



Provinciale Staten

Clustercode	PP	Uw kenmerk	-
Ons kenmerk	DOC-00981654	Maastricht	15 september 2026
Bijlage(n)	1	Verzonden	15 september 2026

Onderwerp

GEWIJZIGD G-26-018 Statenvoorstel Beëindiging status 'Groot Project' Gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar

Geachte Staten,

Conform toezegging 9886 bieden wij u hierbij het **gewijzigd** Statenvoorstel aan ter beëindiging van de status 'Groot Project' in het kader van de 'Gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar'.

Dit Statenvoorstel is conform uw verzoek voorzien van een eindrapportage conform de daarvoor geldende richtlijnen zoals opgenomen in de Regeling Grote Projecten. In aanvulling daarop zijn tevens een aantal specifieke evaluatievragen toegevoegd, conform het verzoek van de Statencommissie Economie en Samenleving op 10 april jongstleden.

Naar aanleiding van de behandeling van het Statenvoorstel in de vergadering van de Statencommissie Economie en Samenleving op 4 september jl., is in bijgevoegde gewijzigde eindrapportage een passage opgenomen over de kap van een deel van het Sterrebos. Alle aangebrachte wijzigingen zijn in rood weergegeven.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris



GEWIJZIGD Statenvoorstel

Programma en Projecten

Onderwerp **GEWIJZIGD** Beëindiging status Groot Project 'Gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar'

G-nummer G-26-018

Onderwerp

GEWIJZIGD Beëindiging status Groot Project 'Gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar'

Samenvatting

Bij mededeling portefeuillehouder d.d. 17 september 2025 hebben wij uw Staten verzocht ([GS DOC-00814841](#)) om conform het bepaalde in artikel 8 lid 1 van de Regeling Grote Projecten over te gaan tot beëindiging van de status 'Groot Project' voor het programma 'Gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar' met als reden dat er sinds 2024 op de VDL-site in Born geen nieuwe ontwikkelingen meer hebben plaatsgevonden en de destijds gesloten Anterieure Overeenkomst tussen de Provincie Limburg en VDL Nedcar inmiddels is beëindigd.

Naar aanleiding van dit verzoek heeft de Griffie van uw Staten een sonderend stuk opgesteld dat als besprekstuk is behandeld tijdens de vergadering van de Statencommissie Economie en Samenleving (ESA) op 10 april 2026.

In dit sonderend stuk zijn door de Griffie drie opties benoemd voor advisering van Provinciale Staten door de Statencommissie ESA:

- a. Provinciale Staten adviseren om in te stemmen met het beëindigen van de status Groot Project voor het programma Gebiedsontwikkeling Uitbreiding VDL Nedcar en Voortgangsrapportage 5 te beschouwen als eindevaluatie;
- b. Provinciale Staten adviseren om in te stemmen met het beëindigen van de status Groot Project voor het programma Gebiedsontwikkeling Uitbreiding VDL Nedcar en GS te vragen een aparte eindevaluatie op te stellen en deze middels een Statenvoorstel voor te leggen aan Provinciale Staten;
- c. Provinciale Staten adviseren om niet in te stemmen met het beëindigen van de status Groot Project voor het project Gebiedsontwikkeling Uitbreiding VDL Nedcar en de huidige werkwijze (voortgangsrapportages als Groot Project) te continueren.

De Statencommissie heeft zich uitgesproken voor optie b; beëindiging van de status Groot Project en ons college verzocht een eindrapportage op te stellen en deze middels een Statenvoorstel voor te leggen aan uw Staten.

Met dit Statenvoorstel geven wij gehoor aan het verzoek van de Statencommissie ESA. De gevraagde eindrapportage treft u als bijlage bij dit Statenvoorstel aan.

Voorstel

Kennis te nemen van bijgevoegde **gewijzigde** eindrapportage en in navolging van het besluit van de Statencommissie ESA d.d. 10 april 2026 in te stemmen met het voorstel om conform het bepaalde in artikel 8 lid 1 van de Regeling Grote Projecten over te gaan tot beëindiging van de status 'Groot Project' voor het programma 'Gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar

Aanleiding en bestuurlijke context

Gezien het feit dat er sinds 2024 op de VDL-site in Born geen nieuwe ontwikkelingen meer hebben plaatsgevonden en de Anterieure Overeenkomst tussen de Provincie Limburg en VDL Nedcar inmiddels is beëindigd, verzoeken Gedeputeerde Staten Provinciale Staten over te gaan tot beëindiging van de status Groot Project.

Bevoegdheid

Conform artikel 8, 2e lid van de RGP 2025 wordt een verzoek van GS om de status Groot Project voor een project te beëindigen geanalyseerd door de Griffie. Indien de Statencommissie ESA van oordeel is dat de status van Groot Project beëindigd kan worden, dan legt zij haar advies hieromtrent voor aan Provinciale Staten in de vorm van een Statenvoorstel. Hiertoe is besloten in de Statencommissie

Beoogd resultaat

Beëindiging van de status 'Groot Project' voor het project 'Gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar'.

Argumenten

De VDL-locatie in Born is een nieuwe fase ingegaan die geen verband houdt met de eerdere Gebiedsontwikkeling. De inhoud van het Groot Project 'Gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar' zal daarom niet meer wijzigen. Dat geldt ook voor de voortgangsrapportages in dat kader. De in de vijfde voortgangssituatie (peildatum 1 januari 2024) beschreven situatie zal niet meer wijzigen.

Risico's en kanttekeningen

Voor wat betreft de realisatie van natuurcompensatie zal monitoring blijven plaatsvinden vanuit de rol die de provincie heeft als bevoegd gezag in het kader van de Omgevingswet (voorheen: Wet natuurbescherming). Tijdens de Statencommissie ESA op 10 april 2026 is daarover toegezegd dat uw Staten jaarlijks geïnformeerd zullen worden over de voortgang, met als eerste peildatum 1-7-2026.

Financiën

Zie hiervoor het in de **gewijzigde** eindrapportage opgenomen antwoord onder vraag 2.

Communicatie

Niet van toepassing.

Vervolg

Het Groot Project 'Gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar' is beëindigd. Uiteraard is VDL Nedcar wel bezig met een herpositionering van de site in Born. Op het moment dat daarvoor betrokkenheid of medewerking van de Provincie wordt gevraagd, zullen wij Provinciale Staten hierover informeren. Het is aan Provinciale Staten om die ontwikkelingen zo nodig als nieuw Groot Project aan te merken.

Bijlage(n)

1. Informerend stuk vijfde voortgangsrapportage VDL Nedcar, peildatum 1 januari 2024
2. Mededeling portefeuillehouder inzake VDL Nedcar, 17 september 2025
3. Sonderend stuk Griffie Eindevaluatie Groot Project 'Gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar, 27 maart 2026
4. **Gewijzigde** Eindrapportage Groot Project Gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar

**ONTWERPBESLUIT
PROVINCIALE STATEN
VAN LIMBURG**

No: G- 26-018

Onderwerp: Beëindiging status Groot Project 'Gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar'

Provinciale Staten van Limburg;
gezien het **gewijzigde** voorstel van Gedeputeerde Staten van Limburg van 15 september 2026
besluiten:

In te stemmen met het opheffen van de status 'Groot Project' voor het project
'Gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar'.

Aldus vastgesteld door Provinciale Staten van Limburg in hun vergadering van 25 september
2026

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

De heer E.G.M. Roemer, voorzitter



Provinciale Staten

Clustercode PP
Ons kenmerk DOC-00640648
Bijlage(n) 1

Uw kenmerk -
Maastricht 23 april 2024
Verzonden 23 april 2024

Onderwerp

Vijfde Voortgangsrapportage VDL Nedcar peildatum 1 januari 2024

Geachte Staten,

Op 18 december 2020 heeft u het Provinciale Inpassingsplan (PIP) "Uitbreiding VDL Nedcar" en het daaraan verbonden budgettaire kader vastgesteld en bij amendement 100 besloten het project "Uitbreiding VDL Nedcar" aan te wijzen als Groot Project in het kader van de Regeling Grote Projecten.

Bijgevoegd doen wij u toekomen de vijfde Voortgangsrapportage "Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar", met als peildatum 1 januari 2024.

Zoals bij u bekend is, hebben sinds deze peildatum diverse ontwikkelingen plaatsgevonden, zoals de aankondiging van de tweede ontslagronde op 17 januari jongstleden en de berichten over het niet doorgaan van een deal met een nieuwe opdrachtgever. Omdat deze ontwikkelingen ná de peildatum van 1 januari 2024 liggen, zijn deze niet in de voorliggende voortgangsrapportage verwerkt.

Tegen deze achtergrond en omdat over genoemde ontwikkelingen reeds is gesproken in de vergadering van de Statencommissie ESA op 22 maart jl., vragen wij ons af of het zinvol is om voorliggende rapportage, zoals voorzien, te behandelen tijdens de vergadering van de Statencommissie ESA op 31 mei aanstaande. Wij laten dat evenwel ter beoordeling aan uw Staten.

De volgende (zesde) Voortgangsrapportage met peildatum 1 juli 2024 staat gepland ter behandeling in de vergadering van de Statencommissie ESA op 22 november 2024.

Zoals eerder besproken en afgesproken zullen wij uw Staten uiteraard informeren op het moment dat zich binnen het dossier 'VDL Nedcar' nieuwe ontwikkelingen voordoen. In dat verband verwijzen wij u naar onze toezegging 9269 '***Gedeputeerde Satijn zegt toe dat indien de actuele situatie omtrent VDL Nedcar daartoe aanleiding geeft, er een (vertrouwelijke) informatiesessie met PS zal worden georganiseerd.***'.



Highlights vijfde Voortgangsrapportage

In de analyse van de derde en vierde Voortgangsrapportage heeft de statenonderzoeker een aantal suggesties voorgesteld ter verbetering van de leesbaarheid. Naar aanleiding hiervan zijn in voorliggende Voortgangsrapportage de volgende specifieke wijzigingen aangebracht:

- Analyse opmerking I.3.
Het onderdeel natuurcompensatie (onderdeel A 'Voortgang op programmaniveau') was voorheen opgenomen in één tabel. De natuurcompensatie is nu ondergebracht in een aparte paragraaf conform voorstel van de statenonderzoeker. Daarnaast is kritisch gekeken naar de inhoudelijke toelichting en is deze herschreven om de leesbaarheid van dit onderdeel te verbeteren.
- Analyse opmerking I.6.
Onder onderdeel 'A Voortgang op programmaniveau' was de financiële tabel niet goed leesbaar door de vele punten en voetnoten. Het grootste deel van de noten is geschrapt om de leesbaarheid te verbeteren.
- Analyse opmerking II
In IPML is het grote project VDL Nedcar meegenomen onder W37 (groot project duurzame verankering VDL Nedcar). Over de voortgang van dit programma wordt halfjaarlijks via twee verschillende rapportages geïnformeerd. Tijdens de PS-behandeling van de VGR 4 bleek dat de daarin vermelde financiële cijfers deels afweken van de cijfers zoals vermeld in de voortgangsrapportage 7 van het Integraal Programma Mobiliteitsopgave Limburg terwijl de peildatum van beide rapportages gelijk was. Deze afwijking, die veroorzaakt werd doordat beide rapportages gebaseerd waren op verschillende informatiebronnen, is gecorrigeerd in voorliggende Voortgangsrapportage VDL Nedcar en IPML 8.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris



Informerend stuk

1. **Onderwerp: 5e Voortgangsrapportage VDL Nedcar peildatum 1 januari 2024**
Vijfde Voortgangsrapportage Regeling Grote projecten Duurzame verankering VDL Nedcar.
2. **Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat**
Bijgaande vijfde voortgangsrapportage beschrijft de stand van zaken bij het groot project Duurzame verankering VDL Nedcar per peildatum 1 januari 2024.
3. **Bevoegdheid**
Regeling Grote Projecten Provincie Limburg 2020.
Autonoom beleid, kerntaak regionale economie en mobiliteit.
4. **Risico's**
Zie onderdeel A6 van voorliggende voortgangsrapportage.
5. **Periodieke informatie/sturingsinformatie**
 - .. **Via Jaarstukken en Begroting**
 - .. Paragraaf Projecten
 - .. Paragraaf Financieringen
 - .. Paragraaf Verbonden Partijen
 - .. Paragraaf Bedrijfsvoering
 - X Programmaverantwoording
 - X Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten**
6. **Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten**
In de programmabegroting 2024 is VDL Nedcar opgenomen onder de verplichte paragrafen, paragraaf 7 'Grondbeleid' in relatie tot de grondexploitatie IPS/Yard.
7. **Meegezonden bijlagen**
Vijfde Voortgangsrapportage Regeling Grote projecten Duurzame verankering VDL Nedcar.

Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar

5^e Voortgangsrapportage
(peildatum 1 januari 2024)

Maastricht, maart 2024

Inhoud

A. 5e Voortgangsrapportage Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar (peildatum 1 januari 2024)	3
A1. Inleiding	3
A2. Doelstelling(en) en reikwijdte van het programma	5
Doelstellingen / thema's / indicatoren	5
Natuurcompensatie wettelijk en bovenwettelijk als gevolg van fabrieksuitbreiding en infrastructurele aanpassingen	9
A3. Overzicht van de besluitvormingsmomenten en de betrokkenheid van PS tot 1 januari 2024	15
A4. Planning	16
A5. Financiën	17
A6. Risico's en risicobeheersing	22
A7. Projectbeheer en projectbeheersing	23
 B. Voortgang deelproject infra uitbreiding	 24
B1. Inleiding	24
B2. Doelstelling(en) en reikwijdte	24
B3. Projectscope	25
B4. Raakvlakprojecten	26
B5. Kritische prestatie indicatoren	27
B6. Planning	29
B7. Financiën	29
Risico's en risicobeheersing	31
B9. Projectbeheer en projectbeheersing	34
B10. Projectorganisatie	35
 C. Voortgang deelproject Afronden en monitoren provinciaal inpassingsplan	 36
C1. Planning	36
C2. Financiën	36
C3. Risico's en risicobeheersing	37
 D. Voortgang deelproject Grondzaken	 38
D1. Inleiding	38
D2. Projectscope	38
D3. Raakvlakprojecten	38
D4. Kritische prestatie indicatoren	39
D5. Planning	40
D6. Financiën	40
Toelichting Kosten:	40
D7. Risico's en risicobeheersing	41
D8. Overzicht minnelijke verwervingstraject	43
 Bijlage 1 Formulering 'go/ not yet go' moment	 45
 Bijlage 2 Overzichtsplanning	 46

A. 5e Voortgangsrapportage Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar (peildatum 1 januari 2024)

Leeswijzer

Het Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar heeft betrekking op zowel een gebiedsontwikkeling als een economische ontwikkeling. Beide ontwikkelingen kennen deelprojecten. (zie het schema in de paragraaf “Doelstelling(en) en reikwijdte van het project”. Ten behoeve van een goede leesbaarheid van deze vijfde Voortgangsrapportage is de rapportage als volgt opgebouwd:

- A: Voortgang op programmaniveau.
- B: Deelproject Uitbreiding Infra
- C: Deelproject Afronden en monitoren Provinciaal Inpassingsplan
- D: Deelproject Grondzaken

Het is evident dat het deelproject Uitbreiding Infra het meest omvangrijk is. Om die reden is niet alleen onderdeel A maar ook onderdeel B opgebouwd conform het format Regeling Grote Projecten.

Onderdelen C en D zijn beperkter en bevatten alleen de op die onderdelen betreffende informatie die niet in onderdeel A aan de orde is gekomen. Op pagina 13 is een financieel overzicht toegevoegd dat voldoet aan de wens van PS om dit te kunnen lezen als een op zichzelf staand stuk (Toezegging 8958).

A1. Inleiding

PS hebben op 18 december 2020 het provinciaal inpassingsplan (PIP) “Uitbreiding VDL Nedcar” en het daaraan verbonden budgettaire kader vastgesteld. Bij gelijke datum hebben PS besloten (amendement 100) het project “Duurzame verankering VDL Nedcar” aan te wijzen als Groot Project in het kader van de Regeling Grote Projecten (RGP). PS hebben op 5 november 2021 de basisrapportage vastgesteld. Conform artikel 2 van de Regeling Grote Projecten 2020 zal aan Provinciale Staten elke zes maanden een voortgangsrapportage worden aangeboden. PS ontvangen (conform PS besluit d.d. 18 december 2020) elke zes maanden - of vaker indien PS dat noodzakelijk achten – een voortgangsrapportage. De peilmomenten van de voortgangsrapportages zijn voorsnog jaarlijks 1 januari en 1 juli van het betreffende jaar. Bij de behandeling van de basisrapportage in de commissie FEB is de voorkeur uitgesproken voor behandeling van de voortgangsrapportages in de commissie FEB.

- De eerste Voortgangsrapportage met als peildatum 1 januari 2022 is door de statencommissie Financiën Economische Zaken en Bestuur op 19 mei 2022 behandeld.
- De tweede Voortgangsrapportage met als peildatum 1 juli 2022 is op 7 oktober 2022 door de Statencommissie FEB behandeld.
- De derde en vierde Voortgangsrapportages (peildata 1 januari én 1 juli 2023) zijn op 24 november 2024 behandeld door de Statencommissie ESA. Reden voor deze gecombineerde behandeling was omdat de derde Voortgangsrapportage vertraging had opgelopen als gevolg van de ontwikkeling op dat moment binnen het dossier VDL Nedcar. Dit is nader toegelicht in bijbehorende aanbiedingsbrief.

De aanpassing van de provinciale infrastructuur maakt onderdeel uit van de duurzame verankering van VDL Nedcar.

Op 8 februari 2022 is het PIP en de daarmee samenhangende besluiten onherroepelijk geworden.

Zoals bij PS bekend is, wordt de voortgang van provinciale infraprojecten gerapporteerd middels de halfjaarlijkse Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (verder IPML rapportage). Deze kent eveneens de peilmomenten 1 januari en 1 juli. Over de uitbreiding van de infra ten behoeve van het project VDL Nedcar wordt in onderdeel B van onderhavige rapportage uitgebreider en conform het format Regeling Grote Projecten gerapporteerd. Conform de wens van PS is dit een zelfstandig leesbaar onderdeel. In de IPML rapportage wordt op hoofdlijnen gerapporteerd.

‘Go’ moment

In het addendum bij de anterieure overeenkomst tussen de provincie en VDL Nedcar is op voorstel van Provinciale Staten een ‘go’ moment opgenomen voor de feitelijke gunning van de infrastructurele aanpassingen (zie bijlage 1).

VDL Nedcar heeft GS op 31 januari 2023 schriftelijk laten weten te voldoen aan de in het Addendum bij de Anterieure Overeenkomst geformuleerde criteria en GS verzocht in te stemmen met te beslissen tot een ‘go’ voor de aanpassing van de wegen rondom haar fabriek en deze aanpassing zo spoedig mogelijk ter hand te nemen. Ter onderbouwing van het verzoek heeft VDL Nedcar de Provincie vertrouwelijk inzage gegeven in de onderliggende documenten en informatie. bedrijfsgevoelige informatie beschikbaar gesteld. Op 15 februari 2023 is Provinciale Staten via een

mededeling portefeuillehouder ([GS DOC-00429272](#)) geïnformeerd over het door VDL Nedcar en VDL Groep ingediende verzoek (d.d. 31 januari 2023) om de uitvoering van de aanpassing van de infrastructuur in de omgeving van het bedrijf ter hand te nemen ('go moment'). GS hebben Provinciale Staten "daarbij op de hoogte gesteld van het feit dat de daaraan ten grondslag liggende bedrijfsgevoelige documenten door een onafhankelijke partij geanalyseerd zouden worden. Dit om te bezien of er in voldoende mate invulling wordt gegeven aan de in het addendum opgenomen voorwaarden die worden gesteld aan een 'go'. Deze gegevens zijn in opdracht van de provincie getoetst door een extern accountantsbureau. Naar aanleiding van deze toetsing en overleg met VDL Nedcar hebben heeft GS begin juli 2023 besloten dat er op dit moment nog geen sprake is van een 'go'; met andere woorden een 'not yet go'. Daarover is Provinciale Staten zijn daarover per mededeling portefeuillehouder op 18 juli 2023 geïnformeerd ([GS DOC-00523771](#)).

Op 17 maart 2023 is er een mededeling portefeuillehouder ([GS DOC-00447066](#)) verzonden om Provinciale Staten te informeren over het negatief besluit van de Kroon met betrekking tot het door de provincie ingediende verzoek tot aanwijzing ter onteigening van onroerende zaken voor de uitvoering PIP uitbreiding VDL Nedcar. Deze onteigeningsprocedure is nodig voor de met de ontwikkeling van de fabriek samenhangende -en met VDL Nedcar overeengekomen- aanpassing van de infrastructuur in de omgeving van de fabriek waarvoor gronden van derden verworven moeten worden en is daarmee randvoorwaardelijk voor de realisatie.

Op 12 mei 2023 zijn tijdens het vragenuur van Provinciale Staten vragen gesteld vanwege de situatie bij VDL Nedcar m.b.t. perspectief voor de werknemers en de 'not yet go' en de beslissingsbevoegdheid van Provinciale Staten hieromtrent. Tijdens deze vergadering is ook motie 2965 ([Motie vreemd 2965 Berghorst](#)) aangenomen inzake 'Perspectief en zekerheid voor werknemers VDL Nedcar'. Naar aanleiding hiervan is op 24 mei 2023 een mededeling portefeuillehouder ([GS DOC-00488548](#)) verstuurd waarin wordt verduidelijkt dat de nakoming van de anterieure overeenkomst met VDL Nedcar en de beslissing omtrent een 'go' is voorbehouden aan het college. Tevens wordt hierin teruggekoppeld dat op 16 mei 2023 een gesprek heeft plaatsgevonden met de directies van VDL Nedcar en VDL Groep BV, waarin zij geattendeerd zijn op de aangenomen motie 2965 en is de inhoudelijke boodschap van Provinciale Staten krachtig overgebracht.

'Not yet go' besluit

Op 10 juli 2023 heeft mede met het oog op Toezegging 9269 een openbare informatiesessie voor PS plaatsgevonden waar de heer Paul van Vuuren, lid van de hoofddirectie van VDL Groep, een presentatie heeft gehouden over verleden, heden en toekomst van VDL Nedcar. Voor deze bijeenkomst waren ook raadsleden van de gemeenten Sittard-Geleen en Echt-Susteren uitgenodigd. Na afloop van de openbare bijeenkomst heeft er, mede in het licht van Toezegging 9288, een besloten vergadering van de Statencommissie ESA plaatsgevonden. Een dag later zijn wij tot het oordeel gekomen dat nog niet aan alle in het Addendum bij de Anterieure Overeenkomst genoemde criteria voor een 'go'-besluit wordt voldaan en dat er op dit moment sprake is van een 'not yet go' voor wat betreft de aanpassing van de infrastructuur in de omgeving van VDL Nedcar. Bij mededelingen portefeuillehouder d.d. 18 juli 2023 ([GS DOC-00523771](#)) en 20 juli 2023 ([GS DOC-00524601](#)) hebben wij uw Staten over ons besluit en het daarop volgend overleg met VDL Nedcar geïnformeerd.

