavige regeling voor het verlenen van uitkeringen aan rechtspersonen die krachtens publiek recht zijn ingesteld. Op deze manier kan het reguliere stramien voor de verlening van subsidies worden aangehouden. De in artikel 2 opgenomen artikelen uit het Kaderbesluit worden, waar nodig, hieronder nader toegelicht in de toelichting op de specifieke artikelen.

## ***Artikel 3 Doel van de regeling***

Voor een toelichting op het doel van de regeling wordt verwezen naar wat daarover is opgenomen in het algemeen deel van de toelichting onder paragraaf 1. Aanleiding en doel van de specifieke uitkering.

## ***Artikel 4 Voor uitkering in aanmerking komende kosten en de hoogte van de uitkering***

De in het eerste lid genoemde kosten die voor een SPUK in aanmerking komen betreffen de kosten, die direct worden gemaakt voor de uitvoering van projecten in het afgesloten realisatiepact. Het gaat daarbij om (1) projecten gericht op een betere benutting van de bestaande publieke logistieke infrastructuur en voorzieningen (inclusief eventuele kleinere infrastructurele aanpassingen) en (2) onderzoeken ter voorbereiding van de besluitvorming op de landsdelige MIRT-tafels van grotere infrastructurele investeringen in het versterken van de rol van het multimodale knooppunt bij het organiseren van het landelijke en regionale goederenvervoer. Het gaat hierbij zowel om kosten van inhuur, aanschaf en ook daaraan direct gekoppelde inzet van personeel. Kosten van de inzet van gemeentelijke of provinciaal personeel gekoppeld aan het ontwikkelen van realisatiepacten of het ontwikkelen van plannen vallen niet onder de subsidiabele kosten. Op basis van de besluiten in het BO-MIRT van 2023 zijn de knooppunten Tilburg en Venlo al met de uitvoering van de afgesproken realisatiepacten begonnen. Rotterdam is begin 2025 begonnen met de uitvoering van het realisatiepact Rotterdam. De onderhavige regeling is door verschillende omstandigheden met vertraging tot stand gekomen. Met het begin van de uitvoering van genoemde realisatiepacten kon niet gewacht worden. Op grond van artikel 6, tweede lid, van het Kaderbesluit kan bij ministeriële regeling worden bepaald dat kosten die zijn gemaakt voordat de aanvraag is ingediend ook in aanmerking kunnen komen voor toekenning. In het eerste lid is daartoe bepaald dat vooraf gemaakte kosten die direct verbonden zijn met de uitvoering van activiteiten die passen binnen het realisatiepact voor een uitkering in aanmerking komen.

De in het tweede lid, onder a en b, opgenomen bedragen van € 2.500.000,- voor Rotterdam en € 1.000.000,- voor de overige realisatiepacten zijn inclusief een eventuele btw-component. Bij de verlening van de specifieke uitkering wordt de uitkering exclusief btw-component verstrekt aan de aanvrager.

Gelet op artikel 2, is artikel 6, eerste lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M van overeenkomstige toepassing. Dat betekent dat voor de specifieke uitkering alleen de gemaakte kosten die direct verbonden zijn met de uitvoering van het project in aanmerking komen.

Het plafond genoemd in het derde lid is het maximale bedrag dat beschikbaar wordt gesteld voor het verstrekken van specifieke uitkeringen op basis van deze regeling. Dit bedrag is inclusief compensabele omzetbelasting die naar het BTW-compensatiefonds wordt overgemaakt na honorering van een aanvraag.

## ***Artikel 5 Aanvraag***

In artikel 5, eerste lid is de voorwaarde opgenomen dat de SPUK wordt verstrekt onder de voorwaarde van cofinanciering door decentrale overheden. De provincies en gemeenten zijn verantwoordelijk voor het decentrale deel (minimaal 50%) van de cofinanciering. Het staat de provincies en gemeenten vrij om over de invulling van deze cofinanciering nadere afspraken te maken met de overige betrokken decentrale overheden.

Aanvragen kunnen vanaf de inwerkingtreding van deze regeling tot uiterlijk 30 september 2027 worden ingediend. Gemeenten en provincies kunnen twee keer per jaar een aanvraag indienen. De hoogte van de aangevraagde specifieke uitkering mag echter de in artikel 4, tweede lid, opgenomen



maximumbedragen echter niet overschrijden. In geval er door een provincie of gemeente twee aanvragen in een jaar worden ingediend mag ook in dat geval de maximale hoogte van de in artikel 4, tweede lid, genoemde bedragen niet worden overschreden.

Gelet op artikel 2 is op de aanvraag artikel 10, eerste tot en met derde lid, van het Kaderbesluit I en M van overeenkomstige toepassing.

### **Artikel 6 Afwijzingsgronden**

Gelet op artikel 2 van deze regeling, zijn de artikelen 11, en 12, aanhef en onderdelen c en i, van het Kaderbesluit subsidies I en M van overeenkomstige toepassing. Dat betekent dat bovendien afwijzend wordt beslist op een aanvraag als:

- het onaannemelijk wordt geacht dat de activiteiten binnen de in deze regeling gestelde termijn kunnen worden voltooid;
- de kosten die in aanmerking komen voor de uitkering niet aannemelijk of redelijk zijn.

Kosten die zijn gemaakt voordat er daadwerkelijk een realisatiepact is gesloten komen op grond van onderdeel c niet voor vergoeding in aanmerking en resulteert in een afwijzing van de ingediende aanvraag.

