



Provinciale Staten
Van Limburg

Cluster WEGA
Ons kenmerk DOC-00294424
Uw kenmerk -
Bijlage(n) 1

Behandeld P. Crousen
Telefoon +31 6 46 84 79 98
Maastricht 19 juli 2022
Verzonden 19 juli 2022

Onderwerp

2e Voortgangsrapportage Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar peildatum 1 juli 2022

Geachte Staten,

Provinciale Staten hebben op 18 december 2020 het Provinciale Inpassingsplan (PIP) "Uitbreiding VDL Nedcar" en het daaraan verbonden budgettaire kader vastgesteld. Provinciale Staten hebben eveneens op 18 december 2020 bij amendement 100 besloten het project "Uitbreiding VDL Nedcar" aan te wijzen als Groot Project in het kader van de Regeling Grote Projecten (RGP). Bijgevoegd doen wij u toekomen de tweede Voortgangsrapportage "Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar". Deze heeft als peildatum 1 juli 2022.

Indien daaraan behoefte bestaat, bieden wij uw Staten de mogelijkheid om (ambtelijk) individueel bijgepraat te worden over de inhoud van deze tweede voortgangsrapportage.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar

2^e Voortgangsrapportage
(peildatum 1 juli 2022)

Maastricht, juli 2022

Inhoud

A. 2e Voortgangsrapportage Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar (peildatum 1 juli 2022)	3
A1. Inleiding	3
A2. Doelstelling(en) en reikwijdte van het programma	4
A3. Overzicht van de besluitvormingsmomenten en de betrokkenheid van PS.....	10
A4. Planning.....	11
A5. Financiën.....	12
A6. Risico's en risicobeheersing.....	15
A7. Projectbeheer en projectbeheersing	16
 B. Voortgang deelproject infra uitbreiding	 17
B1. Inleiding	17
B2. Doelstelling(en) en reikwijdte	17
B3. Projectscope	18
B4. Raakvlakprojecten	19
B5. Kritische prestatie indicatoren	20
B6. Planning.....	21
B7. Financiën.....	22
B8. Risico's en risicobeheersing.....	23
B9. Projectbeheer en projectbeheersing	25
B10. Projectorganisatie.....	26
 C. Voortgang deelproject Afronden en monitoren provinciaal inpassingsplan	 27
C1. Planning	27
C2. Financiën.....	27
C3. Risico's en risicobeheersing.....	28
 D. Voortgang deelproject Grondzaken	 29
D1. Inleiding	29
D2. Projectscope	29
D3. Raakvlakprojecten.....	29
D4. Kritische prestatie indicatoren	30
D5. Planning	31
D6. Financiën.....	31
D7. Risico's en risicobeheersing.....	31
D8. Overzicht minnelijke verwervingstraject.....	33
 Bijlage 1 Formulering go / no go moment	 34
 Bijlage 2 Overzichtsplanning	 35

A. 2e Voortgangsrapportage Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar (peildatum 1 juli 2022)

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 [tweede](#) Voortgangs-rapportage 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 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 6 maanden een voortgangsrapportage ter vaststelling worden voorgelegd. 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 vooralsnog 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 vastgesteld.](#) Thans ligt de [tweede](#) voortgangsrapportage voor met als peildatum 1 juli 2022.

[Op 8 februari 2022 heeft de Raad van State ons geïnformeerd over het feit dat de resterende beroepen tegen het provinciaal inpassingsplan \(PIP\) voor de uitbreiding van VDL Nedcar en de daarmee samenhangende besluiten, waren ingetrokken. Daarmee zijn het PIP en de betreffende besluiten onherroepelijk geworden. Wij hebben uw Staten hier bij mededeling portefeuillehouder d.d. 8 februari 2022 over geïnformeerd.](#)

De aanpassing van de provinciale infrastructuur is een substantieel onderdeel van de duurzame verankering van VDL Nedcar. Zoals bij uw Staten bekend 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. Dit onderdeel is een zelfstandig leesbaar onderdeel conform de wens van PS. In de IPML rapportage wordt op hoofdlijnen gerapporteerd.