PwC onderzoek

Op 24 augustus 2023 zijn uw Staten met een mededeling portefeuillehouder en een vertrouwelijke samenvatting geïnformeerd over de uitkomsten van het door PwC uitgevoerde onderzoek ([GS DOC-00536488](#)).

Ontwikkelingen werkgelegenheid

Op 1 juni 2023 heeft VDL Nedcar aangekondigd over te gaan tot ontslag van een groot aantal personeels-leden (zo'n 1.000 uitzendkrachten en 300 eigen medewerkers) per 1 november, dit is de datum waarop de productie wordt afgeschaald.

De provincie neemt deel aan het publiek/private consortium dat zich inzet voor de ontslagen medewerkers die ondersteuning nodig hebben bij het vinden van een nieuwe baan. Het consortium voorziet tevens in dienstverlening aan werkgevers met vacatures die interessant kunnen zijn voor deze groep medewerkers. Deze activiteiten worden uitgevoerd in het kader van 'Arbeidsmarkt en Onderwijs'. De activiteiten binnen het Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar zijn gericht op de door VDL Nedcar geboden structurele werkgelegenheid op lange termijn.

A2. Doelstelling(en) en reikwijdte van het programma

Het doel van het project is het duurzaam verankeren- en het inbedden van VDL NedCar in de economische structuur van Limburg. Dit doen we door het versterken van de ruimtelijke en economische (infra)structuur voor de automotive/maakindustrie.

Doelstellingen / thema's / indicatoren

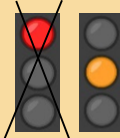
NB In de voortgangsrapportages zal over de voortgang van de indicatoren gerapporteerd worden conform de "stoplichtenmethodiek".

		
Doelbereik op schema	Risico op vertraging doelbereik	Doelbereik loopt achter

Op de volgende pagina's wordt per thema de voortgang op indicator niveau toegelicht. Conform opmerking van de statenonderzoeker in de analyse van de derde en vierde voortgangsrapportage VDL Nedcar (VGR3 en VGR4), is het onderdeel 'natuurcompensatie' verplaatst naar een aparte paragraaf. Derhalve komt dit onderdeel niet meer terug in de tabel op de volgende pagina:

Thema	Indicator	Basisrapportage 01-01-2021	Peildatum 01-01-2024	Resultaatdoelstelling/ streefwaarde	Doelbereik															
1. Acquisitie van nieuwe opdrachtgever(s))	n.v.t.	In geval van relevante ontwikkelingen worden PS vertrouwelijk geïnfomeerd	De commissie FEB is op 8 juli 2022 door de directie van VDL en VDL Nedcar vertrouwelijk geïnfomeerd.	n.v.t.																
2. Ontwikkeling werkgelegenhei d	Aantal arbeidsplaatsen	4650	3950	6000 – 6500 (ambitie)																
3. Ontwikkeling luchtkwaliteit ¹	Concentraties luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht: fijnstof en stikstofdioxide	Uit de MER en deelrapportages luchtkwaliteit blijkt dat de wettelijke grenswaarden al worden nageleefd	Voldoet per aan de wettelijke grenswaarden	Blijven voldoen aan wettelijke grenswaarden. Te weten: <table><tr><th>Stof</th><th>Soort norm</th><th>Concen- tratie</th></tr><tr><td>NO₂</td><td>Jaargemiddelde</td><td>40 µg/m³</td></tr><tr><td>NO₂</td><td>Uurgemiddelde (mag max. 18 keer per jaar worden overschreden)*</td><td>200 µg/m³</td></tr><tr><td>PM₁₀</td><td>Jaargemiddelde**</td><td>40 µg/m³</td></tr><tr><td>PM₁₀</td><td>Daggemiddelde (mag max. 35 keer per jaar worden overschreden)</td><td>50 µg/m³</td></tr></table>	Stof	Soort norm	Concen- tratie	NO ₂	Jaargemiddelde	40 µg/m ³	NO ₂	Uurgemiddelde (mag max. 18 keer per jaar worden overschreden)*	200 µg/m ³	PM ₁₀	Jaargemiddelde**	40 µg/m ³	PM ₁₀	Daggemiddelde (mag max. 35 keer per jaar worden overschreden)	50 µg/m ³	
Stof	Soort norm	Concen- tratie																		
NO ₂	Jaargemiddelde	40 µg/m ³																		
NO ₂	Uurgemiddelde (mag max. 18 keer per jaar worden overschreden)*	200 µg/m ³																		
PM ₁₀	Jaargemiddelde**	40 µg/m ³																		
PM ₁₀	Daggemiddelde (mag max. 35 keer per jaar worden overschreden)	50 µg/m ³																		

¹ De luchtkwaliteitsnormen zijn gericht op verschillende stoffen, waarvan stikstofdioxide en fijn stof de meeste kritieke zijn. Fijn stof wordt vaak afgekort tot PM, wat afkomstig is van de Engelse afkorting voor 'Particulate Matter'. Naast de grenswaarden voor PM₁₀ (fijn stof kleiner dan 10 µm) gelden er aparte grenswaarden voor PM_{2,5}, fijnstof kleiner dan 2,5 µm. Stikstofdioxide wordt aangeduid met NO₂. De luchtkwaliteit in de kernen van Holtum en Nieuwstadt wordt doorlopend– door het RIVM gemonitord met de NSL-Monitoringstool (op basis van berekeningen)

				<table><tr><td>PM_{2,5}</td><td>Jaargemiddelde</td><td>25 µg/m³</td></tr><tr><td>PM_{2,5}</td><td>Jaargemiddelde</td><td>20 µg/m³</td></tr></table>	PM _{2,5}	Jaargemiddelde	25 µg/m ³	PM _{2,5}	Jaargemiddelde	20 µg/m ³	
PM _{2,5}	Jaargemiddelde	25 µg/m ³									
PM _{2,5}	Jaargemiddelde	20 µg/m ³									
4. Maatschappelijk e compensatie	Besteding in euro's van de leefbaarheidsfondsen	Fase planvorming	GS hebben op 21 juni 2022 ingestemd met de in samenspraak met beide gemeenten opgestelde afsprakenkaders. Beide gemeenten hebben de afsprakenkaders tot nog toe echter nog niet geaccordeerd, omdat zij op onderdelen aanpassingen wensen door te voeren en van mening zijn dat aanvullende afspraken over de invulling van de natuurcompensatie in de kaders dienen te worden verankerd. Ambtelijk loopt hier overleg over. Dit heeft onder meer tot gevolg dat de leefbaarheidsfondsen nog niet zijn ingesteld	Kern Holtum: € 300.000,- Kern Nieuwstadt € 300.000,- 							
5. Compensatie geluid	7a. Geluidreducerend asfalt (GRA) op gemeentelijke wegen	Fase van planvorming Planning wordt uitgewerkt	Geluidreducerend asfalt wordt niet meer aangelegd omdat de gemeente Echt-Susteren deze wegen inricht als 30 km weg wat nog effectiever is als geluidreducerende maatregel	Deze indicator komt te vervallen 							
	7b. Geluidreducerend asfalt (GRA) provinciale weg N276	Fase van planvorming Planning wordt uitgewerkt	Bij go zal aanleg van de infrastructuur starten en wordt de provinciale weg omgelegd	GRA over een afstand van 1.200 op provinciale N276: 530 meter op bestaande gedeelte N276 (tussen aansluiting Aan de Linde en N279) en 670 meter op toekomstige randweg 							

	7c. Gevelisolatieonderzoek en indien nodig gevelisolatie bij 67 woningen	Fase van planvorming Planning wordt uitgewerkt	Er is hier sprake van twee fasen: 1. Het onderzoek ; 2. indien nodig gevelisolatie maatregelen aan max. 67 woningen <u>Stand van zaken 1:</u> Gevelisolatieonderzoek afgerond. Uit het onderzoek blijkt dat bij vijf woningen in Nieuwstadt maatregelen getroffen moeten worden om ervoor te zorgen dat ook na uitbreiding van VDL Nedcar, conform het PIP, wordt voldaan aan de wettelijke binnenwaarde voor geluid <u>Stand van zaken 2:</u> De eigenaren van de vijf woningen in Nieuwstadt waar geluidsisolerende maatregelen aan de gevels nodig zijn, hebben ingestemd met een aanbod voor het uitvoeren van maatregelen. Deze maatregelen zijn inmiddels gerealiseerd bij 4 van de 5 woningen. Bij 1 woning is de gevelisolatie ook nagenoeg afgerond op 1 te vervangen kozijn na. Nadat dit kozijn geleverd en geplaatst is kan het onderdeel gevelisolatie afgerond worden in 2023 gerealiseerd.	Gevelisolatieonderzoek bij 66 woningen in Nieuwstadt en 1 woning in Born ter bepaling van noodzaak aanvullende isolatie maatregelen. Gevelisolatiemaatregelen bij maximaal 67 woningen (GS besluit 66 hogere grenswaarden d.d. 8 dec 2020 en GS besluit 1 hogere grenswaarde d.d. 26 augustus 2021). Aantal woningen en maatregelpakket per woning volgt uit gevelisolatieonderzoek	
6. Duurzaamheid	M2's zonnepanelen op bestaande en nieuwe daken	Businesscase bestaande daken in ontwikkeling	Fase 1 (2276 panelen a 370Wp is 0,842MWp op Afterlines) gerealiseerd en in bedrijf Fase 2 (9936 panelen a 405Wp is 4,024MWp op Hal E) gerealiseerd en in bedrijf Fase 3 (3.168 panelen a 405Wp is 1,283MWp op deel HAL F) is technisch gereed. Totaal geïnstalleerd vermogen is 0,842+4,024+1,283=6,149MWp.	Inspanningsverplichting voor VDL Nedcar om 1. Een concrete businesscase uit te werken voor de plaatsing van zonnepanelen op bestaande daken 2. Bij het ontwerp van dakconstructies voor nieuwe gebouwen expliciet rekening te houden met de mogelijkheden tot plaatsing van zonnepanelen Separaat daaraan een uit te werken business case uit te werken voor de plaatsing van zonnepanelen op alle nieuwe daken	

Natuurcompensatie wettelijk en bovenwettelijk als gevolg van fabrieksuitbreiding en infrastructurele aanpassingen

Noot vooraf: Conform opmerking van de statenonderzoeker in de analyse van de derde en vierde voortgangsrapportage VDL Nedcar (VGR3 en VGR4), is het onderdeel 'natuurcompensatie' verplaatst naar een aparte paragraaf. Deze nieuwe paragraaf is vrijwel volledig opnieuw geformuleerd. Er zijn tekstuele verduidelijkingen gemaakt ten opzichte van de oorspronkelijke tekst. Ook is er meer duiding aangebracht door te verwijzen naar de gegevens in de tabel. Om de leesbaarheid van dit onderdeel te behouden is daarom ervoor gekozen om de oude tekst hier niet als doorgehaald te laten staan. De oude tekst is uiteraard wel terug te vinden in de 4^e Voortgangsrapportage.

De ontwikkeling van VDL Nedcar bestaat uit enerzijds de fabrieksuitbreiding (verantwoordelijkheid VDL Nedcar) en anderzijds de aanpassingen aan de infrastructuur (verantwoordelijkheid Provincie). In het kader van het Provinciaal InpassingsPlan (hierna: PIP) en de Wnb-ontheffingsaanvraag is een Natuurtoets opgesteld. Uit deze Natuurtoets blijkt dat sprake is van een compensatieopgave vanuit natuur en er een noodzaak is om mitigerende maatregelen te nemen. De compensatieopgave komt voort uit:

- Gebiedenbescherming Natuur Netwerk Limburg (voorheen: Goudgroene en zilvergroene natuurzone);
- Herplantplicht van de houtopstanden uit de Wet natuurbescherming.
- Soortenbescherming uit de Wet natuurbescherming, ten behoeve van de borging van de gunstige staat van instandhouding van de beschermde soorten in de omgeving. Dit is inclusief de extra maatregelen die genomen worden vanuit de eerder uitgevoerde compensatie voor de uitbreiding van de trailer yard voor de das.

Omdat er een project wordt voorbereid in de zogenaamde Goudgroene, Zilvergroene natuurzone en de Bronsgroene landschapszone en deze activiteit tast de natuur- en landschapswaarden van de Goud- en Zilvergroene natuurzone aan, wordt er financieel en fysiek gecompenseerd. Voor de compensatieopgave moet rekening worden gehouden met de vervangbaarheid van het natuurdoeltype dat verloren gaat. Als onderdeel van de PIP procedure heeft VDL Nedcar een 'Mitigatie en compensatieplan' laten opstellen. Zowel de genoemde natuurtoets en het Mitigatie en compensatieplan zijn bijlagen van het Inpassingsplan Uitbreiding VDL Nedcar. Deze stukken zijn [hier](#)² te vinden.

Compensatie als gevolg van de fabrieksuitbreiding VDL Nedcar

De fabrieksuitbreiding VDL Nedcar leidt tot de aantasting van **8,53 ha** (tabel 1a) Natuurnetwerk Limburg. Als gevolg hiervan moet **15,43 ha** (tabel 1b + 1c) wettelijke natuurcompensatie door VDL Nedcar worden gerealiseerd. Hiervan heeft VDL Nedcar fysiek aan de noordkant van de beoogde fabrieksuitbreiding **8,98 ha** (1b) gerealiseerd. Van de 15,43 ha heeft VDL Nedcar **6,45 ha** (1c) financieel afgekocht voor een bedrag €583.744,-. Dat deel zal door de provincie worden gerealiseerd.

Compensatie als gevolg van aanpassingen infrastructuur

Als gevolg van aanpassingen aan de infrastructuur wordt er in het geval van een "go" **2,68 ha** (tabel 1d) goudgroene natuur aangetast. Hiervoor moet wettelijk **5,49 ha** (1e) natuur gecompenseerd worden. Dit wordt gerealiseerd door de provincie.

Compensatie als gevolg van de A2 uitbreiding

In het kader van de A2 uitbreiding (3,7 ha wettelijke natuurcompensatie) had de provincie reeds 3,2 ha in het bosgebied 't Hout en het IJzerenbos gerealiseerd. Begin 2024 wordt de 0,5 ha aangeplant eveneens in de gemeente Echt-Susteren tussen de Rode beek en de Altaarheide weg. Deze compensatie staat los van de ontwikkeling VDL Nedcar en is door het Rijk financieel afgekocht en wordt uitgevoerd door de Provincie.

² Indien u meer in detail toelichting wenst op de vastgestelde opgave van de natuurcompensatie, kunt u deze terugvinden in het 'Mitigatie en compensatieplan' VDL Nedcar, deze kunt u op deze locatie vinden: <https://www.gebiedsontwikkelingvdlnedcar.nl/project-0/documenten/documenten-pip-fase/>. Zie hiervoor in de rechter kolom onder 'Inpassingsplan - bijbehorende stukken', het 15^e document.

Bovenwettelijke compensatie

Met de gemeenten Sittard-Geleen is afgesproken dat aanvullend op de wettelijke compensatie, in het kader van de uitbreiding van VDL Nedcar (fabrieksuitbreiding én infrastructuur aanpassingen), **4,5 ha** (2a) bovenwettelijke natuur door de Provincie gecompenseerd zal worden nabij de kern Holtum. Deze afspraak is gemaakt om een evenredige verdeling van natuurcompensatie tussen de gemeenten Sittard-Geleen en Echt-Susteren te krijgen.

Maatregelen in het kader van de Wnb Houtopstanden en Soorten

Houtopstanden

Op basis van het Mitigatie- en compensatieplan is komen vast te staan dat door de realisatie van het project Uitbreiding VDL Nedcar, onderdeel fabrieksuitbreiding **8,13 ha houtopstanden en 140 bomen** in bomenrijen tenietgaan. Op basis van de herplantingsplicht houtopstanden ingevolge de Wet natuurbescherming worden **7,17 ha** houtopstanden voor eigen rekening en risico van initiatiefnemer gecompenseerd binnen de Goudgroene natuurzone conform voornoemd mitigatie- en compensatieplan. Voor de in het Mitigatie- en compensatieplan genoemde **140 bomen** die buiten de Goudgroene natuurzone gelegen zijn en waarvoor ingevolge de Wet natuurbescherming eveneens een herplantingsplicht van toepassing is, geldt dat deze eveneens voor eigen rekening en risico van initiatiefnemer conform het Mitigatie- en compensatieplan herplant zullen worden. Van de 8,13 ha te herplanten houtopstanden wordt **0,96 ha** gerealiseerd door de provincie.

Soorten

In het kader van de Wet natuurbescherming Soorten zijn in het Mitigatie en compensatieplan voor de volgende soorten maatregelen voorzien:

- Das: verlies hoofdburcht en verlies foerageergebied;
- Vleermuizen: aantasting verblijfplaatsen, verlies foerageergebied en vliegroutes;
- Levendbarende hagedis: aantasting verblijfplaatsen en leefgebied;
- Kleine ijsvogelvinder: verlies leefgebied.

Voor een aantal soorten zijn maatregelen opgenomen om te voldoen aan de zorgplicht (artikel 1.11 Wnb). Het gaat om de volgende soorten:

- Kerkuil
- Bosuil
- Steenmarter
- Bever

De provincie heeft aan VDL Nedcar een ontheffing ihkv de Wnb Soorten 10 juni 2021 afgegeven. Deze is gewijzigd op 16 november 2021. In de ontheffing en de wijziging daarop zijn voorschriften opgenomen die in acht moeten worden genomen bij de in de aanvraag te nemen maatregelen. Het Besluit Ontheffing Wet Natuurbescherming VDL Nedcar [hier³](#) te vinden, onder het kopje 'Besluit Wet natuurbescherming'.

Opdracht Provincie Limburg Uitvoering (boven)wettelijke natuurcompensatie VDL Nedcar

In het kader van de fabrieksuitbreiding van VDL Nedcar is er sprake van 15,43 ha te compenseren goudgroene natuurzone. Van de goudgroene natuurcompensatie die nodig is als gevolg van de fabrieksuitbreiding is fysiek door VDL Nedcar 8,98 ha zelf gerealiseerd aan de noordkant van het huidige fabrieksterrein. Voor **6,45 ha** goudgroene natuurcompensatie is deze afgekocht en zorgt de provincie voor realisatie. Hiervan geldt 0,96 ha als voormalige "boswetcompensatie".

In het kader van daarmee samenhangende infrastructurele aanpassingen aan het omliggend wegennet dient **5,49 ha** goudgroene natuurzone gecompenseerd te worden ook deze wordt gerealiseerd door de provincie. Daarnaast wordt er voor Rijkswaterstaat (RWS) **3,7 ha** goudgroen natuurzone gecompenseerd voor de A2 verbreding. Deze RWS hectares maken geen onderdeel uit van de benodigde natuurcompensatie voor de

³ Zie hiervoor in de rechter kolom onder de kop 'Besluit Wet Natuurbescherming', het 1^e document.

uitbreiding van VDL Nedcar maar worden wel uitgevoerd door de provincie en hier genoemd omdat deze compensatie in hetzelfde gebied dient te landen.

Om een evenredige verdeling van 20,14 ha natuurcompensatie tussen de gemeenten Sittard-Geleen en Echt-Susteren te krijgen (10 ha realiseren bij Nieuwstadt en 10 ha bij Holtum) is in het kader van afspraken met de gemeenten rondom de vaststelling van het inpassingsplan, door GS aan de gemeente Sittard-Geleen **4,5 ha** bovenwettelijke natuurcompensatie toegezegd bij Holtum.

Samenvattend wordt door de provincie **20,14 ha** natuur gerealiseerd.

In onderstaande tabel wordt enkel inzichtelijk gemaakt wat de **wettelijke** en de **bovenwettelijke** te compenseren natuur is en in hoeverre deze is uitgevoerd zoals destijds is vastgesteld in de basis rapportage VDLNedcar:

	Indicator	Basisrapportage 01-01-2021	Peildatum 01-01-2024	Resultaatdoelstelling/ streefwaarde	Doelbereik
1. Wettelijke natuurcompensatie als gevolg van ontwikkeling VDL Nedcar	1a. Vernietiging in ha's Natuurnetwerk Limburg als gevolg van fabrieksuitbreiding in ha's	0 ha	95 %	Voorzien is 8,53 ha in 2022	
	1b. Percentage realisatie <u>wettelijke</u> compensatie in ha's door VDL Nedcar aan de noordkant van de beoogde fabrieksuitbreiding	0%	100%	8,98 ha (gecontroleerde 100% fysieke en kwalitatieve compensatie aan de noordkant van de fabriek) in 2021	
	1c. Percentage realisatie <u>wettelijke</u> compensatie in ha's door de provincie als gevolg van de fabrieksuitbreiding	Fase van planvorming. Planning wordt uitgewerkt	0%	6,45 ha (=100% realisatie wettelijke compensatie fabrieksuitbreiding). Voorzien is een inspanningsverplichting voor realisatie op uiterlijk 31 december 2026 (via minnelijke verwerving)	
	1d. Vernietiging in ha's goud groene natuur als gevolg van infrastructurele aanpassingen	0 ha	0%	Voorzien is 2,68 ha op het moment dat definitief opdracht wordt gegeven voor de uitvoering van de infrastructurele aanpassingen.	
	1e. Percentage realisatie <u>wettelijke</u> compensatie in ha's door de provincie als gevolg van de infrastructuur aanpassingen	Fase van planvorming. Planning wordt uitgewerkt	0%	5,49 ha (=100% realisatie wettelijke compensatie aanleg infrastructuur). Voorzien is een inspanningsverplichting voor realisatie op uiterlijk 31 december 2026 (minnelijke verwerving)	
2. Bovenwettelijke natuurcompensatie als gevolg van ontwikkeling VDL Nedcar	2a. Percentage realisatie in ha's van de <u>bovenwettelijke</u> compensatie voor de fabrieksuitbreiding en infra-structuur aanpassingen nabij de kern Holtum door de provincie	Fase van planvorming. Planning wordt uitgewerkt	0%	4,5 ha (=100% bovenwettelijke compensatie). Voorzien is een inspanningsverplichting voor realisatie op uiterlijk 31 december 2026 (minnelijke verwerving)	

Aanvullende toelichting op bovenstaande tabel:

1a:

Voor de fabrieksuitbreiding zou 8,53 ha van het Sterrebos gekapt worden. Zo'n 5% van het te kappen deel van het bos, is vooralsnog niet gekapt vanwege de aangetroffen aanwezigheid van een bosuil (broedplaats).

1b:

In het natuurcompensatie- en mitigatieplan VDL Nedcar zijn 3 kwalitatieve controles in een periode van 10 jaar voorzien. Op 16 augustus 2022 heeft een kwalitatieve controle plaats gevonden. Deze is geheel en conform uitgevoerd. Een extra controle wordt geadviseerd in 2025 in verband met de grote droogte in 2022 en daardoor mogelijke grote uitval van jonge aanplant.

1c,1e en 2a:

Hoewel er voor de realisatie vanaf peildatum 1 januari 2024 nog 3 jaar beschikbaar is voor realisatie, zijn de stoplichten hier op oranje gezet vanwege het risico op vertraging.

