

Aan: Provinciale Staten Limburg

Postbus 5700

6202 MA Maastricht

cc: Gemeenteraad en College van B&W Stein

Postbus 15

6170 AA Stein

Betreft: Vervolgbrief inzake zorgvuldige besluitvorming, motiveringsplicht en publieke belangenafweging rond de Multimodale Corridor (Chemelot – Haven Stein)

Urmond, 17 juni 2026

Geachte leden van Provinciale Staten Limburg,

Naar aanleiding van onze eerdere brief inzake de Multimodale Corridor (MMC) te Urmond, en in het bijzonder naar aanleiding van de recente berichtgeving in De Limburger dat het eerder als onvoldoende onderbouwd beoordeelde voorstel alsnog ter besluitvorming wordt voorgelegd vanwege dreigend verlies van Europese subsidie, wenden wij ons opnieuw tot u. In de berichtgeving is expliciet vermeld dat een meerderheid in een commissievergadering van Provinciale Staten het voorstel eerder **onvoldoende onderbouwd** achtte. Desondanks wordt het dossier geagendeerd voor de Statenvergadering van 19 juni omdat een Europese subsidie van **9 miljoen euro** dreigt te vervallen indien vóór **31 juli** geen besluit over provinciale cofinanciering wordt genomen.

Namens de bewoners en belanghebbenden van de Belikstraat, Speelheuvel en Mauritslaan te Urmond achten wij deze gang van zaken bestuurlijk onwenselijk, juridisch kwetsbaar en politiek onzuiver. Wanneer een voorstel eerder niet besluitrijp is bevonden wegens gebrekkige onderbouwing, kan tijds- of subsidiedruk niet als vervangende legitimatie voor besluitvorming wordt gebruikt. Dat is niet slechts bestuurlijk onbevredigend; het raakt rechtstreeks aan de beginselen van zorgvuldige voorbereiding, draagkrachtige motivering en evenredige belangenafweging zoals die in het bestuursrecht gelden. De zorg dat “subsidiedruk” de plaats van zorgvuldigheid inneemt en dat daarmee de rol van Provinciale Staten als zelfstandig controlerend en besluitvormend orgaan wordt uitgehold, ligt op de loer. En, onzorgvuldige principiële besluiten kunnen immers niet achteraf gerepareerd worden.

Daarbij komt dat de publieke rechtvaardiging van het project nog steeds ernstig tekortschiet. In de brief van gedeputeerden Kuntzelaers en Satijn (kenmerk DOC-00938312) wordt het effect op het omliggende verkeersnetwerk wederom als positief omschreven en gekwantificeerd tot (slechts) **1172** verkeersbewegingen. Hiervan hebben wij reeds beargumenteerd dat de verkeerswinst als **verwaarloosbaar** moet worden beschouwd. Wij herhalen dat de A2 momenteel circa 100.000 verkeersbewegingen per etmaal verwerkt en de Heidekampweg circa 11.000. Een afname van 1172 op een totaal van circa 111.000 heeft dan ook geen betekenisvol effect.

De scheidend wethouder Hendrix heeft tijdens de gemeenteraadsvergadering van 20 mei jongstleden aangegeven dat de ‘verkeerswinst’ niet de doorslaggevende factor is, maar dat **politieke druk** vanuit de Provincie Limburg dat wél is. Wij zien hierin een zorgwekkende bevestiging van de hierboven geschetste politieke druk, die inmiddels ook binnen de gemeenteraad van Stein wordt ervaren.

Verder hebben wij in onze eerdere brief reeds uiteengezet dat het effect op de A2 en omliggende infrastructuur zeer beperkt is en dat de gepresenteerde verkeers- en leefbaarheidswinst niet dragend uit de feitelijke stukken volgt: de leefbaarheid en omgevingskwaliteit voor omwonenden van de MMC zal zelfs **negatief** zijn.