Go/no go moment

In de anterieure overeenkomst tussen de provincie en VDL Nedcar is op voorstel van Provinciale Staten een “go no go” moment opgenomen (zie bijlage 1). Op het moment dat dit speelt, zullen wij uw Staten op de hoogte stellen.

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

Thema	Indicator	Basisrapportage 01-01-2021	Peildatum 01-07-2022	Resultaatdoelstelling/ streefwaarde	Doelbereik
1. Acquisitie van nieuwe opdrachtgever(s)	n.v.t.	In geval van relevante ontwikkelingen worden PS vertrouwelijk geïnformeerd	De commissie FEB is op 9 december 2021 door de directie van VDL en VDL Nedcar vertrouwelijk geïnformeerd.	n.v.t.	
2. Ontwikkeling werkgelegenheid	Aantal arbeidsplaatsen	4650	3925	6000 – 6500 (ambitie)	
3. Natuurcompensatie wettelijk en bovenwettelijk als gevolg van fabrieksuitbreiding en infrastructurele aanpassingen ¹	3a. Percentage realisatie <i>wettelijke compensatie</i> in ha's door VDL Nedcar aan de noordkant van de beoogde fabrieksuitbreiding	0%	100%	8,98 ha (=100% fysieke compensatie aan de noordkant van de fabriek) in 2021	

¹ VDL Nedcar moet als gevolg van de fabrieksuitbreiding 15,43 ha wettelijke goud groene natuur(compensatie) realiseren voor de aantasting van 8,44 ha goud groene natuur. Hiervan gaat zij fysiek aan de noordkant van de beoogde fabrieksuitbreiding 8,98 ha realiseren. 6,45 ha heeft zij financieel afgekocht voor een bedrag €583.744,-. Dat zal door de provincie worden gerealiseerd. Als gevolg van de aanpassingen aan de provinciale infrastructuur wordt er 2,68 ha goud groene natuur aangetast. Hiervoor moet wettelijk 5,49 ha goud groene natuur gerealiseerd worden. Verder worden in het kader van de uitbreiding van VDL Nedcar 4,5 ha bovenwettelijke compensatie voorzien bij Holtum

	3b. Percentage realisatie <i>wettelijke compensatie</i> in ha's als gevolg van de fabrieksuitbreiding en infrastructuur aanpassingen nabij de kern <i>Nieuwstadt</i>	Fase van planvorming. Planning wordt uitgewerkt	0%	6,45 ha ** (=100% realisatie <i>wettelijke</i> compensatie fabrieksuitbreiding en aanleg infrastructuur bij deze kern). Voorzien is inspanningsverplichting voor realisatie op uiterlijk 31 december 2026 (minnelijke verwerving)	
	3c. Percentage realisatie <i>wettelijke compensatie</i> in ha's als gevolg van de fabrieksuitbreiding en infrastructuur aanpassingen nabij de kern Holtum	Fase van planvorming. Planning wordt uitgewerkt	0%	5,49 ha (=100% realisatie <i>wettelijke</i> compensatie fabrieksuitbreiding en aanleg infrastructuur bij deze kern). Voorzien is inspanningsverplichting voor realisatie op uiterlijk 31 december 2026 (minnelijke verwerving)	
	3d. Percentage realisatie in ha's van de <i>boven-wettelijke compensatie</i> fabrieksuitbreiding en infra-structuur aanpassingen nabij de kern Holtum	Fase van planvorming. Planning wordt uitgewerkt	0%	4,5 ha (=100% <i>bovenwettelijke</i> compensatie). Voorzien is inspanningsverplichting voor realisatie op uiterlijk 31 december 2026 (minnelijke verwerving)	
4. Vernietiging bestaande natuur uitbreiding fabriek en aanleg infrastructuur	4a. Vernietiging in ha's goud groene natuur als gevolg van fabrieksuitbreiding in ha's	0 ha	95% 0%	Voorzien is 8,44 ha in 2022	
	4b. Vernietiging in ha's goud groene natuur als gevolg van infrastructurele aanpassingen	0 ha	0%	Voorzien is 2,68 ha in 2022	