Wij zijn bezig met een aanscherping van de aankoopstrategie die bestaat uit het aanspreken en mede verantwoordelijk maken van mede overheden om overheidsgronden beschikbaar te stellen/in te zetten. Daarnaast wordt bezien of het zoekgebied voor natuurcompensatie kan worden vergroot om voldoende gronden te kunnen verwerven. Dit gebeurt in overleg met de twee gemeenten. De overeengekomen afspraken hierover zijn inmiddels opgenomen in de nieuwe aankoopstrategie. Deze aankoopstrategie is in Q4 2023 aan gedeputeerde staten voorgelegd als onderdeel van het Afsprakenkader met de twee gemeenten. Deze afsprakenkaders dienen echter nog ondertekend te worden door beide gemeenten.

Doel

Duurzaam verankeren- en het inbedden van VDL NedCar in de economische structuur van Limburg door het versterken van de ruimtelijke en economische infrastructuur voor de automotive/maakindustrie, als randvoorwaarde voor de duurzame doorontwikkeling van VDL Nedcar.

Voor de verankering is een economische doorontwikkeling met de elementen acquisitie, duurzame innovatie en arbeidsmarkt nodig, geflankeerd door een Gebiedsontwikkeling met ruimtelijk-logistieke maatregelen, bestaande uit uitbreidingsruimte voor bedrijfsfuncties, bereikbaarheid en compensatiemaatregelen in de omgeving.

Effect: economische structuurversterking, bedrijfsinvesteringen/ productie in de automotive/maakindustrie en werkgelegenheid.

Gebiedsontwikkeling:

Realiseren van de uitgangspunten van het gecoördineerd PIP en de aanleg van infrastructuur.

Afronden en
monitoren
gecoördineerd PIP

Realisering
Infrastructuur

Afhandeling
grondtransacties

Economische doorontwikkeling:

Integraal plan

Acquisitie

Ondersteunen VDL Nedcar bij werving van nieuwe OEM-ers.

Doorontwikkeling productie

Ondersteunen innovatieve, duurzame door-groei van de huidige productielocatie

Arbeidsmarkt

Verbinden arbeidsmarktpartijen, anticiperend op noodscenario.

Samenhang

Governance: samenwerking partners
Aanvraag Groeifonds
Communicatie: publiek en bestuurlijke gremia
Verantwoording: RGP

Uitvoering

Uitvoering

A3. Overzicht van de besluitvormingsmomenten en de betrokkenheid van PS tot 1 januari 2024

Genomen PS besluiten

- 18 april 2019: Coördinatiebesluit PS om de voorbereiding van het PIP (het planologisch mogelijk maken van de fabrieksuitbreiding en de aanpassing van de infrastructuur) te coördineren met de daarvoor benodigde vergunningen en besluiten.
- 28 juni 2019: PS besluit voor het aanwenden van de immunisatiereserve voor € 24,8 mln. ter dekking van de provinciale bijdrage in de Gebiedsontwikkeling Uitbreiding VDL Nedcar.
- 18 december: PS besluit vaststelling PIP PIP "Uitbreiding VDL Nedcar", het daaraan verbonden
2020 budgettaire kader en de daarbij behorende vergunningen en besluiten.
- 5 november: PS besluit ikv 2^e afwijkingenrapportage 2021: reservering van € 600.000 (€ 400.000
2021 ontwikkelopgave natuur / € 100.000 sociale agenda / € 100.000 restant stedelijke ontwikkeling) in het kader van het PIP Uitbreiding VDL Nedcar.
- 5 november: PS besluit vaststelling basisrapportage groot project duurzame verankering VDL Nedcar.
2021
- 17 december: PS besluit om bovenstaande € 600.000,- te dekken uit de reserve bereikbaarheids-
2021 middelen (zie Amendement 91 van Wageningen).
- 12 mei 2023: Motie (vreemd) 2965 aangenomen inzake 'Perspectief en Zekerheid voor werknemers VDL Nedcar.
- 23 mei 2023: Mededeling ptfhouder n.a.v. PS 12 mei 2023 (afdoening toezegging en motie vreemd 2965 'Perspectief en Zekerheid voor werknemers VDL Nedcar')
Mededeling portefeuillehouder nav PS 12 mei 2023 Vragenronde
- 2 juni 2023: Vragenronde Interim Statencommissie 2 juni 20223
- 22 juni 2023: Beantwoording schriftelijke vragen inzake aangekondigd massa ontslag bij VDL Nedcar
- 10 juli 2023: Informatiesessie inzake verleden, heden en toekomst VDL Nedcar 10 juli 2023 (inclusief besloten nazit met statenleden)
- 18 juli 2023: Mededeling portefeuillehouder inzake uitstel gunning aanpassing infrastructuur in omgeving VDL Nedcar
- 24 augustus 2023: Mededeling portefeuillehouder (publicatie onder geheimhouding, document ter inzage) inzake Samenvatting PwC rapport

Toekomstige besluitvorming/betrokkenheid door PS

1. PS worden twee maal per jaar via de Regeling Grote Projecten gerapporteerd over de financiële en inhoudelijke voortgang van het totaal programma, de planning en de risicobeheersing.
2. PS worden twee keer per jaar via de halfjaarlijkse IPML rapportage geïnformeerd over de voortgang van de infra.
3. PS worden tussentijds geïnformeerd over de diverse processtappen al dan niet in combinatie met hetgeen in bovenstaande besluitvormingsmomenten en/of moties en toezeggingen is opgenomen.
4. PS zal tussentijds geïnformeerd worden over de 'go/ not yet go' voor de feitelijke gunning van de infrastructurele aanpassingen op het moment dat dit aan de orde is. --> Zie toelichting onder onderdeel A, kopje 'go' moment.

5. In de reguliere P&C-cyclus wordt over deelaspecten van het programma in de paragraaf financieringen gerapporteerd.

A4. Planning

Algemeen:

VDL Nedcar heeft GS op 31 januari 2023 schriftelijk laten weten te voldoen aan de in het Addendum bij de Anterieure Overeenkomst geformuleerde criteria en GS verzocht in te stemmen met een 'go' voor de aanpassing van de wegen rondom haar fabriek en deze aanpassing zo spoedig mogelijk ter hand te nemen. Ter onderbouwing van het verzoek heeft VDL Nedcar de Provincie vertrouwelijk inzage gegeven in de onderliggende documenten en informatie c.q. bedrijfsgevoelige informatie beschikbaar gesteld. Deze gegevens zijn door PwC ingezien en getoetst. Naar aanleiding van deze toetsing en overleg met VDL Nedcar hebben GS begin juli 2023 besloten dat er op dit moment nog geen sprake is van een 'go', met andere woorden een 'not yet go'. Provinciale Staten zijn daarover per mededeling portefeuillehouder op 18 juli 2023 geïnformeerd.

Planning van de grondverwerving

De algemene planning van de grondverwerving staat vermeld onder rubriek D.5. Planning.

Verandering ten opzichte van de planning zoals opgenomen in het kredietbesluit van december 2020:

De onteigeningsprocedure voor de gronden is opgesplitst in een administratieve procedure en een gerechtelijke procedure. Op 15 december 2021 is de Kroon verzocht gronden aan te wijzen ter onteigening. Het ontwerp Koninklijk Besluit (KB) van de Kroon heeft ter inzage gelegen van 1 september tot en met 12 oktober 2022. Op 2 november 2022 heeft een hoorzitting plaatsgevonden.

Voor het verkrijgen van een positief Koninklijk Besluit is een "go" van VDL cruciaal. De uiterste termijn voor het Koninklijk Besluit was 12 april 2023. De gerechtelijke procedure kan pas worden gestart nadat de Kroon middels een Koninklijk Besluit (hierna: 'KB') formeel toestemming heeft gegeven.

Gezien de ontwikkelingen bij de grondverwerving is de verwachting dat een aantal voor de uitbreiding van de infrastructuur benodigde gronden mogelijk niet minnelijk verworven kan worden. In het negatieve scenario [waren](#) deze pas eind 2026 onteigend en had dat effect op de planvoorbereiding en realisatie van het infra project.

Door de uitblijvende van een "go" heeft de Kroon op 22 februari 2023 negatief besloten ten aanzien van het door de Provincie ingediende verzoek om de voor de aanpassing van de infrastructuur benodigde gronden ter onteigening aan te wijzen. Als gevolg hiervan is de administratieve onteigeningsprocedure beeindigd en loopt de grondverwerving vertraging op als niet langs minnelijke weg kan worden verworven aangezien de gehele onteigeningsprocedure na een "go" opnieuw dient te worden doorlopen waarbij bovendien de nieuwe procedure conform Omgevingswet dient te worden gevolgd.

De uiteindelijke vertraging van de grondverwerving is eerst bekend als duidelijk is wanneer er sprake is van een "go" waarna een nieuwe onteigeningsprocedure als "ultimum remedium" opgestart kan worden. Zodra het moment van de "go" helder is, kan een nieuwe projectplanning opgesteld worden die rekening houdt met de nieuwe feiten en omstandigheden.

De minnelijke grondverwerving zal in de tussentijd wel doorgezet worden. De praktijk leert echter dat dit minder effectief voor de provincie Limburg is als het vangnet van de onteigening (vooralsnog) ontbreekt.

Planning van de infra

In de vorige voorgangsrapportage is reeds gemeld dat door de 'not-yet-go' de werkzaamheden van het bouwteam drastisch zijn afgebouwd. Enkel werkzaamheden met betrekking tot lopende vergunningaanvragen en voorbereiding van ecologisch onderzoek hebben nog plaatsgevonden. De oorspronkelijke planning, te weten oplevering ultimo 2024, is niet meer haalbaar. Er zal een nieuwe planning worden opgesteld zodra een 'go'- besluit is genomen.

Vorbereidingsfase:

- Voorbereidingen infra: 1e kwartaal 2021 - 1e kwartaal 2023
- Aanbesteding en gunning Nadat er een 'go' is

Realisatiefase:

- Aanpassing infrastructuur Start nadat er een 'go' is.

Planning uitbreiding van de fabriek

Hangt samen met het acquisitietraject van VDL Nedcar. Hierover worden PS als dat aan de orde is vertrouwelijk geïnformeerd. Na een succesvolle acquisitie wordt een planning ten aanzien van de uitbreiding van de fabriek in de voortgangsrapportages opgenomen.

A5. Financiën

Op pagina 14 staat het financieel totaaloverzicht van het programma per 1 januari 2024. In de eerste vier kolommen is het totaal van de actuele kosten (begroot en verplicht) opgenomen. Door het uitblijven van een 'go' zijn de voorbereidingswerkzaamheden op een laag pitje gezet. De werkzaamheden binnen het bouwteam van het deelproject infra uitbreiding zijn zover mogelijk afgerond en on hold gezet.

De twee belangrijkste issues voor het programma die de meeste invloed hebben op de te verwachten / begrote kosten zijn vertraging als gevolg van een 'not yet go' en de extreme prijsstijgingen sinds de besluitvorming eind 2020. Het vooralsnog uitblijven van de 'go' heeft invloed op de grondverwerving, de planvoorbereiding en daarmee op de opdrachtverlening en uitvoering van de infra aanpassing. De prijsstijgingen zullen naar verwachting doorwerken in de uitvoeringskosten van de infrastructurele aanpassingen. In onderdelen B, C en D van deze rapportage wordt hier per deelproject verder op in gegaan.

In de periode tot 1 januari 2024 zijn onderstaande mutaties doorgevoerd in het beschikbare programmakrediet:

Omschrijving	Krediet (€ mln.)	Mutaties (€ mln.)
Oorspronkelijk krediet, 18 december 2020	73,99	
Opbrengsten grondexploitatie		2,15
Extra opbrengsten grondexploitatie		0,36
Amendement van Wageningen (17 december 2021)		0,60
Fietsplan, t.b.v. fietspad richting Susteren		0,45
Bijdrage gemeente Echt-Susteren, t.b.v. fietspad richting Susteren		0,45
Krediet, januari 2022	78,00	
Scope-uitbreiding, natuurcompensatie VDL Nedcar fabrieksuitbreiding ¹⁾		0,58
Krediet, januari 2024	78,58	

¹⁾ De fabrieksuitbreiding VDL Nedcar leidt tot een natuurcompensatie van 15,43 ha. Hiervan heeft VDL Nedcar fysiek 8,98 ha gerealiseerd en 6,45 ha bij de provincie afgekocht voor een bedrag € 583.744,- (zie ook paragraaf A2). Dit leidt tot een budgettaire neutrale correctie aan de kosten- en dekkingskant.

Vervallen tekst uit de 4^e Voortgangsrapportage:

In de periode van 1 januari tot en met 31 december 2021 tot 1 juli 2023 zijn enkele aanpassingen doorgevoerd in het beschikbare krediet zonder dat deze invloed hebben op het besluit van PS van 18 december 2020. Met het doorvoeren van deze aanpassingen steeg het totale budget voor het programma van € 73,9 mln. naar € 77,9 mln (zowel aan de kostenkant als aan de dekkingskant, m.a.w. er is geen sprake van extra benodigd budget).

Hieronder zijn de aanpassingen toegelicht. Op de volgende pagina is een bijgewerkt totaaloverzicht opgenomen:

1. In de projectbegroting van december 2020 is de grondaankoop en verkoop netto opgenomen. Om de voortgang van de aan- en verkopen beter (financieel) te volgen is deze post uitgesplitst in grondaankosten (aan de kostenkant) en grondverkopen aan de bijdrage kant. Een en ander houdt in dat de grondverwerving begroot wordt op € 2.146.000 en de grondverkoop op € 4.880.813,-;
2. Er worden extra grondopbrengsten verwacht o.b.v. het vastgesteld grondaan- en verkoopplan ter hoogte van € 357.445,-. Aan de dekkingskant zijn deze inkomsten toegevoegd aan 'b. Grondtransacties gebiedsontwikkeling' ten behoeve van een risicovoorziening voor grondtransacties.
3. In de 2e Afwijkingenrapportage 2021 is € 600.000 (400k ontwikkelopgave natuur / 100k sociale agenda / 100k restant stedelijke ontwikkeling) gereserveerd in het kader van het PIP. In de Provinciale Staten vergadering van 17 december 2021 is besloten om deze € 600.000,- te dekken uit de reserve bereikbaarheidsmiddelen;
4. Bijdrage van € 450.000,- van de gemeente Echt-Susteren voor het bovenwettelijke fietspad. Aan de dekkingskant is deze bijdrage apart opgenomen, aan de kosten kant is deze onderdeel van 'Realisatiekosten (P50)'. Overeenkomst daartoe met de gemeente Echt Susteren is in voorbereiding.

Op de volgende pagina is een tabel opgenomen met daarin een totaaloverzicht van de kosten en dekking voor het programma.

Totaaloverzicht kosten en dekking per 01-01-2024

Onderstaand overzicht is onderdeel van het PS besluit d.d. 18-12-2020; G-20-076. Productnummer: A30205 Onderhoud, beheer en rehabilitaties provinciale wegen. Onderstaande tabel geeft de situatie per 1 januari 2024 weer. Opgenomen getallen zijn in miljoenen.

Kosten	Begroot	Gerealiseerd	Beschikbaar	Dekking	totaal	subtotaal	totaal gerealiseerd
Planvoorbereidingskosten	€4,758	€4,833 €4,706	-€0,075 €0,052	1. Provincie Limburg	€51,760		
Realisatiekosten (P50)	€53,934	€0,082 €0,074	€53,852 €53,860	a. Investering uit immunisatiereserve		€24.771	€24,771
Bovenwettelijke maatregelen	€1,557	€0	€1,557	b. Grondtransacties gebiedsontwikkeling		€ €5,239	€0,907 ⁴ €0
Wettelijke maatregelen VDL Nedcar	1,334 €0,750	€0,032 €0,090	€1,302 €0,0660	c. Restant rail terminal		€0,693	€0,693
Programmareserve	€10,998	€0,080 €0,113	€10,918 €10,897	d. Ten laste van de toekomstige begrotingsruimte		€19,556	€19,556
Grondzaken	€6,000	€1,137 ⁵ €0,120	€4,863 €5,880	e. Reserve bereikbaarheidsmiddelen		€0,600	€0,600
				f. Fietsplan (bovenwettelijk fietspad)		€0,450	€0,450
				g. Bijdrage E-S bovenwettelijk fietspad Susteren		€0,450	€0
				2. VDL Nedcar	€11,937		
				a. Bijdrage VDL Nedcar kosten WRO/BRO		€6,000	€0
				b. Prijsindexering bijdrage VDL Nedcar aan OGK		€0,892	€0
				c. Kosten commissie MER, rekening VDL Nedcar		€0,045	€0,045
				d. Extra bijdrage VDL Nedcar		€5,000	€0
				e. Natuurcompensatie VDL Nedcar ⁶		€0,584	0,584
				3. Middelste EZK			
				a. bijdrage vanuit GREX ⁴ op grond			€0

⁴ GREX: Vanuit een bestaande grex ips/yard en provinciaal eigendom zijn gronden overgedragen aan het project omdat deze gronden noodzakelijk zijn voor de randweg. Omdat obv het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV: grondslagen voor de jaarrekening) is de historische aankoop prijs bepalend. Dit is substantieel lager dan in de uitgangspunten is aangehouden. Hierdoor ontstaat een voordeel voor het project omdat "intern winst maken op een grex" op basis van de BBV niet is toegestaan.

⁵ Grondtransacties Randweg (1,137): Bij onderdeel D8 staat de stand van zaken van de grondverwerving vermeld. De kosten van de grondverwerving zijn toegenomen als gevolg van de gerealiseerde aankopen die bij de notaris zijn afgewikkeld en betaald. De kosten zijn daarnaast extra gestegen omdat in deze kosten ook een interne verrekening zit opgenomen van reeds in bezit zijnde provinciale gronden die nu overgeboekt zijn naar het project.

⁶ Natuurcompensatie: dit onderdeel is nieuw toegevoegd in deze tabel

				b. resultaat afhankelijke bijdrage vanuit GREX IPS/Yard		€1,800	€0
				c. extra bijdrage		€2,500	€2,500
				4. Bijdrage I&W⁷	€5,000		€0
Totaal	€ 78,581	€6,164	€72,417	Totaal	€ 78,581	€ 50,106	
	€ 77,997	€ 5,103	€72,894		€77,997	€48,615	

Vervallen tekst uit de 4^e Voortgangsrapportage:

Onderstaand wordt per post een toelichting gegeven op de wijzigingen van de begroting. Met uitzondering van de de budgetair neutrale wijzigingen van de bruteringsgrondverwerving (€ 2.146.000,-), bijdrage VDL in indexatiekosten en MER kosten (€ 892.114 en € 45.000) zijn deze verwerkt in provinciale begroting. De hiervoor genoemde posten zijn verwerkt bij de 1^e afwijkingenrapportage van 2022.

- 1) Bedrag zoals opgenomen in de basisrapportage (€ 4.720.711,-) is opgehoogd met meerwerkkosten Antea, PIP/onderzoeken/WABO, volgend uit AO € 37.485,-
- 2) Inclusief risicoreservering van € 6.461.142 voor onder meer de toprisico's zoals nader beschreven in hoofdstuk B8. In het bedrag zijn opgenomen ten opzichte van de basisrapportage:
 - Voorziening kostprijsverhogende BTW (bijdrage I&W) € 867.769,-
 - Deel Gemeente E-S bovenwettelijk fietspad Susteren Oude Rijksweg – Randweg € 450.000,-
 - € 5.999.571,- is uit dit bedrag gehaald en apart opgenomen voor deelproject grondzaken
- 3) Inclusief de prijsindexering bovenwettelijke kosten excl. leefbaarheidsfonds € 144.747,-
- 4) Betreft geluidsmaatregelen a.g.v. fabrieksuitbreiding (gevelisolatie, geluidreducerend asfalt gemeentelijke wegen). Voortgangsrapportage via Groot Project Duurzame Verankerings VDL Nedcar
- 5) De projectreserve is bestemd voor de opslag naar P85-niveau € 6.455.790 en opslag onvoorzien overige kosten € 4.184.486, totaal € 10.640.276. Dit budget wordt nu opgehoogd met het bedrag van de voor risico opslag grondverwervingskosten (gebaseerd op aanvullende grondopbrengsten) van € 357.445,- tot € 10.997.721
- 6) Oorspronkelijk bedrag van € 2.734.813,- is opgehoogd met € 2.146.000,- (opbrengst grondverkoop) en € 357.445,- (aanvullende grondopbrengsten o.b.v. vastgesteld grondaan- en verkoopplan), totaal € 5.238.258,-
- 7) Deze € 600.000,- komt uit het bedrag dat als gevolg van het Amendement 91 van Wageningen landschappelijke inpassing in de Bereikbaarheidsmiddelen zit
- 8) Toezegging gebaseerd op verwacht resultaat GREX, gesprekken over onvoorwaardelijke gestanddoening vinden plaats. In de volgende voortgangsrapportage zal hierop worden teruggekomen
- 9) Toezegging heeft plaatsgevonden via MIRT, formalisering dient nog te worden afgehandeld
- 10) Er is uitgegaan van netto bijdragen van het Rijk. Over de BTW-component dient nog te worden overlegd. (zie vorige bladzijde). De termijn voor de toegezegde MIRT-bijdrage van I&W is met één jaar verlengd tot 1 januari 2024.
- 11) Bijdrage Nedcar wordt gerealiseerd (ontvangen) na formeel 'go' en in termijnen afgestemd op uitvoering infra uitbreiding
- 12) Dit is het beschikbare budget voor het deelproject 'grondzaken'

De termijn voor de toegezegde MIRT-bijdrage van I&W is in november 2023 tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT met twee jaar verlengd tot 31 december 2025.

⁷ De termijn voor de toegezegde MIRT-bijdrage van I&W is met twee jaar verlengd tot 31 december 2025

Over de voortgang van dit programma wordt halfjaarlijks via twee verschillende rapportages geïnformeerd. Tijdens de PS-behandeling van de VGR 4 bleek dat de daarin vermelde financiële cijfers deels afweken van de cijfers zoals vermeld in de voortgangsrapportage 7 van het Integraal Programma Mobiliteitsopgave Limburg terwijl de peildatum van beide rapportages gelijk was. Deze afwijking, die veroorzaakt werd doordat beide rapportages gebaseerd waren op verschillende informatiebronnen, is gecorrigeerd in deze voortgangsrapportage en IPML 8.

A6. Risico's en risicobeheersing

Update peildatum 01 januari 2024

Hieronder zijn de belangrijkste risico's op programma niveau opgenomen en is aangegeven bij welke deelproject dit risico is gealloceerd. Per project is in delen B8, C8 en D8 van deze voortgangsrapportage een uitgebreide risicotabel opgenomen.