### **Artikel 7 Verlening**

Gelet op artikel 2 is artikel 14, eerste en vierde lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M van overeenkomstige toepassing. Dat betekent dat de beschikking tot verlening van de SPUK wordt gegeven binnen dertien weken na afloop van de aanvraagperiode. Het houdt ook in dat als een beschikking niet binnen die termijn kan worden gegeven deze termijn éénmaal met dertien weken kan worden verlengd. In de regeling is bepaald dat tot 30 september 2027 aanvragen kunnen worden ingediend.

Indien een provincie of gemeente in aanmerking komt voor compensatie uit het BTW-compensatiefonds, dient het Rijk deze compensabele omzetbelasting bij verstrekking van de SPUK over te boeken naar het BTW-compensatiefonds. Dit doet het Rijk op basis van een bij de aanvraag meegestuurde onderbouwing van de compensabele omzetbelasting. In de aanvraag dient de aanvrager aan te geven welk deel van de omzetbelasting compensabel is. Als de aanvrager van mening is dat de omzetbelasting niet compensabel is, rust de bewijsplicht op de aanvrager. In de aanvraag dient de aanvrager dit te motiveren.

Op grond van artikel 7, derde lid, van de Wet Mobiliteitsfonds is in het tweede lid een begrotingsvoorboud opgenomen.

### **Artikel 8 Voorschotverlening**

Overeenkomstig artikel 23, eerste, derde en vijfde lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M verleent de minister ambtshalve een voorschot, gelijktijdig met de beschikking tot verlening van de specifieke uitkering.

### **Artikel 9 Verplichtingen ontvanger**

Om ervoor te zorgen dat de beleidsdoelstelling snel kan worden geëffectueerd wordt van de gemeente of provincie gevraagd dat de bouwactiviteiten van het project binnen zes maanden na toekenning van de SPUK zijn gestart en binnen vier jaar na de verlening van de SPUK zijn voltooid.

In het tweede lid is opgenomen dat de minister op verzoek van de ontvanger van deze termijn kan afwijken. Het verzoek zal door de ontvanger moeten worden gemotiveerd.

Daarnaast zijn, gelet op artikel 2, de artikelen 17, eerste lid, aanhef en onderdelen a, b, d, en e, 18 en 21 van het Kaderbesluit subsidies I en M van overeenkomstige toepassing. Dat betekent dat de provincie of gemeente:

- voldoet aan de verplichtingen die aan de SPUK zijn verbonden en dat wordt aangetoond op een in deze regeling aangegeven wijze;
- op verzoek van de minister de gevraagde medewerking verleent aan het evaluatieonderzoek;
- onverwijld mededeling doet aan de minister zodra aannemelijk is dat:
  - a. de activiteiten waarvoor de SPUK is verleend niet, niet tijdig of niet geheel zullen worden verricht; of
  - b. niet, niet tijdig of niet geheel aan de aan de SPUK verbonden verplichtingen zal worden voldaan.
- de minister bij de verleningsbeschikking nadere verplichtingen kan opleggen.





### **Artikel 10 Verantwoording**

De verantwoording over de besteding van de SPUK vindt plaats op de wijze die is bepaald in artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet en de daarop gebaseerde Regeling informatieverstrekking SiSa.

### **Artikel 11 Vaststelling**

Overeenkomstig artikel 24, eerste lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M, en nu sprake is van een SPUK waarbij verantwoord wordt volgens het principe van SiSa als bedoeld in artikel 17a van de Financiële-Verhoudingswet, vindt vaststelling van de SPUK plaats op basis van die verantwoording. De vaststelling vindt plaats nadat de laatste verantwoording door de minister is ontvangen en de verplichtingen, bedoeld in artikel 9, alsmede de van overeenkomstig van toepassing zijnde verplichtingen van het Kaderbesluit subsidies I en M, zijn nagekomen. In de regel zal de vaststelling van de SPUK plaatsvinden overeenkomstig het besluit tot verlening van die SPUK. In bepaalde gevallen kan de SPUK echter ook lager worden vastgesteld. Dit is bijvoorbeeld het geval als blijkt dat de maatregelen niet of niet volledig zijn uitgevoerd of als niet is voldaan aan de verplichtingen die aan de SPUK zijn verbonden (artikel 4:46 van de Awb). Als de SPUK op een lager bedrag wordt vastgesteld, kan het te veel betaalde bedrag op grond van artikel 4:57 van de Awb worden teruggevorderd. Dit geldt ook als de verleningsbeschikking wordt ingetrokken of ten nadele van de ontvanger van de SPUK wordt gewijzigd (artikel 4:48 van de Awb). Terugvordering kan plaatsvinden tot vijf jaren na de vaststelling van de SPUK (artikel 4:57, vierde lid, van de Awb).

### **Artikel 12 Evaluatie**

Omdat op een SPUK die is gebaseerd op de Kaderwet subsidies I en M de subsidietitel van de Awb van toepassing is, is ook de evaluatieverplichting uit artikel 4.24 van de Awb van toepassing. Voor een SPUK die wordt verstrekt op grond van een wettelijke regeling moet minstens een keer in de vijf jaar een verslag worden gepubliceerd over de doeltreffendheid en de effecten van de SPUK in de praktijk. De onderhavige regeling heeft een looptijd van twee jaar, daarom is opgenomen dat de minister na afloop van de regeling en voor 31 december 2028 al een verslag publiceert.

### **Artikel 13 Inwerkingtreding**

Voor een toelichting op de inwerkingtreding wordt verwezen naar wat daarover hierboven in het algemeen deel van de toelichting is opgenomen onder 7 Inwerkingtreding en horizonbepaling.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
R. Tieman*