5. Ontwikkeling luchtkwaliteit ²	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 01-01-2022 01-07-2022 aan de wettelijke grenswaarden	Blijven voldoen aan wettelijke grenswaarden. Te weten: <table><tr><th>Stof</th><th>Soort norm</th><th>Concentratie</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><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><tr><td></td><td></td><td></td></tr></table>	Stof	Soort norm	Concentratie	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	PM _{2,5}	Jaargemiddelde	25 µg/m ³	PM _{2,5}	Jaargemiddelde	20 µg/m ³				
Stof	Soort norm	Concentratie																											
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																											
PM _{2,5}	Jaargemiddelde	25 µg/m ³																											
PM _{2,5}	Jaargemiddelde	20 µg/m ³																											
6. Maatschappelijke compensatie	Besteding in euro's van de leefbaarheidsfondsen	Fase planvorming	GS hebben op 21 juni 2022 ingestemd met de afsprakenkaders met beide gemeenten	Kern Holtum: € 300.000,- Kern Nieuwstadt € 300.000,-																									
7. Compensatie geluid	7a. Geluidreducerend asfalt (GRA) op gemeentelijke wegen	Fase van planvorming Planning wordt uitgewerkt	Geluidreducerend afsalt 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																									

² 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 PM2,5, 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)

	7b. Geluidreducerend asfalt (GRA) provinciale weg N276	Fase van planvorming Planning wordt uitgewerkt	Bij een go inzake het go/no-go moment aanleg infrastructuur 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. Inmiddels is een begeleider en aannemer gevonden om de maatregelen gerealiseerd te hebben op uiterlijk 1 oktober 2022	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	
Duurzaamheid	M2's zonnepanelen op bestaande en nieuwe daken	Businesscase bestaande daken in ontwikkeling	Fase 1 0,842 MWp is operationeel Fase 2 3,676MWp wordt momenteel geïnstalleerd. Uiterlijk Q4 operationeel Fase 3 Engineering opgestart, installatie nog niet bekend	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 mogelijk heden tot plaatsing van zonnepanelen Separaat daaraan een uit te werken business case uit te werken voor de plaatsing van zonnepanelen op alle nieuwe daken	

In totaal gaat het om 29,12 ha compensatie waarvan 8,98 ha gerealiseerd wordt aan de noordkant van de fabrieksuitbreiding, 10,14 ha bij Nieuwstadt en 10 ha bij Holtum. Schematisch samengevat:

	Omschrijving	Totaal te compenseren (in hectares)	Totaal te compenseren in natura	Totaal financieel te compenseren
1. Wettelijke natuurcompensatie	1a. VDL Nedcar fabrieksuitbreiding wettelijke compensatie	15,43	8,98 (noordkant fabriek)	6,45
	1b. Wettelijke compensatie infrastructurele aanpassingen provincie	5,49	0	5,49
	1c. Wettelijke compensatie verbreding A2*	3,70	0	3,70
	<i>Subtotaal wettelijke natuurcompensatie</i>	<i>24,62</i>	<i>8,98</i>	<i>15,64</i>
2. Bovenwettelijke natuurcompensatie	2a. 4,5 ha bovenwettelijk bij Holtum	4,50	4,50	0
	Totaal te compenseren	29,12	13,48	15,64

* 3,7 ha wettelijke compensatie van de A2-verbreding wordt ook gerealiseerd bij Nieuwstadt door de Provincie

De reikwijdte van het programma

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

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: 2020	PS besluit vaststelling PIP PIP "Uitbreiding VDL Nedcar", het daaraan verbonden budgettaire kader en de daarbij behorende vergunningen en besluiten
5 november: 2021	PS besluit ikv 2 ^e afwijkingenrapportage 2021: reservering van € 600.000 (€ 400.000 ontwikkelopgave natuur / € 100.000 sociale agenda / € 100.000 restant stedelijke ontwikkeling) in het kader van het PIP Uitbreiding VDL Nedcar
5 november: 2021	PS besluit vaststelling basisrapportage groot project duurzame verankering VDL Nedcar
17 december: 2021	PS besluit om bovenstaande € 600.000,- te dekken uit de reserve bereikbaarheidsmiddelen (zie Amendement 91 van Wageningen)
19 mei: 2022	PS besluit vaststelling 1 ^e voortgangsrapportage groot project duurzame verankering VDL Nedcar in het kader van de regeling grote projecten