	Risico	Allocatie
1	Aantreffen beschermde vermiljoenkever in uitvoeringsgebied van het infra project (randweg)	B. Infra uitbreiding In het plangebied rondom de aan te leggen randweg is de beschermde vermiljoenkever aangetroffen. Er is onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van deze kever in omliggende gebieden. In onderdeel B wordt hier verder op ingegaan
2	Uitzonderlijke prijsstijgingen	B. Infra uitbreiding Als gevolg van de mondiale economische gevolgen van de oorlog in Oekraïne is dit risico bij met name het deelproject aanpassing infra opgetreden. De verwachting is dat de prijsstijgingen binnen het project substantieel hoger zullen zijn dan de indexeringsbedragen die zijn meegneomen in het kredietbesluit. In onderdeel B wordt hier verder op ingegaan
3	Realisatie wordt uitgesteld op basis van "go/not yet go"-beslissing Primaire oorzaak voor optreden van dit risico is VDL Nedcar slaagt er niet in om tijdig een nieuwe opdrachtgever te acquireren (dit valt buiten de invloedssfeer van de Provincie)	A.Programma Naar aanleiding van het schrijven van VDL Nedcar van eind januari 2023, hebben GS op 11 juli besloten dat er sprake was van een 'not yet go'.
4	Niet minnelijk kunnen verwerven van benodigde gronden voor uitbreiding infra	D. Grondzaken

A7. Projectbeheer en projectbeheersing

Rol provincie

De Provincie is verantwoordelijk voor de uitvoering van de infrastructurele maatregelen. VDL Nedcar is de initiatiefnemer voor de uitbreiding en de bedrijfsvoering van de fabriek c.q. de productie. De Provincie is bevoegd gezag voor het vaststellen van planologische kaders en bevoegd gezag voor met het PIP samenhangende en benodigde vergunningen en besluiten. Tevens zorgt de Provincie voor de uitvoering c.q. ondersteunt gemeenten bij compensatiemaatregelen. Mogelijk dat bij de uitwerking van het integraal plan de Provincie nog aanvullende rollen op zich neemt.

Intern wordt het project aangestuurd als een majeur programma. Op bestuurlijk niveau zijn meerdere portefeuillehouders verantwoordelijk. De portefeuillehouder Economie, Financiën en Bedrijfsvoering, Public affairs is coördinerend portefeuillehouder.

Ambtelijk wordt het programma aangestuurd door een programmamanager. Voor de uitvoering en bewaking van de voortgang is een programmastructuur ingericht die multidisciplinair is samengesteld en waarin de relevante clusters zijn vertegenwoordigd.

Extern vindt overleg plaats met de samenwerkingspartner VDL Nedcar met als basis de afspraken in de Anterieure Overeenkomst.

Provincie is voorzitter van de Regiegroep. In de Regiegroep vindt bestuurlijke afstemming plaats tussen provincie, VDL Nedcar, de gemeente Sittard- Geleen en de gemeente Echt-Susteren.

Opdrachtgeverschap

Bestuurlijk opdrachtgever:	Portefeuillehouder Economie, Financiën en Bedrijfsvoering, Public affairs
Ambtelijk opdrachtnemer:	Directie
Gedelegeerd ambtelijk opdrachtnemer:	Programmamanager

B. Voortgang deelproject infra uitbreiding

Hier staat de voortgang beschreven voor het deelproject infra uitbreiding.

B1. Inleiding

De aanpassing van de provinciale infrastructuur is een substantieel onderdeel van het “Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar”. Voor een schematisch overzicht van het programma wordt verwezen naar A2. In onderhavige rapportage wordt de infra uitbreiding gedetailleerd gerapporteerd en is als zodanig een zelfstandig leesbaar onderdeel. Een en ander als uitvloeisel van de wens van Provinciale Staten om de voortgangsrapportages te agenderen voor de cie FEB en niet in zowel FEB als MD.

Via de halfjaarlijkse IPML-rapportage (projectblad W37) wordt onder de naam “**Gebiedsontwikkeling VDL Nedcar**” op hoofdlijn over de voortgang daarvan gerapporteerd aan Provinciale Staten.

B2. Doelstelling(en) en reikwijdte

Doelstelling

Het aanpassen van de provinciale wegen N276/N297 c.a. nabij VDL Nedcar, ter waarborging van de bereikbaarheid van VDL Nedcar en omgeving na de beoogde fabrieksuitbreiding van VDL Nedcar. Daarbij is een optimale verkeersveiligheid en –doorstroming een vereiste evenals de naleving van wettelijke voorschriften.

Uitgangspunten

De gewenste uitbreiding van de fabriek en de daarmee gepaard gaande toename van het aantal werknemers betekent ook een toename van de hoeveelheid verkeer, voor zowel de logistiek (aanvoer van grondstoffen en onderdelen en de afvoer van geproduceerde auto's) als ook van het personeelsverkeer.

De toename van verkeer heeft effect op de omliggende infrastructuur, met name op de aansluitingen van VDL Nedcar op de omliggende provinciale wegen N297 en N276 en deze wegen zelf. Daarnaast zijn er knelpunten die zich zullen manifesteren als gevolg van de autonome groei van het verkeer. De toename in verkeer door de fabrieksuitbreiding en de autonome groei van het verkeer is de aanleiding voor een toekomstbestendig en robuust ontwerp van de omliggende infrastructuur om de verkeersknelpunten aan te pakken.

Alternatieven

In het kader van het “Provinciaal Inpassingsplan (PIP) Uitbreiding VDL Nedcar” en de bijbehorende m.e.r.-procedure zijn de volgende vijf alternatieven onderzocht:

Integrale alternatieven voor de m.e.r.-procedure	Infrastructuur
Alternatief 1A	Variant A1 aanpassing bestaande infra (2x1)
Alternatief 1B	Variant A2 aanpassing bestaande infra (2x2)
Alternatief 1C	Variant A3 vereenvoudigde variant aanpassing bestaande infra (1x2)
Alternatief 2A	Variant C2 (randweg 2x1)
Alternatief 2B	Variant C3 vereenvoudigde variant van randweg (1x2)

In alle alternatieven heeft het fabrieksterrein een nagenoeg gelijke indeling.

Bij de varianten A1 en A2 blijft de N276 liggen en wordt deels aangepast voor een vergroting van de capaciteit en de verkeersveiligheid. Bij variant A3 blijft de N276 liggen op het huidige tracé, maar is de aanpassing van de infrastructuur vereenvoudigd. Bij de drie varianten A1, A2 en A3 wordt er een ongelijkvloerse verbinding

gemaakt over de N276 om het terrein aan de oostkant van de weg conflictvrij bereikbaar te maken vanaf het fabrieksterrein. Deze varianten zijn ook wel aangeduid als de varianten met een middenweg.

De alternatieven 2A en 2B gaan uit van het verschuiven van de N276 in oostelijke richting, tot naast de Geleenbeek. Bij deze alternatieven ontstaat een aaneengesloten fabrieksterrein, waardoor de ongelijkvloerse verbinding over de N276 niet nodig is. De alternatieven 2A en 2B zijn daarom ook aangeduid als de randwegalternatieven. Van deze alternatieven is alternatief 2B een vereenvoudigde invulling.

Alternatief 1A	Alternatief 1B	Alternatief 1C	Alternatief 2A	Alternatief 2B
Middenweg: N276 niet verplaatst oorspronkelijke uitgangspunten		Vereenvoudigd	Randweg: N276 verschuift oorspronkelijke uitgangspunten	vereenvoudigd

Alle alternatieven hebben een positief effect op doorstroming, bereikbaarheid van de fabriek en de omgeving, en verkeersveiligheid maar hebben ook te maken met een toename van verkeer. De onderlinge verschillen voor de alternatieven zijn op alle wegvakken relatief klein.

Gekozen Voorkeursalternatief

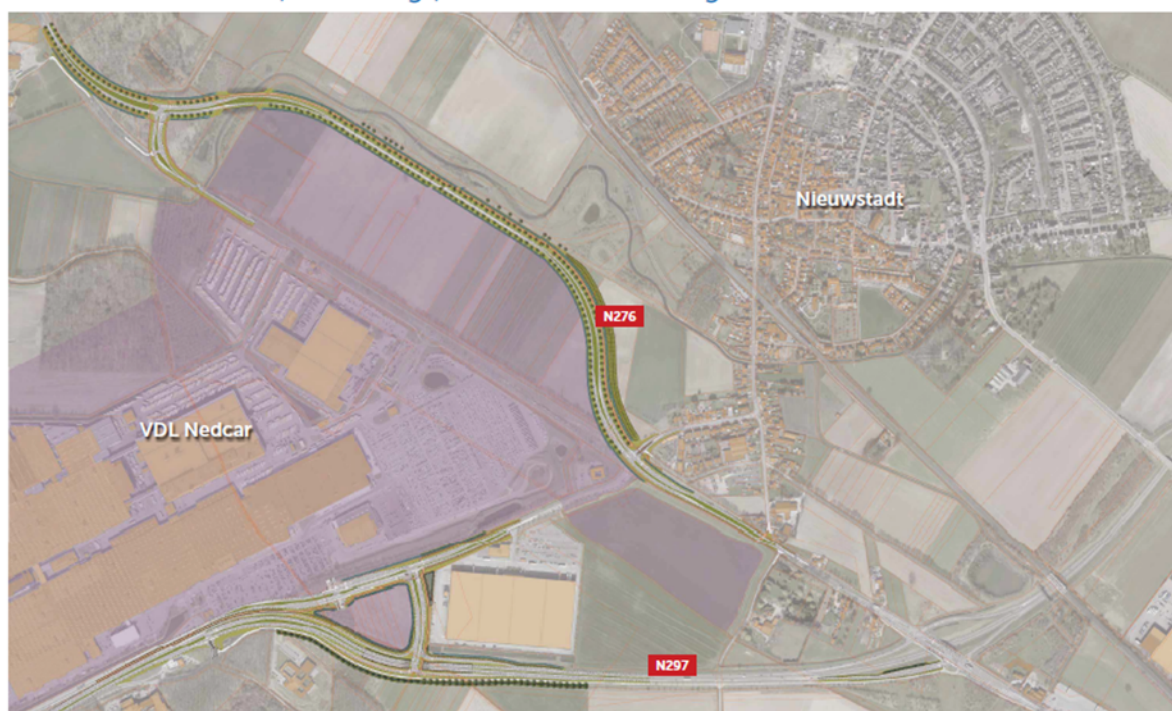
Op 18 februari 2020 heeft ons college een besluit genomen over het voorkeursalternatief (hierna: VKA). Wij hebben inhoudelijk-bestuurlijk de voorkeur uitgesproken voor de sobere en doelmatige variant van de Randweg, ofwel alternatief 2B zoals beschreven in de Notitie Reikwijdte Detailniveau (NRD) en Milieueffectrapportage (MER) behorende tot het PIP.

Dit alternatief biedt de beste kansen voor VDL Nedcar om de automotive industrie in Limburg verder duurzaam te verankeren. Alternatief 2B is het alternatief dat uitgaat van fabrieksuitbreiding in het Sterrenbos en voor de infrastructuur uitgaat van een sobere en doelmatige variant van de Randweg.

Het VKA voldoet aan de verkeerskundige doelstellingen van het project en heeft ook de voorkeur van de omgevingspartijen. Alternatief 2B komt overeen met infravariant 3.1 C3 zoals weergegeven in onderstaand beeld. Provinciale Staten zijn over het gekozen voorkeursalternatief geïnformeerd bij mededeling portefeuillehouder d.d. 21 februari 2020 ([GS 2020-8572](#)).

B3. Projectslope

Infravariant 3.1 C3 | Randweg | Sober en doelmatige variant (N276 1x2)



- 1) Het realiseren van een kunstwerk/ongelijkvloerse kruising op de N297, ter hoogte van hm 11.4, inclusief de benodigde toe- en afritten;
- 2) Het herinrichten van het kruispunt gelegen aan de N276 ter hoogte van Aan de Linde;
- 3) Het nieuw aanleggen van een kruispunt op de N276 voor de ontsluiting van de Yard E;
- 4) Het realiseren van een nieuw kunstwerk/ongelijkvloerse kruising van de N276 met de Geleenbeek;
- 5) Het verleggen in oostelijke richting van de N276 van hm 20.5 tot 22.2 met een wegprofiel 1 x 2, snelheid 80km/u, voor verkeer in 2 richtingen;
- 6) Het aanleggen van 2 nieuwe kruispunten op de Mitsubishi Avenue ter ontsluiting van VDL Nedcar en Katoen Natie/Mitsubishi;
- 7) Het toevoegen van een linksafstrook aan de huidige afrit N297 (komende vanaf Born richting Nieuwstadt) ter hoogte van het kruispunt N297-N276;
- 8) Het herinrichten van de N276 van hm 20.0 tot 20.5 met een wegprofiel 1 x 2, snelheid 80km/u, voor verkeer in 2 richtingen;
- 9) Realiseren van een vrij liggend (brom)fietspad aan beide zijden van de weg 1-richting (tussen Aan de Linde en de N297) en een oostelijk gelegen fietspad in 2- richtingen (ter hoogte van de verlegde N276 tussen Aan de Linde Nieuwstadt en Oude Rijksweg Zuid te Susteren);
- 10) Het herinrichten van een parallelvoorziening langs de N297 ter hoogte van de nieuwe ongelijkvloerse kruising N297;
- 11) Het reconstrueren van de N297 van hm 10,4 (aansluiten op tracé verbreding A2) tot 11,9;
- 12) Tijdelijk ontsluiten van Yard-E door middel van een geregelde gelijkvloerse kruising indien nodig ten behoeve van bedrijfsvoering VDL Nedcar.

B4. Raakvlakprojecten

Er zijn projecten van derden in voorbereiding die gelegen zijn in of nabij het projectgebied. Deze zogenaamde raakvlakprojecten kunnen van invloed zijn op de realisatie het project. Het projectteam stemt de voortgang, planning en inhoud waar nodig af op de navolgende raakvlakprojecten:

- § Verbreding A2 Voorbereidingen van de verbreding A2 (o.a. verleggen kabels & leidingen) vinden plaats in 2024, de realisatie staat gepland voor de periode 2025-2027. Tijdens deze periode zal het verkeer op de A2 hinder door wegwerkzaamheden ondervinden en daardoor mogelijk uitwijken naar de N276 en N297. Indien de bovengenoemde “go” wordt opgeschort zal dit leiden tot meer verkeershinder op de N276 en N297. Projectteams van de verbreding A2 en infra uitbreiding VDL Nedcar zijn met elkaar in contact en stemmen voortgang en verkeersmaatregelen op elkaar af. Is als risico opgenomen in het risicodossier van het project, maar geen onderdeel van de top risico's;
- § Fabrieksuitbreiding VDL Nedcar De planning voor de fabrieksuitbreiding kan pas worden afgegeven zodra er zicht is op een nieuwe klant voor VDL Nedcar. De wegontsluiting van de nieuwe fabriek is een cruciaal onderdeel in het acquisitietraject van VDL Nedcar.
- § Nieuwbouw Katoen Natie Het binnen het projectgebied gelegen bedrijf Katoen Natie heeft eveneens uitbreidingsplannen. Deze plannen bestaan uit een uitbreiding fase 1 en uitbreiding fase 2. De omgevingsvergunning procedure voor fase 1 is afgerond. De omgevingsvergunning voor fase 2 is op 23 mei 2022 verleend.

B5. Kritische prestatie indicatoren

Hieronder staan de belangrijkste kritische prestatie indicatoren [per 1 januari 2024](#) voor het deelproject infrastructuur weergegeven. De status wordt aangegeven middels stoplichten. Project wacht op [nieuwe](#) bestuurlijke besluitvorming [rondom in vervolg op](#) de 'not yet go'. Tot die tijd staat project on hold. ~~Op moment~~ [Nadat het](#) project weer opgepakt wordt, zal deze tabel worden aangepast op de nieuwe situatie.

Categorie	Kritische Prestatie indicator	Target	Status	Toelichting
1. Kritische project processen	Vergunningen en ontheffingen voor uitbreiding infra	Wnb ontheffing (voor eind 2022)		On hold, opgave blijft. Mogelijk is Er is naast de reeds verleende Wnb-ontheffing, met het oog op de aanwezigheid van de Vermiljoenkever in een deel van het tracé van de nieuwe randweg, een aanvullende Wnb ontheffing nodig. Dit wordt momenteel uitgezocht
	Contractering	Start aanbesteding opstellen concept Bouwteamovereenkomst augustus 2021		Afgerond
		Gunning opstellen concept uitvoeringscontract januari 2022		Afgerond
		Opleveren definitief uitvoeringscontract 13 januari 2023		On hold. Op peildatum was er nog geen 'go', op basis van nieuwe besluitvorming over de 'go /not yet go' aanpassen
		'go/not yet go' besluit uitvoering oktober 2022		On hold. Op peildatum was er nog geen 'go', op basis van nieuwe besluitvorming over de 'go /not yet go' aanpassen
		Gunning uitvoeringscontract februari 2023		On hold. Op peildatum was er nog geen 'go', op basis van nieuwe besluitvorming over de 'go /not yet go' aanpassen
2. Financiën	Voortgang op kredietbesluit	Projectvoorbereiding verloopt binnen de financiële kaders zoals gemaakt in het kredietbesluit		Vooralsnog loopt de projectvoorbereiding binnen de gestelde financiële kaders. Of dit zo blijft is afhankelijk van het moment van de 'go' en de eerder genoemde prijsontwikkelingen
3. Planning	Voortgang op strategische planning GS en PS besluit	Project loopt op planning zoals afgesproken in onderliggende besluiten		Planning uitvoering is afhankelijk van de 'go'



Categorie	Kritische Prestatie indicator	Target	Status	Toelichting
4. Omgeving	Klachten	Minder dan 10 klachten per half jaar		Tot nog toe geen klachten
5. Kennis en capaciteit	Medewerkers hebben voldoende tijd om volgens gestelde kaders in het projectteam hun taken uit te voeren	Voldoende capaciteit binnen het team, beperkt inhuur		
	Het kennisniveau van de projectteamleden voldoet om het project binnen de gestelde eisen voor te bereiden en uit te voeren	Voldoende kennis binnen team zodat inhuur van ontbrekende kennis niet nodig is		



B6. Planning

Zoals beschreven in paragraaf A4 loopt het infraproject vertraging op door het uitblijven van de fabrieksuitbreiding bij VDL Nedcar gevolgd door de 'go /not yet go' beslissing. Als gevolg van de onzekerheid over het doorgaan van het project heeft de aannemer eind december 2022 besloten om het uitvoeringsteam dat bedoeld was om het project te realiseren niet langer te reserveren. Het bouwteam heeft voor zover als mogelijk haar werkzaamheden per 1 april 2023 afgerond.

De planning wordt bijgewerkt op moment dat een 'go'-besluit is genomen. Het is niet meer haalbaar om het project per ultimo 2024 gereed te hebben.

Update peildatum [1 januari 2024](#)

Mijlpalen overzicht per [1 januari 2024](#):

Beschrijving mijlpaal	Planning*
Start selectiefase (bouwteamfase)	09-09-2021 (afgerond)
Bekendmaking selectie (bouwteamfase)	29-10-2021 (afgerond)
Start inschrijvingsfase (bouwteamfase)	08-11-2021 (afgerond)
Voorlopige gunning (bouwteamfase)	01-02-2022 (afgerond)
Definitieve gunning (bouwteamfase)	22-02-2022 (afgerond)
Start bouwteam	24-02-2022 (afgerond)
'Go-not yet go'-moment	afhankelijk van ontwikkelingen bij VDL Nedcar
Beoogd GS besluit (gunning uitvoering)	afhankelijk van ontwikkelingen bij VDL Nedcar
Start realisatiefase	n.t.b. (afhankelijk van 'go')
Uiterlijke oplevering	n.t.b. (afhankelijk van start realisatiefase)

*Alles onder voorbehoud van vertraging door eventueel een gerechtelijke onteigeningsprocedure

B7. Financiën

Het deelproject infra uitbreiding verloopt per [01 januari 2024](#) financieel volgens planning op basis van kredietbesluit december 2021 en de aanpassingen zoals beschreven in deel A5 van deze voortgangsrapportage.

Verplicht en gerealiseerd

Per [01 januari 2024](#) is voor het deelproject infra uitbreiding het volgende verplicht en gerealiseerd:

Beschrijving kosten	Totaal verplicht	Totaal gerealiseerd	Totaal openstaand
Planvoorbereidingskosten (71101)	€4,611	€4,396	€0,215
	€4,299	€4,091	€0,208
Realisatiekosten (71103)	€0,082	€0,082	€0
	€0,074	€0,074	€0
Bovenwettelijke maatregelen (71117)	€ 0	€ 0	€ 0
Wettelijke maatregelen (71118)	€ 0	€ 0	€ 0
Risicoreservering (71111)	€ 0	€ 0	€ 0
Totaal	€4,693	€4,478	€0,215
	€4,372	€4,165	€0,207

Kosten bouwteam

Het totaal verplicht en gerealiseerd is in het afgelopen half jaar opgelopen tot bedragen zoals in de tabel hierboven aangegeven. Dit zijn kosten die met name betrekking hebben op de werkzaamheden van het bouwteam (het team van de provincie en aannemerscombinatie die de voorbereiding van de infra uitbreiding ter hand hebben genomen). Door de eerder gemelde projectvertraging (zie hoofdstuk A4) heeft het bouwteam nog niet alle activiteiten kunnen uitvoeren. Het betreft activiteiten die gerelateerd zijn aan een 'go', zoals onder meer vergunningprocedures en nadere onderzoeken. De kosten voor de tweede fase van het bouwteam zijn niet voorzien.

Vervallen tekst 4^e Voortgangsrapportage:

Algemene prijsstijgingen 1^e helft 2023

De prijsstijgingen binnen de civiele markt laten in de eerste helft van 2023 een redelijk stabiel beeld zien. Uitzonderingen zijn de loonkosten die per 01 januari 2023 gestegen zijn (volgt de algemen prijsstijgingen uit 2022), staalprijsen zijn dan weer gezakt. Prijzen zijn des al niet te min onverminderd hoog en het gemiddelde indexpercentage wordt nu geschat op 3 tot 5%.

Prijsstijgingen

Nu het project stagneert en niet duidelijk is wanneer het tot een vervolg gaat komen kan geen zinvolle prognose meer worden gemaakt van te verwachten prijsstijgingen. Eerder is wel gebleken dat het oorspronkelijk geraamde budget van € 4,64 mln. om prijsstijgingen op te vangen ontoereikend is. Dat komt enerzijds omdat de projectlooptijd (oplevering ultimo 2024) niet wordt behaald en anderzijds door de turbulente economische ontwikkelingen en geopolitieke situatie in de afgelopen jaren. In oktober 2022 werd de daadwerkelijke prijsstijging bepaald op € 8,4 mln. Sindsdien heeft, mede door het opschorten van het bouwteam, geen actualisatie meer plaatsgevonden. Nadat duidelijkheid ontstaat over het projectvervolg zal een nieuwe berekening voor te verwachten prijsindexeringskosten worden gemaakt.

Uitgaven voor het 'go-not yet go' moment

Zoals in paragraaf A1 uiteengezet is er een 'go/not yet go' moment ingebouwd voor de definitieve start van de uitvoering van de infrastructurele werkzaamheden. Dit moment was op zijn vroegst voorzien in oktober 2022. Vooruitlopend op een 'go' worden planvoorbereidings- en eventueel grondverwervingskosten gemaakt omdat het proces nu doorloopt gericht op een 'go'. Deze kosten zullen ten laste van het door PS beschikbaar gestelde krediet gebracht worden en bij een gebleken definitief niet doorgaan van de infrastructurele werkzaamheden deels (16%) worden verrekend met VDL Nedcar.

Financiële prognose

Risico's en risicobeheersing.