Vervolgens stellen de gedeputeerden ten aanzien van verkeersveiligheid: “Hiermee worden vijf kruisingen met lokaal fietsverkeer vermeden en ontstaat een veiligere en duidelijkere positie voor alle verkeersdeelnemers.” Deze argumenten worden echter zelfs door de gemeenteraad van Stein **verworpen**.

Het bestaande tracé “Poort van Stein”, waarop wij eerder hebben gewezen, is juist specifiek ingericht om verkeer **niet door bewoond gebied** te leiden. De gemeente heeft hiervoor wegen verbreed en rotondes aangelegd. Daarnaast zijn de fietspaden uitgevoerd als dubbelbaans **Doorfietspad**, met extra investeringen van circa 2 miljoen euro door **Provincie** en **Gemeente** om deze volledig vrijliggend en veilig in te richten (Limburger, 09-02-2026). Wij twijfelen er daarom ernstig aan of deze feitelijke situatie correct is meegenomen in de rapportage van de gedeputeerden.

Wij achten het problematisch dat een project met dergelijke beperkte publieke baten toch met aanzienlijke publieke middelen gefinancierd wordt. Het betreft een investering van bijna **20 miljoen euro**, waarbij de provinciale bijdrage substantieel is en de private bijdrage beperkt blijft tot slechts €500.000. Wij hebben eerder al gewezen op deze scheefheid, waarbij publiek geld wordt ingezet terwijl de baten grotendeels bij private partijen terechtkomen. In de stukken wordt bovendien kort opgemerkt dat de subsidie waarschijnlijk niet als (illegale) staatssteun aangemerkt wordt, gezien het om haven gebonden activiteiten gaat. Echter de MMC infrastructuur heeft louter een **besloten** en **bedrijfsgebonden karakter** en is onttrokken aan de openbare infrastructuur.

Wij waarschuwen dat bij nadere beoordeling van de CEF-subsidie alsnog kan blijken er wel degelijk sprake is van staatssteun. De Europese Unie heeft in vergelijkbare dossiers, zoals bij FUREC, eerder subsidies ingetrokken (Groen/Grijze Waterstof).

Het feit dat u als Statenleden nu voor het dilemma wordt gesteld van het mogelijk mislopen van 9 miljoen euro Europese subsidie klemt temeer omdat u zo wordt meegezogen in een mogelijk ondeugdelijk project. Tegelijkertijd wordt het beeld geschetst dat het project anders “van de baan” zou zijn, hetgeen de druk verder opvoert.

Naar ons oordeel is dit principieel onjuist: een subsidie is geen zelfstandig publiek belang en geen vervanging voor een deugdelijke onderbouwing. Externe financiering maakt een zwak project niet automatisch maatschappelijk wenselijk of juridisch houdbaar. Dat statenleden voor de keuze worden gesteld om óf te behandelen óf subsidie mis te lopen, onderstreept dat hier sprake is van ongewenste politieke druk op het democratisch proces.

Wij constateren dat de belangen van omwonenden nog steeds onvoldoende zichtbaar en onvoldoende zwaar worden meegewogen. Wij hebben eerder benadrukt dat bij inzet van aanzienlijke publieke middelen juist de bescherming van bewoners en de leefomgeving centraal moet staan. Juist de implicaties van het vrachtverkeer, dat buiten de Wegenverkeerswet zal vallen, roept vragen op over toezicht en bescherming.