Toekomstige besluitvorming/betrokkenheid door PS

1. Aan uw Staten wordt 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. Uw Staten worden twee keer per jaar via de halfjaarlijkse IMPL rapportage geïnformeerd over de voortgang van de infra.
3. Uw Staten worden tussentijds geïnformeerd over de diverse processtappen al dan niet in combinatie met hetgeen in bovenstaande moties en toezeggingen is opgenomen.
4. Het go/ no go moment dat voorzien is in oktober 2022 wordt tijdig met uw Staten gecommuniceerd en indien noodzakelijk wordt een statenvoorstel voorgelegd.
5. In de reguliere P en C-cyclus wordt over deelaspecten van het programma in de paragraaf financieringen gerapporteerd.

A4. 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 gerechtelijk procedure. Op 15 december 2021 is de Kroon verzocht gronden aan te wijzen ter onteigening. De gerechtelijke procedure kan pas worden gestart nadat de Kroon formeel toestemming heeft gegeven.

Gezien de ontwikkelingen bij de grondverwerving is de verwachting dat een aantal voor de uitbreiding van de infrastructuur belangrijke gronden mogelijk niet minnelijk verworven kan worden. In het meest negatieve scenario zijn deze pas eind 2026 onteigend en heeft dat effect op de planvoorbereiding en realisatie van het infra project.

In bijlage 2 van deze rapportage is de bijgewerkte overzichtsplanning toegevoegd.

Planning van de infra

De planning van de voorbereidingen voor de infra loopt 3 maanden langer door. Er is meer voorbereidingstijd nodig om tot een gedegen uitvoeringsontwerp, -contract en bijbehorende uitvoeringsprijs te komen. De aannemer heeft aangegeven dat hij niet de volledig 2 jaar nodig heeft om de hele uitvoering te realiseren en daarom heeft een langere planvoorbereiding geen invloed op de deadline voor de uitvoering gereed uiterlijk eind 2024.

Vorbereidingsfase:

- Voorbereidingen infra: 1e kwartaal 2021 - ~~3^e kwartaal 2022~~ 4^e kwartaal 2022
- Aanbesteding en gunning ~~4^e kwartaal 2022~~ 1^e kwartaal 2023

Realisatiefase:

- Aanpassing infrastructuur 2^e kwartaal 2023 – 2024

Planning uitbreiding van de fabriek :

Hangt samen met het acquisitietraject van VDL Nedcar. Hierover worden uw Staten 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

In de periode van 01 januari tm 31 december 2021 zijn enkele aanpassingen doorgevoerd in het beschikbare krediet zonder dat deze invloed hebben op uw besluit van 18 december 2020, i.c. Met het doorvoeren van deze aanpassingen stijgt 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 grondverkoop aan de bijdrage kant. Deze wijziging moet nog in de begroting worden doorgevoerd. 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. 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 [01-07-2022](#)

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 juli 2022](#) weer:

Kosten	Begroot	Verplicht	Beschikbaar	Dekking	totaal	subtotaal	totaal gerealiseerd
Planvoorbereidingskosten ¹	€ 4.758.196	€ 1.637.831 € 911.24	€ 3.120.365 € 3.846.932	1. Provincie Limburg	€ 51.759.454		
Realisatiekosten (P50) ²	€ 53.934.070	€ 98.210 € 0	€ 53.835.860 € 53.934.070	a. Investering uit immunisatiereserve		€ 24.771.428	€ 24.771.428
Bovenwettelijke maatregelen ³	€ 1.557.011	€ 0	€ 1.557.011	b. Grondtransacties gebiedsontwikkeling ⁶		€ 5.238.258	€ 0
Wettelijke maatregelen VDL ⁴ Nedcar	€ 750.000	€ 87.683,- € 0	€ 662.317 € 750.000	c. Restant rail terminal		€ 693.759	€ 693.759
Programmareserve ⁵	€ 10.997.721	€ 83.063,- € 0	€ 10.914.658 € 10.997.721	d. Ten laste van de toekomstige begrotingsruimte		€ 19.556.009	€ 19.556.009
Grondzaken ¹²	€ 5.999.571	€ 57.935 € 35.560	€ 5.941.636 € 5.964.011	e. Reserve bereikbaarheidsmiddelen ⁷		€ 600.000	€ 600.000
				f. Fietsplan (bovenwettelijk fietspad)		€ 450.000	€ 450.000
				g. Bijdrage E-S bovenwettelijk fietspad Susteren		€ 450.000	€ 0
				2. VDL Nedcar	€ 11.937.114		
				a. Bijdrage VDL Nedcar kosten WRO/BRO ¹¹		€ 6.000.000	€ 0
				b. Prijsindexering bijdrage VDL Nedcar aan OGK ¹¹		€ 892.114	€ 0
				c. Kosten commissie MER, rekening VDL Nedcar		€ 45.000	€ 45.000
				d. Extra bijdrage VDL Nedcar ¹¹		€ 5.000.000	€ 0
				3. Ministerie EZK ¹⁰	€ 9.300.000		
				a. bijdrage vanuit GREX IPS/yard ⁸		€ 5.000.000	€ 0
				b. resultaat afhankelijke bijdrage vanuit GREX IPS/Yard ⁹		€ 1.800.000	€ 0
				c. extra bijdrage		€ 2.500.000	€ 2.500.000
				4. Bijdrage I&W ¹⁰	€ 5.000.000		€ 0
Totaal	€ 77.996.569	€ 1.964.722	€ 76.031.847	Totaal	€ 77.996.568		€ 48.616.196

Onderstaand wordt per post een toelichting gegeven op de wijzigingen van de begroting. Met uitzondering van de de budgetair neutrale wijzigingen van de bruto grondverwerving (€ 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 zullen worden 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 Verankering 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)
- 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'

A6. Risico's en risicobeheersing

Update peildatum 01 januari 2022:

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
	Beroepen / voorlopige voorzieningen bij RvS na vaststelling PIP door PS Uitspraak van de Raad van State die leidt tot gehele dan wel gedeeltelijke vernietiging en daarmee aanpassing van het PIP hetgeen een nieuw besluit van PS vergt en waarmee de uitbreiding van de fabriek en de aanleg van de infra flinke vertraging kan oplopen en mogelijk nieuwe opdrachten voor VDL Nedcar in gevaar kan brengen Dit risico is komen te vervallen	C. Afronden en monitoren provinciaal inpassingsplan PIP is onherroepelijk, daarmee is dit risico komen te vervallen
1	Uitzonderlijke prijsstijgingen	Dit risico treedt mogelijk op. De uitzonderlijke prijsstijgingen, veroorzaakt door de huidige ontwikkelingen in de wereld, zorgen ervoor dat ingecalculerde reserves voor indexering mogelijk niet toereikend zijn. Met name bij het deelproject uitbreiding infra speelt dit. In B7 van deze voortgangsrapportage wordt kort ingegaan op dit optredend risico en hoe daarmee wordt omgegaan
2	Realisatie wordt uitgesteld op basis van "go/no 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
3	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, Grondbedrijf en Onderwijs 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, Grondbedrijf en Onderwijs
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 PS 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 toekomst vast 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