Voor risicodekking is oorspronkelijk in totaal € 6,46 miljoen gereserveerd. Dit bedrag is gebaseerd op gebruikelijke percentages in projecten voor risico-opslag. De planvoorbereiding staat op dit moment on hold. Bij het heropstarten van de planvoorbereiding zullen de risico's waar nodig aangescherpt / aangepast worden. De top risico's voor de aanpassing van de infrastructuur in willekeurige volgorde zijn:

	Risico	Oorzaak	Gevolg(en)	Beheers maatregel (en)	Risico beheersing	Stand van zaken
1	Niet of niet tijdig verkrijgen van de benodigde vergunningen en ontheffingen voor de realisatie van de infrastructuur	§ Bevoegd gezag verstrekt vergunning niet (tijdig) § Onvoldoende draagvlak bij stakeholders en/of omgeving waardoor bezwaar en beroep wordt ingediend	Extra kosten door vertraging en aanvullende voorbereiding	§ Maken van vergunningenscan; § Vroegtijdig in gesprek gaan met bevoegde gezagen om proces zo soepel mogelijk te laten verlopen; § Investeren in communicatie met omgeving	Provincie, gemeenten	In bouwteam lopen vergunningenscan en ontwerp samen op. Alle benodigde vergunningen zijn in kaart gebracht en opgenomen in de planning. Daar waar nodig en mogelijk zijn vergunningen nu al aangevraagd om het risico op vertraging zo klein mogelijke houden. Van de reeds gevraagde vergunningen / ontheffingen zal evenwel eerst gebruik worden gemaakt nadat er een 'go' is. Zoals hiervoor reeds is aangegeven zal door de aanwezigheid van de Vermiljoenkever in een klein deel van het tracé van de nieuwe randweg mogelijk nog een Wnb-ontheffing moeten worden aangevraagd. Op dit moment wordt nader onderzoek gedaan naar de populatie en zijn leefgebied. Als gevolg van de 'not-yet-go' zijn alle gedane vergunningaanvragen ingetrokken. Enerzijds omdat voor vergunningverlening de benodigde 'go' ontbreekt, anderzijds omdat voor bepaalde vergunningen een aanvullende Wnb-ontheffing voor de vermiljoenkever nodig is.
2	Tegenvallende bodemgesteldheid (grond(water)verontreiniging / archeologie / explosieven)	Niet bekende vervuiling / archeologische vondsten (de waarde is al bepaald op basis van het vooronderzoek) / explosieven	Extra kosten door vertraging, aanvullende onderzoeken en onvoorziene maatregelen	§ Bodemonderzoeken z.s.m. starten § Bouwteam contract waarbij aannemer onderdeel is van voorbereiding	Provincie, aannemer	<u>Ongesprongen Oorlogs Objecten (OOO):</u> Bureau studie uitgevoerd, er zijn enkele verdachte locaties aangetroffen. Het onderzoek kan nog niet worden afgerond aanwezigheid bomen en in verband met de aanwezigheid van verhardingen en bomen c.q. het nog niet hebben verkregen van betredings-toestemming. <u>Archeologie:</u> Bureaustudie is uitgevoerd in uitvoering. Uit reeds bekende uitkomsten blijkt dat bepaalde delen binnen het plangebied hoogwaardig verdacht zijn. Uit

						proefsleuvenonderzoek zijn op dit moment 2 vindplaatsen aangemerkt. Concreet betekent dat dit risico al optreedt. Dit wordt meegenomen in de verdere voorbereiding. Ook hiervoor geldt dat het niet mogelijk is gebleken om het gehele werkgebied te onderzoeken.
--	--	--	--	--	--	---

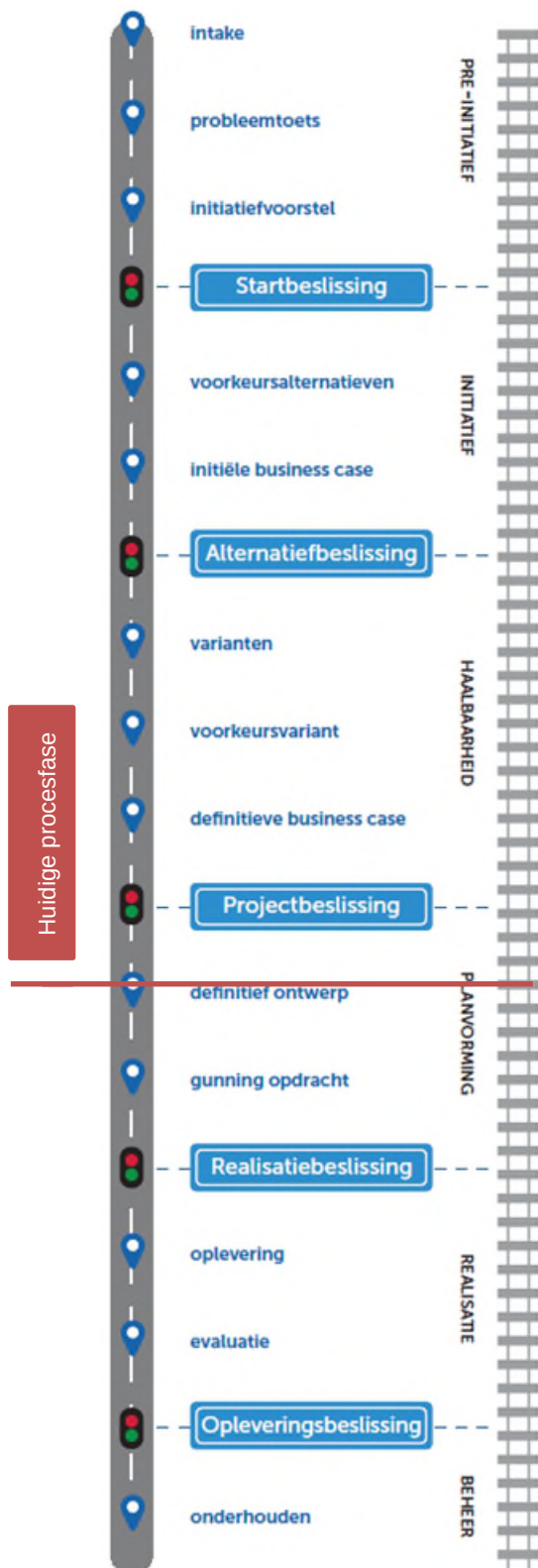
	Risico	Oorzaak	Gevolg(en)	Beheersmaatregel(en)	Risico beheersing	Stand van zaken
3	Fiscaal risico grondverwerving ¹ niet compensabele BTW	§ Herzienings-BTW door vroegtijdige eigendomsoverdracht van grond waarop BTW compensabele werkzaamheden hebben plaatsgehad § Werkzaamheden vinden plaats op eigendom van gemeenten § Grondaankoop tegen lager prijs dan economische waarde § Wijzigingen in fiscale wetgeving	Extra kosten door BTW of fiscale (straf)heffing	§ Verwervings- en aankoopstrategie afstemmen op fiscale wetgeving § Afspraken maken met grondeigenaren over uitvoering van werkzaamheden § Aan gemeente over te dragen gronden minimaal 2 jaar na ingebruikname in eigendom houden en afspraken maken over voortgezet gebruik	Provincie, gemeenten, Rijk	Plan is besproken en goedgekeurd door fiscalist. Risico blijft, maar is deels beheerst door opgevoerde beheersmaatregelen.
4	Kabels en leidingen verleggen kennen langere doorlooptijd en hogere kosten	§ Onvoldoende afstemming met beheerders § Beheerders te laat betrokken § Discussies tussen aannemers § Onverwachte eisen VDL Nedcar capaciteit beperkt als gevolg van werkzaamheden voor verbreding A2 en andere grootschalige projecten in Limburg § Lange levertijden materialen en wachttijden voordat kan worden overgegaan tot realisatie	Extra kosten door vertraging en aanvullende werkzaamheden	§ Vroegtijdig betrekken beheerders en VDL Nedcar § Duidelijke bepalingen in contract § Afstemmen leiding tracés § Verzoeken tot aanpassingen op basis van een voorlopig ontwerp i.p.v. een definitief ontwerp versturen	Provincie, nutsbedrijven, aannemer	Gesprekken met beheerders en VDL Nedcar zijn opgeschort lopen. Aandachtspunt blijven de wachttijden bij de kabel- en leidingbeheerders voor verleggingen. Doordat nog geen duidelijkheid bestaat over de impact van de fabrieksuitbreiding op het netwerk, is het nog niet gelukt om een verleggingsplan voor te bereiden en af te stemmen op de infrawerken.
5	Bodemverontreiniging en verlegging hoofdtransport leidingen in te	Onvoorziene bodemverontreiniging en hoofdtransportleidingen blijken niet inpasbaar bij fabrieksuitbreiding	Extra kosten door onvoorziene maatregelen	§ bodemonderzoek § bemiddeling en afstemming tussen VDL	Provincie, nutsbedrijven, VDL Nedcar	Gesprekken met beheerders en VDL Nedcar zijn gevoerd om dit risico niet te laten optreden. In verband met uitblijven uitvoeringsbeslissing 'go/not yet go' staat dit on hold.

vervallen weggedeelten die aan VDL Nedcar worden overgedragen			Nedcar en kabel- en leidingbeheerders		
--	--	--	--	--	--

¹ Grondverwerving is voor het infraproject een cruciaal onderdeel. Het is niet als top risico opgenomen omdat het vanuit het infraproject gezien een risico is dat belegd is bij het deelproject Grondzaken. De omgevingsmanager van project infra uitbreiding heeft periodiek gesprekken met het team van grondzaken om de voortgang te volgen en mee te nemen in het infra project zodat er geanticipeerd kan worden op eventuele lang lopende onteigeningsprocedures

B9. Projectbeheer en projectbeheersing

Algemeen is er sprake van een procesgerichte uitvoering van activiteiten. Er worden verschillende fases doorlopen met eigen werkprocessen en eindoplevering:



Pre-initiatief

Voordat een project vorm krijgt wordt eerst de pre-initiatieffase doorlopen. De doelstelling van de pre-initiatieffase is het opstellen en goedkeuren van een initiatiefvoorstel en het faseplan voor de volgende fase. Om tot een initiatiefvoorstel te komen wordt eerst een intake uitgevoerd, de initiatiefnemer identificeert een probleem of kans. Vervolgens wordt een probleemtoets uitgevoerd (toetsteam). De probleemtoets heeft tot doel inzichtelijk te maken van hoe groot het probleem of de kans is en welke rol de Provincie Limburg hierin heeft. Wanneer daadwerkelijk sprake is van een probleem of kans waar Provincie Limburg zich aan wil conformeren, wordt een initiatiefvoorstel opgesteld en wordt de beoogde aanpak voor de volgende fase vastgelegd in een faseplan. We spreken dan van een startbeslissing.

Initiatief

Het doel van de initiatieffase is om vanuit oplossingsrichtingen diverse reële (voorkeurs)alternatieven te onderzoeken. Op basis van deze voorkeursalternatieven worden kostenschattingen opgesteld. Daarnaast worden de (voorkeurs)alternatieven gewogen door het afwegingskader, waarmee onder andere de bijdrage van de voorkeursalternatieven aan de mobiliteitsdoelen worden gemeten. Op het einde van de initiatieffase wordt een alternatiefbeslissing genomen. Een kredietbesluit voor procesmiddelen wordt genomen om het onderzoek in de haalbaarheidsfase voort te zetten. Dit betreft dus het voorbereidingsbudget en niet het projectbudget. Tenslotte wordt het faseplan voor de volgende fase (haalbaarheidsfase) vastgesteld.

Haalbaarheid

In de haalbaarheidsfase worden de voorkeursalternatieven verder ontwikkeld, onderzocht en uitgewerkt in een aantal varianten. Dit alles leidt uiteindelijk tot een definitieve businesscase met een projectbeslissing. De varianten worden door middel van onderzoeken en verdere uitwerking van het voorlopig ontwerp van de voorkeursalternatieven verder ontwikkeld. Aan het einde van de haalbaarheidsfase wordt de definitieve businesscase inclusief een initieel kredietbesluit voor het projectbudget definitief vastgelegd. In de planvormingsfase is er een mogelijkheid om het bestaande kredietbesluit voor het projectbudget aan te passen in een eerste en tweede bijstellingsmoment.

Planvorming

In de planvormingsfase worden meerdere activiteiten parallel aan elkaar uitgevoerd. Het betreft: uitwerken van het ontwerp, opstellen van een contract, grondverwerving, stakeholdersanalyse, doorlopen van vergunningsprocedure en een aanbesteding. Het schetsontwerp of voorlopig ontwerp van de voorkeursvariant uit de haalbaarheidsfase verder uitgewerkt tot het gewenste detailniveau. Daarnaast worden eventueel aanvullende onderzoeken uitgevoerd zoals die in de haalbaarheidsfase zijn benoemd. In de contractfase wordt bepaald welke contractvorm gekozen wordt. Verder is het mogelijk om vlak voor het uitzetten van de aanbesteding een marktraming op te stellen. Tot slot wordt de aanbestedingsprocedure doorlopen en het project gegund aan een uitvoerende partij.

Realisatie

In deze fase wordt het project daadwerkelijk uitgevoerd. Tijdens de realisatie worden diverse activiteiten uitgevoerd zoals, contractmanagement, omgevingsmanagement, technisch management en projectbeheersing. De uitvoerende partij wordt gecontroleerd op de gemaakte afspraken en nakoming van de normen, richtlijnen, het contract en de wettelijke regels. Afhandeling van betalingen, verzoek tot wijzigingen en het beheersen van de projectkosten vallen onder contractmanagement en projectbeheersing. Na realisatie wordt het project afgesloten door middel van een technische oplevering. In de financiële eindrapportage worden de belangrijkste ontwikkelingen in budget en uitgaven gecheckt en geanalyseerd met een toelichting van oorzaken en gevolgen. Het overdrachtsdossier wordt vervolgens aangeleverd aan wegbeheer.

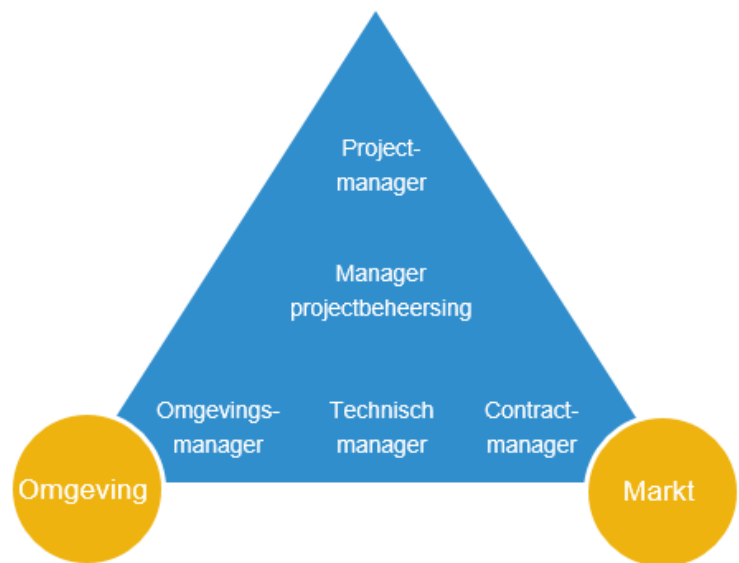
Beheerfase

Wanneer het project gerealiseerd en opgeleverd is en de aannemer decharge heeft gekregen, wordt het werk opgenomen binnen het areaal van Provincie Limburg. Tijdens deze fase worden alle areaalaspecten beheerd, inclusief begroting voor regulier beheer en onderhoud. Hierbij wordt het areaal in stand gehouden en waar noodzakelijk vervangen vanwege het bereiken van de levensduur, cyclisch onderhoud of noodzakelijk onderhoud. Het team wegbeheer voert dagelijks het beheer uit van de infrastructurele assets die in eigendom zijn van de Provincie Limburg. Onderhoud en beheer wordt bijgehouden in het Beheer Management Systeem voor het Cluster Wegbeheer.

B10. Projectorganisatie

Het projectgebied is gelegen binnen de gemeenten Sittard-Geleen en Echt-Susteren. Er is sprake van een nauwe en constructieve samenwerking met beide gemeenten. Periodiek vindt er afstemmingsoverleg plaats op zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau. Dit waarborgt een goede onderlinge betrokkenheid en draagt ook bij aan korte en effectieve communicatielijnen, die het project en de voortgang ten goede komen.

Het provinciale projectteam ten behoeve van de infra is ingericht volgens het integraal projectmanagementmodel (hierma: IPM). Het IPM model onderscheidt 5 processen. De IPM-organisatie kent aan elk proces een specifieke rol toe. Zo ontstaat het 5-rollenmodel. De 5 rollen worden primair door 5 verschillende personen vervuld. Verschillende rollen kunnen vervuld worden door een of meerdere personen. Iedere rol heeft een eigen ondersteunend team.



Ambtelijk opdrachtgever

De programmamanager (rol ingevuld door cluster Programma en Projecten) fungeert als gedelegeerd ambtelijk opdrachtgever. Zie ook paragraaf A7

Projectmanagement

Het projectmanagement is gericht op het borgen van kwaliteit, draagvlak en afstemming. Daarbij is de projectmanager (eind)verantwoordelijk voor het boeken van een goed projectresultaat.

Projectbeheersing

Projectbeheersing richt zich op het beheersen van de risico's en alle beheersaspecten in het project. De manager projectbeheersing is hier verantwoordelijk voor het identificeren en beheersen van (mogelijke) integrale risico's.

Omgevingsmanagement

We maken tijdens het project gebruik van omgevingsmanagement om de relatie met de omgeving en stakeholders in balans te houden gedurende het project. De omgevingsmanager is verantwoordelijk voor het contact met de omgeving.

Technisch management

Technisch management is er voor het beheersen van de risico's vanuit de techniek en organisatie. De technisch manager draagt de verantwoordelijkheid voor de technische en inhoudelijke inbreng in het project.

Contractmanagement

Contractmanagement is erop gericht om de risico's die (kunnen) ontstaan tussen opdrachtgever en de markt te beheersen. Dat geldt ook tijdens de inkoopfase. Daarbij is de contractmanager verantwoordelijk voor de contacten en contracten met de verschillende marktpartijen.

Bovenstaande rollen met uitzondering van de ambtelijk opdrachtgever, worden ingevuld door medewerkers van het cluster wegaanleg.

C. Voortgang deelproject Afronden en monitoren provinciaal inpassingsplan

Dit deelproject bestaat uit het komen tot een onherroepelijk PIP, de daarmee samenhangende benodigde besluiten (specifiek die besluiten waarvoor PS dan wel GS het bevoegd gezag is) en monitoring van de uitvoering van de wettelijke en bovenwettelijke natuurcompensatie. Op pagina [11-12](#) is een totaal overzicht terug te vinden van de te realiseren compensatie.

Bovengenoemde besluiten zijn:

- Omgevingsvergunning en aanvullende omgevingsvergunning (waaronder vellen van houtopstanden)
- Wnb ontheffing en gewijzigde Wnb ontheffing (soorten)
- Vergunning op grond van de wet natuurbescherming (stikstof)
- Gewijzigde Wnb ontheffing
- Hogere waarden besluit industrielawaai

C1. Planning

Op 8 februari 2022 is bekend geworden dat het PIP en de daarmee samenhangende besluiten onherroepelijk zijn.

Realisatie wettelijke en bovenwettelijke natuurcompensatie: Periode 2022-2026. Voor de stand van zaken wordt verwezen naar de tabel onder A2

C2. Financiën

Het deelproject afronden en monitoren provinciaal inpassingsplan verloopt per [1 januari 2024](#) financieel volgens planning op basis van kredietbesluit december 2021.

Per [1 januari 2024](#) is het volgende verplicht en gerealiseerd:

Beschrijving kosten	Totaal verplicht	Totaal gerealiseerd	Totaal openstaand
Planvoorbereidingskosten (71105)	€0,468 €0,407	€0,438 €0,361	€0,030 €0,031
Realisatiekosten (71106)	€0	€0	€0
Bovenwettelijke maatregelen (71114)	€0	€0	€0
Wettelijke maatregelen (71115)	€0,032 €0,090	€0,032 €0,089	€0 €0,001
Risicoreservering (71108)	€0,080 €0,079	€0,080 €0,079	€ 0,-
Totaal	€0,580 €0,576	€0,550 €0,543	€0,030 €0,033

C3. Risico's en risicobeheersing

	Risico	Oorzaak	Gevolg(en)	Beheersmaatregel(en)	Risico beheersing	Stand van zaken
-	-	-	-	-	-	-

Gelet op de afwikkeling van dit deelproject is er op dit moment geen sprake van risico's. Of zich op termijn nieuwe risico's zullen voordoen, is afhankelijk van of de definitieve uitvoering van het project binnen het PIP past.

D. Voortgang deelproject Grondzaken

D1. Inleiding

Binnen het groot project Duurzame Verankering VDL Nedcar spelen de nodige grondzaken die als een apart deelproject zijn georganiseerd met een eigen projectmanager grondzaken die onderdeel uitmaakt van het programmteam.

Doelstelling en reikwijdte deelproject grondzaken:

- Het tijdig verkrijgen van de benodigde gronden voor de provinciale infrastructuur, waarbij ten ultimo de onteigeningsprocedure kan worden ingezet;
- Het afwikkelen van de afgesproken verkopen aan VDL op basis van de Anterieure Overeenkomst;
- Het voorbereiden en laten saneren van een PFAS verontreiniging voor overdracht van deze gronden aan VDL;
- Het voeren van een grondexploitatie en afwikkelen van de lening met het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat;

D2. Projectscoope

Het deelproject grondzaken valt uiteen in de navolgende sporen :

- Formele onteigeningsprocedure;
- Minnelijke aan- en verkoop van gronden;
- Grondexploitatie met bijbehorende lening EZK;
- PFAS verontreiniging.

D3. Raakvlakprojecten

Er zijn projecten van derden in voorbereiding die gelegen zijn in of nabij het projectgebied. Deze zogenaamde raakvlakprojecten kunnen van invloed zijn op de realisatie van het project. Het projectteam stemt de voortgang, planning en inhoud waar nodig af op de navolgende raakvlakprojecten:

- § Fabrieksuitbreiding VDL Nedcar: De planning voor de fabrieksuitbreiding kan pas worden afgegeven zodra er zicht is op een nieuwe klant voor VDL Nedcar. De benodigde gronden voor de nieuwe fabriek, met samenhangende onderdelen zoals parkeren, is een cruciaal onderdeel in het acquisitietraject van VDL Nedcar.
- § Grondverwerving verbreding A2: Voor het rijksproject verbreding A2 dienen ook gronden verworven te worden. De provincie Limburg is momenteel nog met 1 grondverwerver actief betrokken bij de minnelijke verwerving van deze gronden. Parallel hieraan loopt de onteigeningsprocedure voor de A2 die door het rijk wordt gevoerd. Als gevolg van deze samenloop van projecten ontstaat extra druk op de grondprijs en de beschikbaarheid van ruilgrond.
- § Stikstofopgave: Het Rijk heeft recent aangegeven welke opgave er ligt ten aanzien van de reductie van stikstof ten behoeve van het herstel van de Natura2000-gebieden. De exacte invulling is nog niet bekend. Als eerste richt het Rijk zich tot de agrarische sector, maar in een volgende fase komt ook het bedrijfsleven voor een opgave te staan. Als gevolg van deze stikstofopgave ontstaat extra druk op de grondprijs en de beschikbaarheid van ruilgrond.