Wij constateren tevens dat alternatieven en mitigerende maatregelen onvoldoende zichtbaar zijn onderzocht. Bewoners hebben gedurende het participatieproces verschillende opties aangedragen, waaronder optimalisering van bestaande routes, aanvullende leefbaarheidsmaatregelen en andere vormen van duurzaam transport. Voor zover ons bekend zijn deze alternatieven niet op gelijkwaardige wijze beoordeeld of gemotiveerd afgewogen. In plaats daarvan hamerde Chemelot louter op een tracé dat, zwaar belast zal worden met trein- en vrachtverkeer, buiten de Wegenverkeerswet, 5 dagen per week van 07.00 tot 23.00, gelegen pal naast een woonwijk met een basisschool. Dit leidt begrijpelijkerwijs tot zorgen over leefbaarheid, veiligheid en bescherming van de directe woonomgeving. Wij verzoeken u daarom met klem deze kwestie niet primair vanuit subsidiebehoud te beoordelen, maar vanuit de vraag of sprake is van een juridisch houdbaar en maatschappelijk verantwoord project waarin de veiligheid van uw Limburgse inwoners voldoende is geborgd. Indien het dossier eerder niet besluitrijp was, ligt het voor de hand om dit eerst opnieuw inhoudelijk en transparant te bespreken, inclusief alternatieven en beschermende maatregelen, alvorens tot besluitvorming over te gaan.

Tegen deze achtergrond verzoeken wij u:

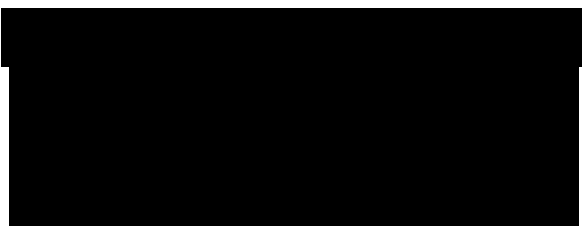
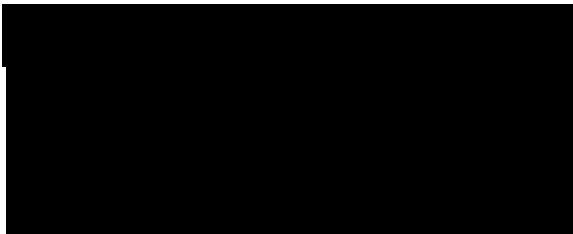
1. te erkennen dat subsidiedruk een gebrek aan besluitrijpheid niet kan compenseren;
2. niet te aanvaarden dat tijdsdruk zorgvuldige besluitvorming vervangt;
3. expliciet te motiveren welk provinciaal en maatschappelijk belang met dit project wordt gediend;
4. inzichtelijk te maken hoe de belangen van omwonenden zijn gewogen;
5. het voorstel niet door te zetten indien de onderbouwing tekortschiet;
6. de legitimiteit en zorgvuldigheid van het principiële centraal te stellen, aangezien eventuele tekortkomingen achteraf niet eenvoudig hersteld kunnen worden.

Wij benadrukken dat dit geen pleidooi is tegen economische ontwikkeling of verduurzaming, maar vóór zorgvuldige besluitvorming, transparante besteding van publieke middelen en bescherming van de leefomgeving.

Wij verzoeken u deze brief te betrekken bij uw verdere beraadslagingen.

Wij willen u graag te woord staan als u meer vragen heeft over dit project en de impact op de leefomgeving in Urmond.

Namens de bewoners en belanghebbenden van de Belikstraat, Speelheuvel en Mauritslaan te Urmond,



Aan:

Provinciale Staten Limburg
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

cc. Gemeente Stein
Postbus 15
6170 AA Stein

Betreft: Motiveringsgebreken in publieke onderbouwing en subsidiëring Multimodale Corridor (MMC) Chemelot – Haven Stein

Urmond, 23 mei 2026.

Geacht College, Griffie,

Onder verwijzing naar het Statenvoorstel van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten G-26-010 ‘Verduurzaming Chemelot, aanleg Multimodale Corridor Haven Stein’ d.d. 21 april 2026 (kenmerk **DOC-00910839**), en de ingediende zienswijzen tegen de “aanvraag tot wijziging omgevingplan” (kenmerk **NL.IMRO.0971.TAMmultimodalecorr-ON01**, Gemeente Stein), wenden wij, omwonenden en belanghebbende, ons tot u met een dringend verzoek tot van **heroverweging** van de gepresenteerde doelstellingen en de daaraan gekoppelde **publieke financiering** van de Multi Modale Corridor (MMC), Urmond.