D4. Kritische prestatie indicatoren

Hieronder staan de belangrijkste kritische prestatie indicatoren voor de Grondzaken weergegeven. De status wordt aangegeven middels stoplichten.



Categorie	Kritische Prestatie indicator	Target	Status	Toelichting
1. Kritische project processen	Minnelijke grondverwerving	Minnelijk verworven uiterlijk eind 2023		Voor meer informatie zie risicotabel D7 risico 1
	Onteigeningsprocedure	Indiening bij Kroon voor 1 jan 2022		Het verzoekbesluit is tijdig bij de Kroon ingediend en in behandeling genomen
		Koninklijk Besluit		De Kroon heeft op 22 feb 2023 een negatief KB afgegeven op basis van het uitblijven van een 'go'. Zodra alsnog een 'go' er is dient een nieuwe onteigeningsprocedure opgestart te worden.
	GO/NO GO	GO/NO GO besluit uitvoering oktober 2022		Vooralsnog is nog geen 'go' ontvangen.
2. Financiën	Voortgang op kredietbesluit	Grondzaken verloopt binnen de financiële kaders zoals gemaakt in het kredietbesluit		Ondanks dat momenteel de agrarische gronden een opwaartse prijsdruk kennen, zijn de grondaankopen voor het project momenteel nog steeds binnen de gestelde kaders.
3. Planning	Voortgang op strategische planning GS en PS besluit	Project loopt op planning zoals afgesproken in onderliggende besluiten		Door het uitblijven van het 'go' besluit en het daarvoor niet verkrijgen van het KB loopt het project vertraging op omdat de verwachting is dat niet alle gronden minnelijk verworven kunnen worden. en daarom een nieuwe onteigeningsprocedure opgestart dient te worden.

D5. Planning

Het deelproject Grondzaken heeft vertraging opgelopen als gevolg van het negatief KB. Dit is nader toegelicht onder A4. Planning.

D6. Financiën

Het deelproject Grondzaken verloopt per 1 januari 2022 financieel volgens planning op basis van kredietbesluit december 2021.

Per 1 januari 2024 is het volgende verplicht en gerealiseerd:

Beschrijving kosten	Totaal verplicht	Totaal gerealiseerd	Totaal openstaand
Grondwerving (71102)	€1,118 €0,120	€1,188 €0,120	€0
Risicoreservering (71116)	€0,019 €0,023	€0,019 €0,023	€0
G&V Opbrengst grondverkoop (71119)	€0	€0	€0
Totaal	€1,137 €0,142	€1,137 €0,142	€0

Toelichting Kosten:

Bij onderdeel D8 staat de stand van zaken van de grondverwerving vermeld. De kosten van de grondverwerving zijn toegenomen als gevolg van de gerealiseerde aankopen die bij de notaris zijn afgewikkeld en betaald. De kosten zijn daarnaast extra gestegen omdat in deze kosten ook een interne verrekening zit opgenomen van reeds in bezit zijnde provinciale gronden die nu overgeboekt zijn naar het project. Zie ook onderdeel A5. Financiën.

D7. Risico's en risicobeheersing

	Risico	Oorzaak	Gevolg(en)	Beheersmaatregel(en)	Risico beheersing	Stand van zaken
1	Niet minnelijk kunnen verwerven van benodigde gronden voor uitbreiding infra	Eigenaren willen grond niet verkopen of vragen te hoge prijs	Extra kosten door vertraging, hogere aankoopssom en/of onteigeningsprocedure	§ Investeren in relatie met grondeigenaren § Inzet ruilgronden binnen juridische mogelijkheden § Optimaliseren ontwerp § Periodiek inzicht in stavaza dossiers § Pro-actieve verwervingshouding	Provincie	Op basis van de reeds gevoerde grondaankoop gesprekken wordt (op basis van huidige inzichten) voor 12 dossiers ermee rekening gehouden dat mogelijk minnelijk niet tot overeenstemming te komen is en uiteindelijk een gerechtelijke onteigeningsprocedure doorlopen dient te worden. Vooralsnog is dit slechts een eerste inschatting en is gerechtelijke onteigening nog niet aan de orde. Daarvoor dient een geheel nieuwe onteigeningsprocedure opgestart te worden. In het verleden gingen we steeds uit van 2 potentiële onteigeningsdossiers, maar inmiddels hebben we 1 hiervan alsnog minnelijk kunnen verwerven.
2	Verschil van inzicht omtrent de waarde van de gronden	De juridische uitleg van de complexbenadering bij deze gebiedsontwikkeling	Een andere benadering kan leiden tot een hogere grondaankoopprijs. Daarnaast kan verschil van inzicht leiden tot vertraging in de minnelijke onderhandelingen	§ Laten uitvoeren van een juridische second opinion om daarmee de geuite bezwaren van derden serieus te laten onderzoeken om te beoordelen of een andere benadering van de complextheorie noodzakelijk is	Provincie	De second opinion is uitgevoerd en externe adviseurs zijn hiervan in kennis gesteld. Vooralsnog heeft dit (nog) niet tot een andere vraagprijs van verkopers geleid.
3	Onteigeningsprocedure is afhankelijk van een 'go' van VDL op het project	De Kroon was in de voortoets heel kritisch op de afhankelijkheid van een 'go' van VDL voor de noodzaak van de	Indien de 'go' niet op het geplande moment komt, dient de onteigeningsprocedure ingetrokken te worden omdat op dat moment	§ In het voortraject is juridische bijstand op dit punt geleverd door een onteigeningsadvocaat § De provincie faciliteert (binnen de mogelijkheden)	Provincie VDL Nedcar Kroon	Door het ontbreken van een tijdige 'go' van VDL op het project heeft de Kroon een negatief KB afgegeven en dient de onteigeningsprocedure na een 'go' opnieuw opgestart te worden hetgeen tot vertraging van het project leidt.

		onteiginingsprocedur e	de noodzaak voor onteigening ontbreekt	om een 'go' van VDL zo kansrijk mogelijk te maken. § De afhankelijkheid van een 'go' voor de onteigeningsprocedure is met VDL besproken. § De Kroon wordt periodiek geinformeerd over de actuele stand van zaken § Na een 'go' wordt een nieuwe onteigeningsprocedure opgestart.		
4	Verkopen en ruilingen kunnen niet meer in alle gevallen een op een.	De Hoge Raad heeft op 26 november 2021 het zogenoemde "Didam-arrest" gewezen	Provincie Limburg is niet zonder meer vrij is om grond te verkopen ter verkopen (of ruilen, verpachten etc.) aan een partij naar keuze. Overheden moeten gelijke kansen bieden bij uitgifte van gronden	§ Juridisch advies ingewonnen bij extern advocatenkantoor. § Bestaande dossiers zijn geinventariseerd en geanalyseerd. § Interne beleidslijn opgesteld hoe met zulke gevallen om te gaan, rekening houdende met de casuïstiek en uitspraak HR. § Gedeputeerde Staten geinformeerd omtrent deze uitspraak	Provincie	De nieuwe werkwijze op basis van de interne beleidslijn is begin 2022 geïmplementeerd

D8. Overzicht minnelijke verwervingstraject

Algemeen:

In de commissievergadering FEB van 10 september 2021 is de navolgende toezegging gedaan (T 8956):
“Via de reguliere voortgangsrapportage wordt inzicht gegeven in het minnelijke verwervingstraject, met dien verstande dat bijzonderheden in algemene zin worden vermeld.”

Overzicht:

Middels onderstaand overzicht wordt inzicht gegeven in dit minnelijke verwervingstraject.

Soort dossier	Aantal dossiers	Status 1: Onderhandeling	Status 2: Overeenstemming	Status 3: Overeenkomst	Status 4: Eigendom (akte)
Private partijen	12	4 => 3	3 => 2	2 => 1 1 => 0	3 => 6 6 => 7
(Semi) Overheids partijen	5	1	3 => 2	0 => 1 1 => 0	1 1 => 2
Totaal	17	5 => 4	6 => 4	2 => 0	7 => 9

Toelichting overzicht:

In het bovenstaande overzicht is het minnelijke verwervingstraject van externe partijen schematisch weergegeven.

In de eerste kolom is een verdeling van de dossiers tussen private partijen (zoals particulieren en bedrijven) en semi-overheidspartijen (zoals gemeenten, natuurmonumenten, waterschap en WML) opgenomen.

In de tweede kolom is het aantal dossiers weergegeven per categorie en als totaal.

In de derde tot en met zesde kolom wordt vervolgens de stand van zaken uitgedrukt in 4 fases.

Hierbij is Status 1 het minst ver en Status 4 een afgerond dossier waarbij de benodigde eigendom reeds is verkregen.

Ten opzichte van de vierde voortgangsrapportage zijn nog 2 dossiers geheel afgewikkeld. Deze zaten al in de pijplijn en zijn nu ook notarieel afgewikkeld. Voor de 4 dossiers die vallen onder de status 1 is door het wegvallen van het onteigeningsinstrument en het uitblijven van de “Go” moeilijk om een doorbraak te bereiken. Voor minimaal 1 dossier is de inschatting dat de inzet van het onteigeningsinstrument noodzakelijk is om tegen redelijke condities de benodigde grond te kunnen verwerven. Voor de 4 dossiers die vallen onder de status 2 zijn “niet grondgerelateerde redenen” de oorzaak waarom dat deze dossiers (nog) niet afgewikkeld worden. Wij schatten in dat bij daadwerkelijke realisatie van de infrastructuur in deze dossiers de benodigde grond tijdig beschikbaar wordt gesteld. Het geheel overziende lopen we in de minnelijke grondverwerving derhalve tegen een “status quo” aan.

Bijzonderheden:

- Door de grote onduidelijkheid omtrent de toekomst bij VDL Nedcar enerzijds en het wegvallen van de mogelijkheid tot onteigening anderzijds zijn de minnelijke verwervingen getemporeerd.

Vervallen tekst uit de 4^e Voortgangsrapportage:

- In het bovenstaande overzicht zijn alle dossiers meegenomen waarvoor een actuele verwervingsopgave bestaat. Dit is inclusief een marginale scopeuitbreiding van de grondaankoopopgave als gevolg van een optimalisatie van het infrastructureel ontwerp van de nieuwe provinciale weg. Deze marginale scopeuitbreiding kan binnen het bestaande budget opgevangen worden.
- De marginale scopeuitbreiding maakte geen deel uit van de verzochte onteigeningsprocedure. Uitgangspunt voor deze gronden is minnelijke verwerving. Bij een nieuwe onteigeningsprocedure kunnen deze percelen desgewenst wel meegenomen worden;
- Volgens de kadastrale informatie is 1 van de private partijen (locatie Katsbek) verkocht aan VDL Nedcar. De benodigde gronden van deze private partij is aan de opgave van VDL Nedcar toegevoegd en wordt in de grondaankoop van VDL Nedcar meegenomen.
- Een van de private partijen die behoort tot de marginale scopeuitbreiding (locatie Moonen) kan met een technische oplossing worden geregeld waardoor geen grondaankoop meer noodzakelijk is. Deze partij is hierboven meegenomen als status 4 dossier aangezien dit dossier daarmee is afgerond en verdere grondverwerving niet meer noodzakelijk is.

- ~~De afwikkeling van de grondverwerving van de beiden betrokken gemeenten is in afwachting van een niet-grondgerelateerde bespreekpunt.~~

Bijlage 1 Formulering 'go/ not yet go' moment

De Infrastructurele aanpassingen worden gerealiseerd, indien op (of kort voor) het moment van gunning van de Infrastructurele aanpassingen zicht bestaat op continuïteit van VDL Nedcar en de daarmee samenhangende werkgelegenheid, welke blijkt uit een schriftelijke onvoorwaardelijke bevestiging van VDL Nedcar aan Gedeputeerde Staten, waarbij VDL Nedcar Gedeputeerde Staten (voor zover noodzakelijk op vertrouwelijke basis) inzage zal verschaffen in de bijbehorende onderbouwingen en onderliggende documenten, inzake:

- 1. het faciliteren van een of meerdere nieuwe opdrachtgevers; en*
- 2. investeringsbesluiten van VDL Nedcar van ten minste EUR 87 miljoen, bestaande uit:
 investeringsbesluiten in grondaankopen, gebiedsontwikkeling en (natuur-)compensatie, van ca. EUR 30 miljoen,
 bijdragen aan Infrastructurele aanpassingen, ter grootte van EUR 11,9 miljoen,
 investeringsbesluiten in Yard-E, begroot op ca. EUR 30 miljoen,
 algemene investeringen in onder andere ICT systemen en opleidingen ter grootte van ten minste EUR 15 miljoen; en aanvullend*
- 3. investeringsbesluiten voor nader te bepalen klant-specifieke investeringen in aanpassing en uitbreiding van gebouwen en productiemiddelen; en*
- 4. de uitbreiding van de fabriek buiten het huidige terrein en ingebruikname van Yard-E; en*
- 5. een ambitie ten aanzien van een structureel werkgelegenheidsniveau van gemiddeld 6.000 á 6.500 medewerkers (met inachtneming van fluctuaties ten gevolge van marktomstandigheden en productlevenscycli),*

waarmee aanleg van de Randweg noodzakelijk wordt.

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

Bijlage 2 Overzichtsplanning

De planning wordt bijgewerkt nadat het 'go' besluit is genomen.



Provinciale Staten

Clustercode PP
Ons kenmerk DOC-00814841
Bijlage(n) -

Uw kenmerk
Maastricht 12 augustus 2025
Verzonden 17 september 2025

Onderwerp

Mededeling portefeuillehouder inzake VDL Nedcar

Geachte Staten,

Op 26 juni jongstleden hebben wij u geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot de beëindiging van de Anterieure Overeenkomst (AO) met VDL Nedcar. Daarbij hebben wij aangegeven dat met VDL op hoofdlijnen een akkoord was bereikt en dat wij met de president en CEO van de VDL Groep hebben gesproken over de toekomst van de site in Born. Verder hebben wij u laten weten dat nog afrondende gesprekken zouden plaatsvinden om te komen tot een beëindigingsovereenkomst en een intentieovereenkomst. Bij dezen melden wij u dat beide overeenkomsten intussen tot stand zijn gekomen. Deze worden voor u onder geheimhouding ter inzage gelegd. De context van de gesloten overeenkomsten lichten wij graag nader aan u toe.

NB.: waar wij in deze mededeling over VDL spreken wordt daar ook VDL Nedcar onder verstaan.

Uitkomst gesprekken met VDL

De gesprekken tussen Provincie en VDL hebben geleid tot enerzijds een overeenkomst ter beëindiging van de AO, en anderzijds een intentieovereenkomst gericht op nadere samenwerking in het kader van de herontwikkeling van de VDL-site.

Vanwege de vertrouwelijkheid van de in 2020 gesloten Anterieure Overeenkomst kunnen we via deze mededeling geen gedetailleerde toelichting geven op de afspraken die in het kader van de beëindiging zijn gemaakt. Op hoofdlijnen kunnen wij u wel melden dat de aanleg van de randweg en de realisatie van de ongelijkvloerse kruising voor dit moment van de baan zijn. Daarnaast zullen er geen financiële verrekeningen tussen VDL en de Provincie meer plaatsvinden, met uitzondering van een provinciale bijdrage in de realisatie van een vleermuispassage, en de door de Provincie te dragen kosten van de sanering van een bodemverontreiniging van de IPS-Yard, die na de verkoop aan VDL is geconstateerd. Ontbinding van de AO heeft geen directe gevolgen voor het vastgestelde PIP, dit blijft - inmiddels als onderdeel van het Omgevingsplan voor de gemeente Sittard-Geleen - onverminderd van kracht.



Overeenkomsten liggen ter inzage

De beëindigingsovereenkomst en de intentieovereenkomst liggen voor uw Staten onder oplegging van geheimhouding ter inzage bij de Griffie **van 17 september tot en met 1 oktober 2025**. Op de inzage door de leden van uw Staten is de procedure zoals beschreven in de brief aan uw Staten, verzonden op 28 maart 2023, van toepassing. De verplichting tot geheimhouding wordt opgelegd omdat er sprake is van informatie die onder een of meerdere uitzonderingsgronden van de Wet open overheid (Woo) valt.

Meer specifiek gaat het hier om informatie die inzicht geeft in bedrijfs- en fabricagegegevens, die vertrouwelijk aan ons zijn medegedeeld (5.1, eerste lid, sub c, Woo). Het betreft bijvoorbeeld afspraken die zijn gemaakt tussen VDL en de Provincie Limburg naar aanleiding van de beëindiging van de Anterieure Overeenkomst en inzichten in de bedrijfsvoering van VDL.

Gevolgen beëindiging AO

Bij het in kaart brengen van de gevolgen van de beëindiging van de AO hebben wij ook gekeken naar de afspraken die in de aanloop naar de besluitvorming over het PIP in 2020 met derden zijn gemaakt. Wij doelen hierbij op de afspraken met de gemeenten Echt-Susteren en Sittard-Geleen in het kader van de leefbaarheidsfondsen over de te realiseren (boven)wettelijke natuurcompensatie, en met de ministeries van EZ en I&W over bijdragen in de kosten van de aanpassingen van de infrastructuur. Deze afspraken dienen gerespecteerd en financieel afgehandeld te worden.

Door de ministeries van EZ en I&W zijn destijds bijdragen toegezegd. Daar is in het programmabudget 'Gebiedsontwikkeling VDL' rekening mee gehouden. Deze bijdragen zijn afhankelijk van de daadwerkelijke realisatie van de beoogde infrastructurele maatregelen. Nu de infrastructurele aanpassingen niet doorgaan, komen deze bijdragen in principe te vervallen. Momenteel voeren wij gesprekken met de ministeries om deze bijdragen alsnog te behouden voor de toekomstige invulling van de VDL-site in Born en daarmee samenhangende ontwikkelingen.

Resterende middelen

Voor het programma Gebiedsontwikkeling VDL is in de periode 2019–2020 een totaal projectbudget van **€ 78,5 miljoen beschikbaar** gesteld. Uw Staten hebben ten behoeve van de beoogde Gebiedsontwikkeling VDL op 28 juni 2019 (besluit G-19-013) en 18 december 2020 (besluit G-20-076) ingestemd met de toekenning van **provinciale middelen** (in totaal **€ 51,7 miljoen**), afkomstig uit verschillende bronnen, waaronder de immunisatiereserve, toekomstige begrotingsruimte, realisatie grondverkoop en thematische fondsen zoals bereikbaarheid en het fietsplan.

VDL en de ministeries van EZ en I&W hebben, zoals hiervoor aangegeven, onder voorwaarden een financiële bijdrage (in totaal **€ 26,8 miljoen**) ter beschikking gesteld:

- VDL: € 12,52 miljoen;
- Ministerie van EZ: € 9,30 miljoen;
- Ministerie van I&W: € 5,00 miljoen.

Vorbereidingskosten aanpassing infrastructuur

Bij de behandeling van het PIP 'Gebiedsontwikkeling Uitbreiding VDL' in 2020 bent u ermee akkoord gegaan dat, vooruitlopend op het 'go-besluit', al met de voorbereiding van de aanpassing van de infrastructuur in de omgeving van de site in Born kon worden begonnen. Dit om, op het moment van een 'go', direct met de uitvoering van deze aanpassingen te kunnen starten. Voor deze voorbereidende werkzaamheden is via een Europese aanbesteding een aannemerscombinatie geselecteerd die in bouwteamverband de voorbereiding van de infrastructurele aanpassingen ter hand heeft genomen.



In totaal is er in de periode januari 2021 tot juni 2025 € 6,4 miljoen aan voorbereidingskosten gemaakt.

Totaal restant provinciale middelen programmabudget

Stand van zaken programmabudget per juni 2025

Provinciale middelen (na correctie wegens niet gerealiseerde grondverkopen)	€ 50,1 miljoen
Vorbereidingskosten	-/- € 6,4 miljoen

Subtotaal	€ 43,7 miljoen
Nog te maken kosten:	
* natuurcompensatie, fietsoversteek, leefbaarheidsfonds enz.	-/- € 3,3 miljoen
* kosten voor zover niet ten laste van achtergestelde lening ministerie EZ	-/- € 8,9 miljoen

Totaal restant programmabudget	€ 31,5 miljoen*

* Opend tot € 40,4 miljoen als deel van nog te maken kosten ten laste van achtergestelde lening EZ kan worden gebracht.

Voor meer gedetailleerde informatie verwijzen wij u naar het memo dat van 17 september 2025 tot en met 1 oktober 2025 ter begeleiding van beide overeenkomsten onder oplegging van geheimhouding voor u bij de Griffie Staten ter inzage ligt. Op de inzage door de leden van uw Staten is de procedure zoals beschreven in de brief aan uw Staten, verzonden op 28 maart 2023, van toepassing. De verplichting tot geheimhouding wordt opgelegd omdat er sprake is van informatie die onder een of meerdere uitzonderingsgronden van de Wet open overheid (Woo) valt.

Meer specifiek gaat het hier om informatie over lopende trajecten die vallen binnen de afhandeling van de Anterieure Overeenkomst met derde partijen waarmee financiële belangen gemoeid zijn (5.1, tweede lid, sub b, Woo).

Beëindiging achtergestelde lening

Naast het restant van het programmabudget ter hoogte van **€ 31,5 miljoen** zou op een later moment alsnog een bedrag van maximaal € 8,9 miljoen vrij kunnen vallen door het beëindigen van een in 2001 door LIOF bij het ministerie van EZ aangegane achtergestelde lening, die in 2016 naar de Provincie is overgegaan. Over de beëindiging van deze lening en de kosten die nog ten laste van deze lening kunnen worden gebracht, zijn we in gesprek met het ministerie van EZ. Wanneer alle kosten ten laste van de achtergestelde lening kunnen worden gebracht en niet ten laste van het programmabudget komen, bedragen de vrijvallende middelen **€ 40,4 miljoen** (€ 31,5 + € 8,9).

Realisatie natuurcompensatie

Op 11 augustus 2024 hebben wij besloten om alle eerder gemaakte afspraken over (boven)wettelijke natuurcompensatie na te komen, ook al gaan de gebiedsontwikkeling en de bijbehorende infrastructurele aanpassingen niet door.



De huidige stand van zaken van deze afspraken:

- VDL Nedcar heeft al een deel van de natuurcompensatie in verband met de beoogde fabrieksuitbreiding dat het bedrijf zelf zou uitvoeren inmiddels gerealiseerd. Het deel van de natuurcompensatie (6,45 hectare) dat de Provincie voor VDL Nedcar zou uitvoeren, moet nog gerealiseerd worden.
- Voor infrastructurele aanpassingen moest wettelijk 5,5 hectare natuur in de omgeving van de site worden gecompenseerd; dit is nog niet gerealiseerd.
- Over 4,5 hectare extra natuurcompensatie (bovenwettelijk) is afgesproken dat de gemeente Sittard-Geleen deze bij Huize Holtum aanlegt.
- Voor het zogeheten 'ambitiebos' (1,25 hectare) moeten nog afspraken worden gemaakt.

Omdat het moeilijk is om geschikte gronden te vinden in de buurt van Nieuwstadt en Holtum, onderzoeken we de mogelijkheden in nabijgelegen gebieden, zoals het gebied Graetheide - Lexhy en het tracé van de beoogde randweg. Daarnaast zijn de kosten voor natuurcompensatie sinds 2020 gestegen waardoor de kosten voor natuurcompensatie met terugwerkende kracht moeten worden aangepast. Daarnaast blijft de provincie, vanuit onze rol als bevoegd gezag, toezicht houden op de realisatie van natuurcompensatie die VDL heeft uitgevoerd, in het kader van de verleende vergunningen en ontheffingen.

Beëindiging status Groot Project

Omdat er sinds 2024 op de VDL-site in Born geen nieuwe ontwikkelingen meer hebben plaatsgevonden en de AO (juridisch) is beëindiging, verzoeken wij uw Staten over te gaan tot beëindiging van de status Groot Project. Daarvoor vragen wij u om de laatst gepubliceerde Voortgangsrapportage (Vijfde Voortgangsrapportage VDL peildatum 1 januari 2024, brief GS van 23-4-2024 (GS DOC-00640648)) als Eindrapportage aan te merken. Uiteraard zullen wij uw Staten blijven informeren over ontwikkelingen ten aanzien van de toekomstige invulling van de site in Born.

Op dit moment zijn drie toezeggingen in het kader van VDL nog niet afgehandeld:

9331	Gedeputeerde Satijn zegt toe dat zodra het verzoek van VDL komt om over te gaan tot een go besluit, Provinciale Staten op een gelijke manier als bij het eerder verzoek zal worden betrokken.
9269	Gedeputeerde Satijn zegt toe dat indien de actuele situatie omtrent VDL daartoe aanleiding geeft, er een (vertrouwelijke) informatiesessie met PS zal worden georganiseerd.
9049	Gedeputeerde Satijn zegt toe aan een nieuwe investeerder de wens van PS over te brengen om ook de andere typen van werkgelegenheid en de andere rollen van het bedrijf zoals een hoofdkantoor in Limburg onder te brengen

Nu er geen sprake meer is van een 'go besluit' (9331) of nieuwe investeerder (9049) en er ook geen nieuwe ontwikkelingen ten aanzien van het Groot Project 'Gebiedsontwikkeling VDL' meer zijn die aanleiding geven om PS te informeren (toezegging 9269), stellen wij u voor om deze toezeggingen te laten vervallen.

Werk maken van de toekomst

VDL heeft aangegeven de locatie in Born vanaf nu langs vier ontwikkelrichtingen te willen invullen:

- Duurzame mobiliteit;
- Batterij- en nieuwe energiesystemen;
- Maak-industrie / hightech (o.a. drones);
- Defensie-industrie.



Wat de laatste ontwikkelrichting betreft, is inmiddels bekendgemaakt dat Defensie en VDL Groep gaan samenwerken op het gebied van defensieproductie, waarbij VDL op de site in Born onder andere drones en voertuigen gaat produceren.

Een voorspoedige alternatieve invulling van de bedrijfslocatie in Born is in het belang van de Limburgse economie en de maakindustrie in het bijzonder. Het vergroot de kansen op nieuwe werkgelegenheid en de Limburgse innovatiekracht. Er liggen volop kansen voor de Brightlands campussen, de Limburgse kennisinstellingen en onder andere onze MKB-bedrijven om samen te werken met VDL, en in te spelen op de innovatieve ontwikkelingen op de site. Vanwege deze belangen hebben we met VDL een nieuwe intentieovereenkomst gesloten om tot samenwerking te komen in het kader van de herontwikkeling van de VDL-site in Born. Hier is ook het Rijk via de ministeries van Economische Zaken en Defensie nauw bij betrokken.

Voorstel voor vrijgekomen gelden

Het uiteindelijke restant van het programmabudget (minimaal € 31,5 en maximaal € 40,4 miljoen) valt vrij naar de algemene middelen. Wij stellen voor om hiervan **€ 15 miljoen** te reserveren, middels het herbestemmen van de bestaande bruteringsreserve, om de toekomstige invulling van de VDL-site in Born en daarmee samenhangende (innovatieve) ontwikkelingen op en buiten de site te bevorderen. In nauwe samenwerking met kennisinstellingen, Brightlands Campussen en andere MKB-bedrijven.

Van dit bedrag zouden wij maximaal **5 miljoen** willen besteden om een extra impuls te geven aan de vorming van natuur, plus het verbeteren van de leefbaarheid in de aangrenzende gebieden van de site in de gemeenten Echt-Susteren en Sittard-Geleen. Dit sluit aan bij de wensen van uw Staten, de genoemde gemeenten en de omgeving.

Inzet van VDL Nedcar en het Rijk

Zoals wij in onze mededeling portefeuillehouder d.d. 26 juni 2025 hebben aangegeven, zal ook VDL Nedcar middelen reserveren om de toekomstige invulling van de site en de daarmee samenhangende ontwikkelingen te bevorderen. Nadere afspraken hierover zijn in de intentieverklaring opgenomen. Daarnaast zijn wij met het Rijk in gesprek om hierop middelen in te zetten. Gelet op deze lopende gesprekken over bijdragen van het Rijk is het van belang dat uiterlijk bij de vaststelling van de begroting 2026 zekerheid bestaat over de reservering van provinciale middelen.

Wij merken op dat deze middelen voor initiatieven in de regio worden bestemd en derhalve niet naar de defensie-industrie gaan. Dit laatste is voorbehouden aan het Rijk.

De reservering van de middelen voor de toekomstige invulling van de VDL-site en daarmee gepaard gaande ontwikkelingen hebben wij als voorstel in de Begroting 2026 opgenomen. Op het moment dat met VDL (en het Rijk) afspraken zijn gemaakt over de beschikbare middelen zullen wij uw Staten informeren en voorstellen doen, zodat u kunt besluiten over de inzet van de middelen uit deze programma-reservering.

Gedeputeerde Staten van Limburg
namens dezen,

S.H.M. Satijn



Sonderend stuk

Griffie

Onderwerp Eindevaluatie Groot Project 'Gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar'
Datum 27 maart 2026

Onderwerp

Analyse van het verzoek van GS om de status van Groot Project 'Gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar' te beëindigen.

Samenvatting

Gezien het feit dat er sinds 2024 op de VDL-site in Born geen nieuwe ontwikkelingen meer hebben plaatsgevonden en de Anterieure Overeenkomst (juridisch) is beëindigd, hebben GS uw Staten bij mededeling portefeuillehouder d.d. 12 augustus 2025 (verzonden 17 september 2025) verzocht over te gaan tot beëindiging van de status Groot Project voor het programma 'Gebiedsontwikkeling Uitbreiding VDL Nedcar' en VGR5 met als peildatum 1-1-2024 als eindrapportage te beschouwen.

De oorspronkelijke uitbreidingsdoelen zijn grotendeels niet gerealiseerd; natuurcompensatie wordt wel uitgevoerd en voorbereidingskosten zijn gemaakt.

Totaal budget € 78,5 mln. waarvan € 51,7 mln. van de provincie Limburg.

De voorbereidingskosten bedragen € 6,4 mln. plus nog € 12,2 mln. aan nog te maken overige kosten. Het vrijvallend restant bedraagt minimaal € 31,5 mln. (tot maximaal € 40,4 mln. als bepaalde kosten ten laste van achtergestelde lening van EZK kunnen worden gebracht).

GS hebben in het kader van de gewijzigde Najaarsnota 2025 voorgesteld om € 15 mln. van de bruteringsreserve te herbestemmen voor herontwikkeling van de VDL site in Born (€ 10 mln.) en additionele natuur en verbetering van de leefbaarheid (€ 5 mln.) en het resterend deel van € 16,5 mln. over te boeken naar de algemene reserve.

Zie hiervoor ook mededeling portefeuillehouder d.d. 12-8-2025 en Gewijzigde Najaarsnota 2026.

Aan Provinciale Staten nu de keuze.

- instemmen met beëindiging;
- GS vragen om een aparte eindevaluatie;
- of status Groot Project handhaven.

Vraag aan Provinciale Staten

Welke optie verkiest de Statencommissie ESA ten aanzien van het verzoek van GS om de status Groot Project voor het programma Gebiedsontwikkeling Uitbreiding VDL Nedcar te beëindigen.

- a) Provinciale Staten adviseren om in te stemmen met het beëindigen van de status Groot Project voor het programma Gebiedsontwikkeling Uitbreiding VDL Nedcar en Voortgangsrapportage 5 te beschouwen als eindevaluatie;
- b) Provinciale Staten adviseren om in te stemmen met het beëindigen van de status Groot Project voor het programma Gebiedsontwikkeling Uitbreiding VDL Nedcar en GS te vragen een aparte eindevaluatie op te stellen en deze middels een Statenvoorstel voor te leggen aan Provinciale Staten;
- c) Provinciale Staten adviseren om niet in te stemmen met het beëindigen van de status Groot Project voor het project Gebiedsontwikkeling Uitbreiding VDL Nedcar en de huidige werkwijze (voortgangsrapportages als Groot Project) te continueren;

Indien de voorkeur uitgaat naar optie a) en de Statencommissie ESA dus van oordeel is dat de status groot project kan komen te vervallen en de laatste voortgangsrapportage als eindevaluatie kan dienen (artikel 8 lid 6 Regeling Grote Projecten 2025), dan legt zij haar advies hieromtrent voor aan Provinciale Staten in de vorm van een Statenvoorstel.

Aanleiding en bestuurlijke context

Gezien het feit dat er sinds 2024 op de VDL-site in Born geen nieuwe ontwikkelingen meer hebben plaatsgevonden en de Anterieure Overeenkomst (AO) (juridisch) is beëindigd, verzoeken GS uw Staten over te gaan tot beëindiging van de status Groot Project en de laatst gepubliceerde Voortgangsrapportage (Vijfde Voortgangsrapportage VDL peildatum 1 januari 2024, brief GS van 23-4-2024 (GS DOC-00640648)) als Eindrapportage aan te merken.

Bevoegdheid

Conform artikel 8, 2e lid van de RGP 2025 wordt een verzoek van GS om de status Groot Project voor een project te beëindigen geanalyseerd door de Griffie. Indien de Statencommissie ESA van oordeel is dat de status van Groot Project beëindigd kan worden, dan legt zij haar advies hieromtrent voor aan Provinciale Staten in de vorm van een Statenvoorstel.

Context

Op 18 december 2020 hebben Provinciale Staten het Provinciale Inpassingsplan 'uitbreiding VDL Nedcar' (PIP) vastgesteld en besloten het project 'gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar' aan te wijzen als groot project in het kader van de Regeling Grote Projecten.

In de mededeling portefeuillehouder d.d. 20 augustus 2024 zijn Provinciale Staten geïnformeerd over het feit dat de directie van VDL Nedcar het college heeft laten weten dat niet te verwachten valt dat zich de komende jaren nieuwe opdrachtgevers voor de productie van grote volumes auto's zullen aandienen. Ook is meegedeeld dat niet valt te verwachten dat andere nieuwe activiteiten met een zodanige toename

van de vervoersbewegingen gepaard zullen gaan dat de geplande aanpassingen aan de infrastructuur nodig zullen zijn.

In de mededeling portefeuillehouder van 28 september 2024 hebben Gedeputeerde Staten aangegeven dat zich binnen de scope van het groot project geen ontwikkelingen meer hebben voorgedaan, dit in de toekomst ook niet meer gaat gebeuren (vanwege beëindiging van de destijds beoogde gebiedsontwikkeling opgave) en dat hierdoor de inhoud van de halfjaarlijkse voortgangsrapportages niet zullen wijzigen. Daarom is er geen VGR met als peildatum 1 juli 2024 opgesteld; en ook niet voor de rapportage met als peildatum 1 januari 2025.

De laatst gepubliceerde vijfde VGR met als peildatum 1 januari 2024, brief GS van 23-04-2024 (GS DOC-00640648) kan als eindrapportage worden aangemerkt.

In het kader van het vaststellen van het PIP hebben VDL (Nedcar) en Provincie een Anterieure Overeenkomst (AO) gesloten. In deze overeenkomst zijn afspraken gemaakt over kosten en uitvoering van voorzieningen en infrastructuur. Op die wijze werd er in een vroeg stadium duidelijkheid voor partijen verkregen.

Bij mededeling portefeuillehouder d.d 26 juni 2025 zijn Provinciale Staten geïnformeerd over het feit dat er op hoofdlijnen in mei een akkoord was bereikt tussen VDL Nedcar en Gedeputeerde Staten, waarbij de voornaamste punten waren:

- Afzien van de aanleg van een randweg ter hoogte van Nieuwstadt;
- Afzien van de geplande ongelijkvloerse kruising aan de zuidzijde van het terrein van VDL Nedcar;
- De gronden die bij VDL Nedcar en de provincie in eigendom zijn krijgen voorlopig geen andere bestemming en worden niet verkocht aan derde partijen.
- De afspraken uit de AO inzake natuurcompensatie blijven in stand.

VDL Nedcar is hierop aan de slag gegaan met het opstellen van een lange termijnvisie voor de herontwikkeling van de site in Born.

In de mededeling portefeuillehouder van 12 augustus 2025 is toegelicht dat de gesprekken tussen de provincie Limburg en VDL hebben geleid tot een overeenkomst ter beëindiging van de AO plus een intentieovereenkomst gericht op nadere samenwerking in het kader van de ontwikkeling van de VDL-site.

Voor het programma Gebiedsontwikkeling VDL is in de periode 2019-2020 een totaal projectbudget van € 78,5 mln. ter beschikking gesteld, waarvan € 51,7 mln. provinciale middelen zijn. VDL en de ministeries van EZK en I&W hebben in totaliteit € 26,8 mln. ter beschikking gesteld, als volgt verdeeld:

- | | |
|----------------------|--------------|
| • VDL | € 12,52 mln. |
| • Ministerie van EZK | € 9,30 mln. |
| • Ministerie van I&W | € 5,00 mln. |

Provinciale Staten hebben er in 2020 mee ingestemd dat vooruitlopend op een besluit reeds met de voorbereiding van de aanpassing van de infrastructuur in de omgeving van de VDL-site Born (nieuwe randweg plus ongelijkvloerse kruising) zou worden gestart. In totaliteit is er in de periode van januari 2021 tot juni 2025 € 6,4 mln. aan voorbereidingskosten gemaakt.

Totaal restant provinciale middelen programmabudget

Stand van zaken programmabudget per juni 2025	
Provinciale middelen (na correctie wegens niet gerealiseerde grondverkopen)	€ 50,1 miljoen
Vorbereidingskosten	-/- € 6,4 miljoen

Subtotaal	€ 43,7 miljoen
Nog te maken kosten:	
* natuurcompensatie, fietsoversteek, leefbaarheidsfonds enz.	-/- € 3,3 miljoen
* kosten voor zover niet ten laste van achtergestelde lening ministerie EZ	-/- € 8,9 miljoen

Totaal restant programmabudget	€ 31,5 miljoen*
* Opend tot € 40,4 miljoen als deel van nog te maken kosten ten laste van achtergestelde lening EZ kan worden gebracht.	

1

Naast het restant van het programmabudget ter grootte van € 31,5 mln. zou op een later moment alsnog € 8,9 mln. kunnen vrijvallen door beëindiging van een in 2001 door LIOF bij EZK aangegane achtergestelde lening, die in 2016 naar de provincie is overgegaan. Op deze wijze zou in totaliteit € 40,4 mln. kunnen vrijvallen. Het uiteindelijke restant van het programmabudget (minimaal € 31,5 mln. en maximaal € 40,4 mln.) zou in principe vrijvallen naar de algemene middelen.

Gedeputeerde Staten hebben Provinciale Staten evenwel voorgesteld om € 15 mln. van de bruteringsreserve in te zetten voor de herontwikkeling van de VDL-site in Born en daarmee samenhangende innovatieve ontwikkelingen (€ 10 mln.) en het realiseren van additionele natuur en verbetering van de leefbaarheid (€ 5 mln.). Provinciale Staten hebben hiermee ingestemd.

Het resterend bedrag van € 16,5 mln. valt vrij ten gunste van de algemene reserve. Mogelijk dat in een later stadium ook een deel van het bedrag van € 8,9 mln. naar de algemene middelen kan vrijvallen als de achtergestelde lening met EZK wordt afgewikkeld.

VDL heeft aangegeven de locatie in Born langs vier ontwikkellijnen te gaan herontwikkelen:

1. Duurzame mobiliteit;
2. Batterij- en nieuwe energiesystemen;
3. Maak-industrie/hightech (onder andere drones);
4. Defensie industrie.

Deze herontwikkeling dient los te worden gezien van het Groot Project programma 'Gebiedsontwikkeling Uitbreiding VDL Nedcar'.

Wat de laatste ontwikkeling betreft werken Defensie en VDL inmiddels concreet samen en worden momenteel reeds drones, batterijen en voertuigen geproduceerd.

¹ Bron: Mededeling portefeuillehouder 12-08-2025 (DOC-00814841)

Defensie heeft met de VDL-Groep een strategisch partnerschap gesloten en een overeenkomst voor 10 jaar voor het gebruik van productieruimte (circa 130.000 vierkante m2) op de VDL site in Born.

Natuurcompensatie:

In de vijfde voortgangsrapportage VDL Nedcar werd beschreven dat de uitbreiding van de fabriek en de daarmee samenhangende infrastructuraanpassingen zouden hebben geleid tot aantasting van natuur binnen het Natuur Netwerk Limburg. Voor de fabrieksuitbreiding moest 15,43 hectare natuur worden gecompenseerd. VDL Nedcar heeft hiervan 8,98 hectare zelf aangelegd en 6,45 hectare financieel afgekocht. Voor de provinciale infrastructuurmaatregelen moest aanvullend 5,49 hectare worden gecompenseerd.

Daarnaast werd vastgesteld dat 8,13 hectare houtopstanden en 140 bomen verloren waren gegaan. Hiervoor gold een herplantplicht die grotendeels door VDL Nedcar is uitgevoerd, terwijl 0,96 hectare door de provincie is gerealiseerd. In het kader van de Wet natuurbescherming zijn er ook maatregelen voorgeschreven voor verschillende beschermde diersoorten. Om te zorgen voor een evenwichtige verdeling van de natuurcompensatie tussen de gemeenten Sittard-Geleen en Echt-Susteren heeft de provincie aanvullend 4,5 hectare bovenwettelijke compensatie bij Holtum toegezegd. In totaal realiseerde de provincie 20,14 hectare natuurcompensatie, bestaande uit de afgekochte hectares van VDL Nedcar, de compensatie voor de infrastructuur en de bovenwettelijke bijdrage.

Conform artikel 8 lid 5 van de Regeling Grote Projecten is bij de beëindiging van een groot project de beantwoording van de volgende vijf vragen van belang.

1. In welke mate zijn de oorspronkelijke doelstellingen van het project gerealiseerd?

De oorspronkelijke doelstelling was het faciliteren van de uitbreiding van VDL Nedcar ten behoeve van de seriematige productie van personenauto's (400.000 per jaar; oftewel een verdubbeling van de productie in 2020), inclusief aanpassingen aan de infrastructuur en natuurcompensatie, en een stijging van de werkgelegenheid. In 2024 werd echter duidelijk dat VDL Nedcar de komende jaren geen grote nieuwe opdrachten voor de productie van personenauto's verwachtte. Hierdoor bleken de geplande infrastructurele aanpassingen niet nodig en zijn deze komen te vervallen, zoals het niet realiseren van de randweg bij Nieuwstadt en het niet aanleggen van een ongelijkvloerse kruising. Ook zijn de gronden niet van bestemming veranderd of verkocht. De afspraken over natuurcompensatie zijn wel gehandhaafd en uitgevoerd. Daarmee zijn de oorspronkelijke doelstellingen slechts ten dele gerealiseerd: de beoogde groei en uitbreiding van VDL Nedcar zijn niet doorgestaan, maar de verplichtingen rondom natuurcompensatie zijn grotendeels nagekomen. De resterende opgave aan (boven)wettelijke natuurcompensatie wordt nog uitgevoerd. Gedeputeerde Staten monitoren en controleren dit vanuit de provinciale rol van bevoegd gezag.

2. Hoeveel bedragen de uiteindelijke (totale) kosten van het project?

Er is in totaal een projectbudget van € 78,5 miljoen beschikbaar gesteld, waarvan € 51,7 miljoen provinciaal en € 26,8 miljoen afkomstig van VDL en twee ministeries. In de periode januari 2021 tot juni 2025 zijn er € 6,4 miljoen aan voorbereidingskosten gemaakt. Uiteindelijk blijft er minimaal € 31,5 miljoen en maximaal € 40,4 miljoen programmabudget over, afhankelijk van de inzet van nog niet gebruikte middelen. Zie verder de uitwerking hierboven.

3. In hoeverre is de oorspronkelijke en de laatst gewijzigde projectraming en projectplanning gerealiseerd?

Omdat de beoogde uitbreiding van VDL Nedcar en de bijbehorende infrastructuuraanpassingen niet zijn doorgegaan, zijn grote delen van de oorspronkelijke en aangepaste ramingen en planningen niet uitgevoerd. De realisatie betrof met name de voorbereidingsfase; grootschalige investeringen zijn niet gedaan. Het grootste deel van het gereserveerde budget valt vrij.

4. Beschrijving van de (financiële) gevolgen van risico's die zich gedurende het project hebben gemanifesteerd:

Het voornaamste risico, namelijk het uitblijven van grote productieopdrachten bij VDL Nedcar, is werkelijkheid geworden. Hierdoor konden grote investeringen achterwege blijven. Dit heeft tot gevolg dat een aanzienlijk deel van de middelen niet is uitgegeven en nu vrijvalt. Een deel van deze middelen wordt opnieuw ingezet en zijn conform Provinciale Staten besluit gereserveerd voor toekomstige initiatieven op de locatie, zoals innovatie-ontwikkeling en de realisatie van additionele natuur en verbetering van de leefbaarheid in het gebied; het resterende deel wordt toegevoegd aan de algemene reserve. De impact van andere financiële risico's is daarmee beperkt gebleven.

5. Actuele informatie over de wijze van beheersing, beheer en functioneren van de projectorganisatie:

Tijdens het project is er stapsgewijs en via meerdere voortgangsrapportages en mededelingen portefeuillehouder gerapporteerd, waardoor Provinciale Staten tijdig op de hoogte waren van ontwikkelingen, risico's en bijsturingsmaatregelen. In de anterieure overeenkomst zijn de afspraken vastgelegd. Het besluitvormingsproces is aangepast aan de actuele ontwikkelingen. In 2025 zijn er praktische afspraken gemaakt over het beëindigen van de anterieure overeenkomst, welke zijn vastgelegd in een Beëindigingsovereenkomst en is tegelijkertijd een Intentieovereenkomst tot stand gekomen gericht op een nieuwe toekomstige samenwerking en herontwikkeling van het gebied.

Resumerend

De VDL-locatie in Born is een nieuwe fase ingegaan die geen verband houdt met de eerdere gebiedsontwikkeling. In dat licht zouden Provinciale Staten ervoor kunnen kiezen om de status van Groot Project te beëindigen. Dit kan worden vastgelegd in dit sonderende document, zonder dat een afzonderlijke eindevaluatie noodzakelijk is.

Provinciale Staten kunnen er desgewenst voor kiezen Gedeputeerde Staten te verzoeken om te worden geïnformeerd zodra zich nieuwe ontwikkelingen op de locatie voordoen. Tevens kunnen Provinciale Staten er in de toekomst voor kiezen om een nieuw programma vast te stellen als de ontwikkelingen daar aanleiding toe geven en daarbij eventueel opnieuw de status van Groot Project toe te kennen.