Wij wijzen middels dit schrijven Provinciale Staten op feitelijke en inhoudelijke onjuistheden en motiveringsgebreken in de publieke en bestuurlijke onderbouwing van dit voorstel tot publieke financiering van de MMC (red. subsidie).

Onjuistheden van gepresenteerde projectdoelen

In het genoemde Statenvoorstel wordt gesteld dat de MMC tot doel heeft de verkeersdruk op de A2, de Urmonderbaan (N294) substantieel te verbeteren. Deze doelstelling is **onjuist** en vindt **geen steun** in de vergunningsstukken, **verkeersmodellen of onderliggende rapportages** die bij het bevoegd gezag bekend zijn. De MMC, wanneer gerealiseerd, onttrekt slechts **een zeer beperkt deel** de verkeersdruk van het bestaande wegennet, de genoemde A2 en de Urmonderbaan (294) en de in uw stukken niet genoemde Nieuwe Postbaan en Heidekampweg te Urmond/Stein.

Verwaarloosbaar effect op A2 en omliggend wegennet

De belangrijkste verkeersader tussen Chemelot en het havengebied is thans de Heidekampweg, waarop circa **11.000 verkeersbewegingen per etmaal** plaatsvinden. Uit de vergunningaanvraag volgt dat via de MMC **maximaal circa 1.200 verkeersbewegingen per etmaal** kunnen worden afgewikkeld en uitsluitend voor Chemelot-gerelateerde logistiek. Het overgrote deel van het verkeer blijft derhalve **onveranderd** plaatsvinden via de bestaande openbare infrastructuur.

Ten aanzien van de A2 geldt dat het Chemelot-gerelateerde vrachtverkeer dat theoretisch via de MMC zou worden verplaatst, beperkt blijft tot circa **100–150 vrachtwagens per etmaal**, op een totaal van circa **100.000 verkeersbewegingen per etmaal**. In verkeerskundige zin is dit effect **verwaarloosbaar** en kan dit niet deugdelijk dienen als rechtvaardiging voor claims over verbeterde doorstroming, verkeersveiligheid of leefbaarheid.

De relatie met het Furec Zevenellen worden door Chemelot in de aanvraag wijziging omgevingsplan bij het bevoegd gezag niet genoemd als redenen. Ook heeft Chemelot op publieke bijeenkomsten met bewoners kenbaar gemaakt dat deze relatie niet aanwezig is en ook geen doel dient voor de aanleg van de MMC. De relatie die het Statenvoorstel aanneemt ten aanzien van de verkeersafwikkeling via de MMC vervangende N273, N280 en A2 is daarmee bijzonder twijfelachtig, en gegeven de bovengenoemde verkeersbewegingen, verwaarloosbaar en irrelevant als motivering.

Verder willen wij u wijzen op het feit dat het MMC tracé langs woonwijken en een basisschool in Urmond loopt. Dat terwijl de Gemeente Stein de afgelopen jaren sterk geïnvesteerd heeft de nu bestaande, en aanbevolen route, Nieuwe Postbaan - Heidekampweg (tracé Poort van Stein). Hiervoor zijn de betreffende wegen verbreedt en drie rotondes aangelegd om het verkeer tussen Chemelot en Haven juist **niet** door bewoond gebied te leiden.

Het presenteren van positieve effecten van het MMC op de verkeerssituatie als substantieel miskent daarmee de feitelijke onderbouwing in de vergunningprocedure en is in strijd met het beginsel van **zorgvuldige en juiste informatieverstrekking door de overheid**.