Gewijzigde Eindrapportage Groot Project 'Gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar'

30 juni 2026

Inleiding

Ten behoeve van de eindrapportage 'Gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar', wordt conform het bepaalde in artikel 8 lid 5 van de Regeling Grote Projecten in deze eindrapportage ingegaan op de volgende vragen:

1. In welke mate zijn de oorspronkelijke doelstellingen van het project gerealiseerd?
2. Hoeveel bedragen de uiteindelijke (totale) kosten van het project?
3. In hoeverre is de oorspronkelijke en de laatst gewijzigde projectraming en projectplanning gerealiseerd?
4. Beschrijving van de (financiële) gevolgen van risico's die zich gedurende het project hebben gemanifesteerd;
5. Actuele informatie over de wijze van beheersing, beheer en functioneren van de projectorganisatie;

Daarnaast wordt op verzoek van de Statencommissie Economie en Samenleving in aanvulling op de beantwoording van bovenstaande vragen conform de Regeling Grote Projecten, ingegaan op de volgende specifieke vragen:

- A. Wat zijn de ontwikkelingen geweest tussen januari 2026 en heden?
- B. Wat kunnen we van dit project leren, mede in het licht van SIS 4.0. (risicomanagement en exit strategie)?
- C. Wat zijn de effecten van het niet doorgaan van de infrastructurele maatregelen?
- D. Hoe verhoudt zich de beëindiging van de 'Gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar' tot de ingezette herontwikkeling van VDL Nedcar?

Deze eindrapportage kan worden aangemerkt als 'oplegger' bij de vijfde voortgangsrapportage Groot Project 'Gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar' die als bijlage is bijgevoegd.

Evaluatievragen conform Regeling Grote projecten

1. In welke mate zijn de oorspronkelijke doelstellingen van het project gerealiseerd?

Met het programma 'Gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar' werd beoogd om VDL Nedcar minder kwetsbaar te maken voor mondiale fluctuaties in de automotive sector door het aantrekken van meerdere opdrachtgevers en daarmee samenhangend het verdubbelen van de seriematige productie van personenauto's van 200.000 naar 400.000 voertuigen per jaar. Met deze uitbreiding werd verder beoogd om het aantal arbeidsplaatsen op de site te laten groeien naar 6.000 tot 6.500.

Om deze doelen te dienen werd onder meer besloten om een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) op te stellen, een deel van het Sterrebos te kappen, wettelijke en bovenwettelijke natuur-compensatie te realiseren en de infrastructuur in de omgeving van de site zodanig aan te passen dat de extra verkeersstromen (goederen en medewerkers) goed zouden kunnen worden afgewikkeld.

Wat de aanpassing van de infrastructuur betreft besloten Provinciale Staten dat eerst tot feitelijke realisatie van deze infrastructurele aanpassingen zou worden overgegaan op het moment dat het bedrijf aan een aantal randvoorwaarden zou voldoen (het zogenaamde 'go-besluit'). Om te voorkomen dat potentiële opdrachtgevers zouden afhaken omdat de noodzakelijke aanpassing van de infrastructuur in de buurt van de site nog jaren zou gaan duren, stemden Provinciale Staten ermee in dat alle voorbereidende werkzaamheden voor het aanpassen van de infrastructuur, zoals de grondverwerving, engineering, opstellen bestekken en vergunningentrajecten, voortvarend zouden worden opgestart.

Het PIP is opgesteld en eind 2020 door Provinciale Staten vastgesteld. De voorbereidende werkzaamheden voor de aanpassing van de infrastructuur in de omgeving van de site zijn grotendeels uitgevoerd.

Door het vertrek van BMW en het niet kunnen aantrekken van nieuwe opdrachtgevers zijn de hiervoor geschetste oorspronkelijke doelen niet langer haalbaar gebleken. Dit blijkt ook uit de beëindiging van de anterieure overeenkomst uit 2020.

Wettelijke natuurcompensatie

Compensatie als gevolg van de fabrieksuitbreiding VDL Nedcar

Aan de fabrieksuitbreiding en de infrastructurele aanpassingen, waren afzonderlijke natuurcompensatieopgaven gekoppeld. Doordat het PIP (thans Omgevingsplan Sittard-Geleen) voorziet in de mogelijkheid om de fabriek (alsnog) uit te breiden en er bovendien met het oog daarop reeds natuur verloren is gegaan, dient de wettelijke natuurcompensatie waartoe VDL verplicht is te worden uitgevoerd. Hiervan moet 15,43 ha wettelijke natuurcompensatie door VDL Nedcar worden gerealiseerd. Hiervan heeft VDL Nedcar fysiek aan de noordkant van de beoogde fabrieksuitbreiding 8,98 ha (1b) reeds gerealiseerd. Van de 15,43 ha heeft VDL Nedcar 6,45 ha (1c) financieel afgekocht voor een bedrag €583.744,-. Hiervan is op dit moment 0,94 ha gerealiseerd. In oktober 2025 zijn tussen de Provincie Limburg en de Gemeente Sittard-Geleen in het kader van het provinciaal inpassingsplan uitbreiding VDL Nedcar (PIP), afspraken vastgelegd. Mogelijkheden voor de realisatie

van deze compensatie als gevolg van de fabrieksuitbreiding in Graetheide worden onderzocht. Wanneer dit niet mogelijk is, zal binnen de gemeentegrenzen van Sittard-Geleen worden gezocht naar beschikbare en geschikte locaties.

Compensatie als gevolg van aanpassingen infrastructuur

Als gevolg van het niet doorgaan van de infrastructurele aanpassingen, is de wettelijke verplichting voor natuurcompensatie zijnde 5,49 ha, voor dit onderdeel komen te vervallen aangezien de natuur niet is / wordt aangetast. Als college hebben wij in een eerder stadium echter besloten de beoogde wettelijke én bovenwettelijke compensatie, samenhangend met de beoogde infrastructurele aanpassingen, toch te realiseren. Hiervoor wordt gekeken naar mogelijkheden om deze in samenhang met de gebiedsontwikkeling Graetheide te laten plaatsvinden. Indien dit doorgaat, zal uitvoering plaatsvinden door de Gemeente Sittard-Geleen.

Compensatie als gevolg van de A2 uitbreiding

In het kader van de A2 uitbreiding (3,7 ha wettelijke natuurcompensatie) had de provincie reeds 3,2 ha in het bosgebied 't Hout en het IJzerenbos gerealiseerd. Begin 2024 wordt de 0,5 ha aangeplant eveneens in de gemeente Echt-Susteren tussen de Rode beek en de Altaarheide weg. Deze compensatie staat los van de ontwikkeling VDL Nedcar en is door het Rijk financieel afgekocht en wordt uitgevoerd door de Provincie.

Bovenwettelijke natuurcompensatie

Met de gemeenten Sittard-Geleen is afgesproken dat aanvullend op de wettelijke compensatie, in het kader van de uitbreiding van VDL Nedcar (fabrieksuitbreiding én infrastructuur aanpassingen), 4,5 ha (2a) bovenwettelijke natuur door de Provincie gecompenseerd zal worden nabij de kern Holtum. Deze afspraak is gemaakt om een evenredige verdeling van natuurcompensatie tussen de gemeenten Sittard-Geleen en Echt-Susteren te krijgen. In lijn met het eerder genomen besluit van het College om ondanks het niet doorgaan van de infrastructurele aanpassingen, zal deze bovenwettelijke compensatie alsnog volledig worden uitgevoerd.

De Gemeente Sittard-Geleen draagt zorg voor de realisatie van deze bovenwettelijke compensatie, welke oorspronkelijk door de Provincie Limburg in de nabijheid van Holtum zou worden gerealiseerd. De Gemeente Sittard-Geleen heeft hiertoe een perceel grond verworven en zal deze binnen twee jaar inrichten als gemeentelijk groen (mensgerichte natuur). De Provincie Limburg draagt een bedrag bij in de kosten van de verwerving en inrichting van de gronden, waarmee invulling wordt gegeven aan deze bovenwettelijke natuurcompensatie.

De Provincie ziet erop toe dat de (boven)wettelijke natuurcompensatie volledig wordt gerealiseerd. Ook monitort de Provincie de kwaliteit en ontwikkeling van de reeds uitgevoerde natuurcompensatie door VDL Nedcar (8,98 ha aan de noordkant van de fabriek).

Sterrebos

Een deel van de hiervoor geschetste wettelijke natuurcompensatie was een gevolg van de kap van een deel van het Sterrebos die was voorzien in het door Provinciale Staten in december 2020 vastgestelde Provinciaal Inpassingsplan 'Gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar'.

Destijds is de keuze gemaakt om het bedrijf maximaal in positie te brengen om nieuwe opdrachtgevers binnen te halen om daarmee de ambitie, om qua productievolumes te groeien en daardoor minder afhankelijk te worden van één opdrachtgever, te kunnen verwezenlijken. Daarbij was de gedachte dat VDL Nedcar geen sterke propositie zou hebben als potentiële klanten geen zekerheid zou kunnen worden geboden over de uitbreidingsmogelijkheden op de site in Born.

Tegen die achtergrond hebben Provinciale Staten in 2022 ingestemd met de voorbereiding van de wijziging van de infrastructuur in de omgeving van VDL Nedcar, zijn de nodige vergunningen- en ontheffingentrajecten doorlopen en is ook het deel van het Sterrebos gekapt dat nodig was om de in het PIP opgenomen realisatie van enkele fabriekshallen. Op dat moment is geen rekening gehouden met een scenario dat als gevolg van mondiale ontwikkelingen de beoogde automotive uitbreiding van VDL Nedcar niet meer aan de orde zou zijn en dat zelfs de productie van personenauto's zou worden beëindigd. Er is toen een andere inschatting gemaakt.

Achteraf bezien moet worden geconstateerd dat het anders is gelopen. Naast het feit dat de voorbereiding van de aanpassing van de infrastructuur geld heeft gekost en de vergunning- en ontheffingenprocedures zo goed als voor niets zijn doorlopen, is een deel van het Sterrebos onnodig verloren gegaan. Het gaat daarbij niet om een verlies aan euro's of de onnodige inzet van menskracht, waar mogelijk overheen te komen valt, maar om een structureel verlies van een deel van het Sterrebos bij Kasteel Wolfrath.

Daar waar bij het aanpassen van de infrastructuur een 'go / no go' moment was ingebakken tussen de voorbereiding en de feitelijke uitvoering, was dat bij de kap van een deel van het Sterrebos niet het geval. Achteraf zijn wij van mening dat dat wel zo had moeten zijn.

Deze casus onderstreept het belang van zorgvuldige afwegingen en een nauwkeurige timing van ingrepen in natuur en landschap wanneer economische ontwikkeling, natuurbelangen en ruimtelijke keuzes sterk met elkaar verweven zijn.

2. Hoeveel bedragen de uiteindelijke (totale) kosten van het project?

Voor het programma Gebiedsontwikkeling VDL is in de periode 2019-2020 een totaal projectbudget van € 78,5 miljoen beschikbaar gesteld. Uw Staten hebben ten behoeve van de beoogde Gebiedsontwikkeling VDL op 28 juni 2019 (besluit G-19-013) en 18 december 2020 (besluit G-20-076) ingestemd met de toekenning van provinciale middelen (in totaal €, 51,7 miljoen), afkomstig uit verschillende bronnen, waaronder de immunisatiereserve, toekomstige begrotingsruimte, realisatie grondverkoop en thematische fondsen zoals bereikbaarheid en het fietsplan.

VDL en de ministeries van EZ en I&W hebben, onder voorwaarden een financiële bijdrage (in totaal € 26,8 miljoen) ter beschikking gesteld:

- VDL: € 12,52 miljoen;
- Ministerie van EZ: € 9,30 miljoen;
- Ministerie van I&W: € 5,00 miljoen.

Bij de behandeling van het PIP 'Gebiedsontwikkeling Uitbreiding VDL' in 2020 bent u ermee akkoord gegaan dat, vooruitlopend op het 'go-besluit', al met de voorbereiding van de aanpassing van de infrastructuur in de omgeving van de site in Born kon worden begonnen. In totaal is er in de periode januari 2021 tot juni 2025 € 6,4 miljoen aan voorbereidingskosten gemaakt.

Totaal restant provinciale middelen programmabudget

Stand van zaken programmabudget per juni 2025

Provinciale middelen (na correctie wegens niet gerealiseerde grondverkopen)	€ 50,1 miljoen
Vorbereidingskosten miljoen	-/- € 6,4

Subtotaal	€ 43,7 miljoen
-----------	----------------

Nog te maken kosten:

* natuurcompensatie, fietsoversteek, leefbaarheidsfonds enz. miljoen	-/- € 3,3
---	-----------

* kosten voor zover niet ten laste van achtergestelde lening ministerie EZ miljoen	-/- € 8,9
---	-----------

Totaal restant programmabudget	€ 31,5 miljoen*
---------------------------------------	------------------------

* Oplopend tot € 40,4 miljoen als deel van nog te maken kosten ten laste van achtergestelde lening EZ kan worden gebracht.

Provinciale Staten hebben vervolgens op 7 november 2025 besloten om € 15 miljoen van de vrijvallende middelen te herbestemmen. Daarbij is € 10 miljoen bestemd voor de herontwikkeling van de VDL-site en daarmee samenhangende economische initiatieven en € 5 miljoen voor additionele natuurcompensatie en verbetering van de leefbaarheid rondom de site.

Daarnaast hebben Provinciale Staten via het gewijzigde amendement 201 Depondt c.s. bepaald dat € 2,5 miljoen direct aan de begroting 2025 wordt toegevoegd en € 12,5 miljoen wordt ondergebracht in een separate programmareserve. Voor de inzet van deze middelen is vervolgens een afzonderlijk afwegingskader vastgesteld.

Binnen dit afwegingskader ligt voor de economische middelen (€ 10 miljoen) de nadruk op projecten en initiatieven die bijdragen aan de herpositionering van de VDL-site, de versterking van de Limburgse maakindustrie en de ontwikkeling van een Limburgs 'deftech cluster'.

3. In hoeverre is de oorspronkelijke en de laatst gewijzigde projectraming en projectplanning gerealiseerd?

Omdat de beoogde uitbreiding van VDL Nedcar en de bijbehorende infrastructuraanpassingen niet zijn doorgestaan, zijn grote delen van de oorspronkelijke en aangepaste ramingen en plannings niet tot een afronding gekomen.

4. Beschrijving van de (financiële) gevolgen van risico's die zich gedurende het project hebben gemanifesteerd

Het voornaamste risico, namelijk het uitblijven van (nieuwe) opdrachtgevers, is opgetreden. Echter, doordat in het kader van het 'go-besluit' eisen waren geformuleerd waar het bedrijf aan moest voldoen alvorens met de feitelijke aanpassing van de infrastructuur in de omgeving van de site zou worden begonnen, zijn de financiële gevolgen beperkt gebleven tot de voorbereidingskosten.

Dit heeft tot gevolg dat een aanzienlijk deel van de middelen niet is uitgegeven en is vrijgevallen. Provinciale Staten hebben eind 2025 besloten om een deel van deze middelen te reserveren voor de herpositionering van de site of daarmee samenhangende initiatieven en de realisatie van additionele natuur en verbetering van de leefbaarheid in het gebied. Het resterende deel is toegevoegd aan de algemene reserve. Zie ook het antwoord op vraag 2.

5. Actuele informatie over de wijze van beheersing, beheer en functioneren van de projectorganisatie

Tijdens het project is er stapsgewijs en via meerdere voortgangsrapportages en mededelingen portefeuillehouder aan Provinciale Staten gerapporteerd.

Aanvullende vragen op verzoek Statencommissie Economie en Samenleving

A. WAT ZIJN DE ONTWIKKELINGEN GEWEEST TUSSEN JANUARI 2026 EN HEDEN?

Sinds de vijfde voortgangsrapportage (peildatum 1 januari 2024) zijn er voor wat betreft het Groot Project 'Gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar' op inhoud geen ontwikkelingen geweest. Wel zijn er met VDL onderhandelingen gevoerd over beëindiging van de anterieure overeenkomst en toekomstige samenwerking. Provinciale Staten zijn hierover geïnformeerd.

VDL is wel bezig met het ontwikkelen van plannen voor de herontwikkeling van de site in Born. Zoals bekend ziet men die ontwikkeling langs vier lijnen:

- cluster automotive (special vehicles);
- defensiecluster;
- GRID-cluster (duurzame energie en accu's / batterijen);
- ARC-cluster (autonome voertuigen en robotica).

VDL richt zich daarbij in eerste instantie op een nieuwe invulling van de gebouwen op de site.

De hiervoor genoemde ontwikkelrichtingen vallen buiten de scope van het Groot Project 'Gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar'.

Met het Gewijzigd Amendement 201 Depondt c.s. inzake 'Extra stimulans innovatie in Limburg uit bruteringsreserve VDL' is verzocht om meer inzicht te verschaffen over de beoogde inzet van deze financiële middelen. Aan dit verzoek is uitvoering gegeven met het Statenvoorstel Afwegingskader Herontwikkeling VDL Nedcar (G-26-008). In dit afwegingskader is bepaald dat bij de inzet van de middelen prioriteit wordt gegeven aan projecten en initiatieven die bijdragen aan de vorming en versterking van een 'deftech cluster' in Limburg. Hiermee worden kansen gecreëerd voor Limburgse bedrijven en instellingen en wordt het ontwikkelpotentieel van nieuwe vormen van maakindustrie benut en versterkt. Op 19 juni 2026 hebben Provinciale Staten met dit Statenvoorstel ingestemd.

B. WAT KUNNEN WE VAN DIT PROJECT LEREN, MEDE IN HET LICHT VAN SIS 4.0. (RISICOMANAGEMENT EN EXIT STRATEGIE)?

In 2020 is besloten om, vooruitlopend op het aantrekken van nieuwe opdrachtgevers voor VDL Nedcar, medewerking te verlenen aan de gebiedsontwikkeling ten behoeve van de uitbreiding van VDL Nedcar. Doel hiervan was om de toekomstbestendigheid van VDL Nedcar te versterken, de afhankelijkheid van mondiale ontwikkelingen binnen de automotive sector te verkleinen en de werkgelegenheid binnen de Limburgse maakindustrie te behouden en waar mogelijk uit te bouwen.

De risico's die samenhangen met deze ontwikkeling zijn destijds beoordeeld in relatie tot de toenmalige marktomstandigheden en de vooruitzichten voor de automotive sector. Provinciale Staten hebben op basis van de destijds beschikbare informatie en inzichten een besluit genomen. Dat de marktomstandigheden zich nadien, onder invloed van onder meer de oorlog in Oekraïne, de Inflation Reduction Act in de Verenigde Staten en een mondiale crisis binnen de automotive sector, ingrijpend zouden wijzigen, was op dat moment niet voorzienbaar.

Met de kennis van nu zou een dergelijke afweging achteraf bezien mogelijk anders uitvallen. Tegelijkertijd is het besluit destijds genomen op basis van de toen beschikbare informatie, de

economische betekenis van VDL Nedcar voor Limburg en de overtuiging dat het noodzakelijk was het bedrijf maximaal in positie te brengen om nieuwe opdrachtgevers aan te trekken.

De ervaringen uit dit traject zijn betrokken bij de actualisatie van Sturing in Samenwerking 4.0 (SiS 4.0). Daarbij is nadrukkelijker aandacht opgenomen voor het vooraf expliciet vastleggen van risico's, scenario's, evaluatie- en toetsmomenten, beheersmaatregelen en beëindigings- of exitmogelijkheden binnen overeenkomsten en samenwerkingsconstructies. Tevens is meer nadruk gelegd op monitoring en tussentijdse bijsturingmogelijkheden gedurende de looptijd van projecten en investeringen.

Een belangrijk leerpunt betreft in dit kader de inrichting van de anterieure overeenkomst uit 2020, in het bijzonder waar het de mogelijkheden tot beëindiging van de overeenkomst betreft. De overeenkomst bevatte geen expliciete bepaling die de Provincie de mogelijkheid bood om, indien gedurende langere tijd niet werd voldaan aan de voorwaarden van het 'go-besluit', de verplichtingen ten aanzien van de infrastructurele maatregelen te beëindigen. Daarbij lijkt destijds onvoldoende rekening te zijn gehouden met het scenario waarin geen nieuwe opdrachtgevers zouden worden aangetrokken en/of de samenwerking met BMW zou eindigen.

Tegelijkertijd heeft de toepassing van het 'go-besluit' er wel toe geleid dat de daadwerkelijke uitvoering van omvangrijke infrastructurele investeringen afhankelijk bleef van het voldoen aan vooraf vastgestelde voorwaarden, waaronder nieuwe productieopdrachten en groei van werkgelegenheid. Omdat aan deze voorwaarden uiteindelijk niet is voldaan, zijn de infrastructurele investeringen niet uitgevoerd en zijn de financiële risico's voor de Provincie beperkt gebleven tot de voorbereidingskosten.

C. WAT ZIJN DE EFFECTEN VAN HET NIET DOORGAAN VAN DE INFRASTRUCTURELE MAATREGELEN?

Omdat de ingezette uitbreiding van VDL Nedcar niet is doorgegaan, is er voorshands ook geen sprake van een toename van verkeersbewegingen rondom het bedrijf. Daarmee is de verkeersintensiteit hetzelfde gebleven en zijn er geen effecten als gevolg van het niet doorgaan van de infrastructurele maatregelen. Wel is thans sprake van onderhoud aan wegvakken, zoals de Mitsubishi Avenue en de N276 ter hoogte de VDL-site, die bij de oorspronkelijke plannen buiten gebruik zouden worden gesteld, maar nu in gebruik blijven.

De kosten voor dit onderhoud zijn meegenomen in de afrekening van het programma (zie het antwoord op vraag 2) en in reguliere onderhoudsbudgetten voor provinciale wegen.

D. HOE VERHOUDT ZICH DE BEËINDIGING VAN DE 'GEBIEDSONTWIKKELING UITBREIDING VDL NEDCAR' TOT DE INGEZETTE HERONTWIKKELING VAN VDL NEDCAR?

Met de ondertekening van de Beëindigingsovereenkomst (die ziet op de anterieure overeenkomst) en de Intentieovereenkomst (die ziet op de toekomstige samenwerking tussen VDL en de Provincie) is de 'Gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar' tot een einde gekomen.

In de gesprekken die zijn gevoerd om te komen tot deze beëindiging, heeft een voorspoedige alternatieve invulling van de bedrijfslocatie in Born en het belang hiervan voor de Limburgse economie en maakindustrie, centraal gestaan. Op basis hiervan is ingezet op een herpositionering die de kansen op nieuwe werkgelegenheid vergroot en de Limburgse innovatiekracht (ook buiten de site) bevordert.

Deze ontwikkeling kent een andere grondslag dan de 'oude' gebiedsontwikkeling, die specifiek gericht was op het creëren van het benodigde ruimtelijke kader en de uitvoering van infrastructurele maatregelen door de Provincie Limburg, verband houdende met destijds verwachte behoud en toename van arbeidsplaatsen.

De herpositionering van de VDL-site in Born dient voortvarend te worden opgepakt, maar staat strikt genomen los van de 'oude' gebiedsontwikkeling.