Wij vragen u nadrukkelijk kennis te nemen van deze feiten en mee te nemen in uw zorgvuldige besluitvorming ten aanzien van de subsidieverlening en alle communicatie daaromtrent verwijzend ook naar de berichtgeving in de media,

[De Limburger](https://www.limburger.nl/economie/directe-verbindingsweg-tussen-haven-stein-en-chemelot-om-verkeersdruk-op-a2-en-urmonderbaan-te-verminderen/147146949.html): <https://www.limburger.nl/economie/directe-verbindingsweg-tussen-haven-stein-en-chemelot-om-verkeersdruk-op-a2-en-urmonderbaan-te-verminderen/147146949.html>

[1Limburg](https://www.l1nieuws.nl/nieuws/3148458/limburg-wil-miljoenen-steken-in-weg-tussen-chemelot-en-haven): <https://www.l1nieuws.nl/nieuws/3148458/limburg-wil-miljoenen-steken-in-weg-tussen-chemelot-en-haven>

Geen aantoonbare verbetering van veiligheid, milieu en gezondheid

Uit de doorrekeningen en rapportages die deel uitmaken van de omgevingsvergunningsaanvraag blijkt dat:

- de **verkeersveiligheid op openbare wegen niet aantoonbaar verbetert**;
- de **concentraties fijnstof bij woningen niet afnemen** en mogelijk zelfs verschuiven richting woongebied;
- de milieuwinst grotendeels samenhangt met aannames over elektrificatie, niet met verkeersreductie.

Deze bevindingen zijn expliciet benoemd in de ingediende zienswijzen, doorgerekend door Haskoning (voorheen Royal HaskoningDHV) en Arcadis en zijn bekend bij het bevoegd gezag. Daarmee ontbreekt een feitelijke grondslag voor de stelling dat de MMC "een substantiële bijdrage levert aan de beleidsdoelen op het gebied van veiligheid, luchtkwaliteit of gezondheid.

Overblijvend motief: kostenreductie en concurrentiepositie

Het Statenvoorstel onderbouwt de noodzaak van provinciale subsidie primair vanuit het argument dat het zonder deze bijdrage niet mogelijk is aanspraak te maken op rijksmiddelen en de CEF-subsidie.

Deze redeneert echter circulair en zegt niets over de vraag of het project, gegeven de beperkte maatschappelijke effecten, voldoet aan de vereisten van doelmatigheid, proportionaliteit en evenredige belangenafweging, zoals bedoeld in artikel 3:4 Awb

Wanneer de vermeende maatschappelijke baten wegvallen, resteert als dominante reden voor de MMC het feit dat logistiek verkeer over **eigen terrein**, buiten toepassing van de Wegenverkeerswet en geschikt voor (semi-)autonome uitvoering, **aanzienlijk goedkoper is dan regulier wegtransport**. Dit betreft een **bedrijfseconomisch voordeel** voor de op Chemelot gevestigde ondernemingen.

De inzet van provinciale middelen fungeert daarmee feitelijk als **kostenverlichting en concurrentieondersteuning** voor (veelal multinationale) private partijen, terwijl de maatschappelijke meerwaarde voor de directe leefomgeving beperkt is en omwonenden geconfronteerd worden met extra belasting in de vorm van geluid, licht en risico's.

Juridische duiding en verzoek

Gelet op het voorgaande rijst de vraag of:

- de subsidieverlening voldoet aan de **motiveringsplicht** (artikelen 3:2 en 3:46 Awb);
- sprake is van een **evenredige belangenafweging** (artikel 3:4 Awb);
- en of publieke middelen worden ingezet voor doelen die aantoonbaar een provinciaal en maatschappelijk belang dienen.

Wij verzoeken u daarom nadrukkelijk om:

1. Kennis te nemen van de feiten in deze brief en mee te nemen in uw zorgvuldige besluitvorming;
2. publiekelijk te **rectificeren** dat verkeersreductie en milieuwinst geen dragende doelen of effecten van de MMC zijn;
3. in subsidiebesluiten en Statenvoorstellen **expliciet te motiveren** welke publieke belangen worden gediend;
4. de reeds ingediende zienswijzen aantoonbaar te betrekken bij de verdere besluitvorming, mede in het licht van proportionaliteit en doelmatigheid van publieke uitgaven.

Hoogachtend,

Namens de bewoners en belanghebbenden, van de Belikstraat, Speelheuvel en Mauritslaan te Urmond,