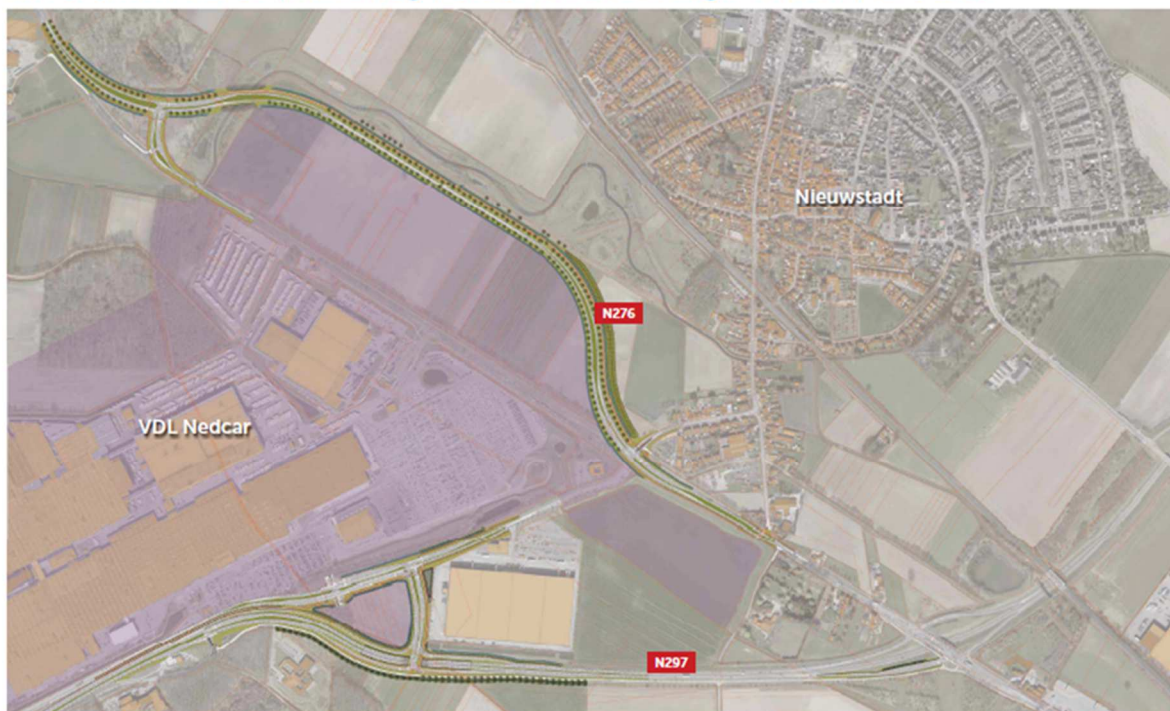
Op 18 februari 2020 heeft ons college een besluit genomen over het voorkeursalternatief (VKA). Wij hebben inhoudelijk-bestuurlijk de voorkeur uitgesproken voor de sobere en doelmatige variant van de Randweg, ofwel alternatief 2B zoals beschreven in de Notitie Reikwijdte Detailniveau (NRD) en Milieueffectrapportage (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. Uw Staten zijn over het gekozen voorkeursalternatief geïnformeerd bij mededeling portefeuillehouder d.d. 21 februari 2020 (GS 2020-8572).

B3. Projectscope

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 met elkaar af. Insteek is dat project infra uitbreiding gereed is uiterlijk eind 2023 zodat de uitvoering van beide projecten niet overlappen.](#)
- 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 en ligt ter inzage tot en met 1 juli 2022. Binnen deze termijn kunnen belanghebbenden beroep aantekenen.](#)

B5. Kritische prestatie indicatoren

Hieronder staan de belangrijkste kritische prestatie indicatoren [per 1 juli 2022](#) voor het deelproject infrastructuur weergegeven. De status wordt aangegeven middels stoplichten:

Categorie	Kritische Prestatie indicator	Target	Status	Toelichting
1. Kritische project processen	Vergunningen en ontheffingen voor uitbreiding infra	WNB ontheffing (voor eind 2022)		Mogelijk is er naast de reeds bestaande reeds verleende WNB ontheffing voor de uitbreiding van VDL Nedcar geen aanvullende WNB ontheffing voor de infra uitbreiding nodig. Dit wordt momenteel uitgezocht. Als dit niet zo is, is eind 2022 waarschijnlijk niet haalbaar en loopt de procedure door tot en met mei 2023
	Contractering	Start aanbesteding opstellen concept Bouwteamovereenkomst augustus 2021		Afgerond
		Gunning opstellen concept uitvoeringscontract januari 2022		Afgerond
		Opleveren definitief uitvoeringscontract 13 januari 2023		De planning is in overleg enigszins aangepast. Er is geen vertraging voorzien op de einddatum van uitvoering eind 2024
		GO/NO GO besluit uitvoering oktober 2022		
		Gunning uitvoeringscontract februari 2023		Einddatum uitvoering blijft uiterlijk eind 2024
2. Financiën	Voortgang op kredietbesluit	Projectvoorbereiding verloopt binnen de financiële kaders zoals gemaakt in het kredietbesluit		
3. Planning	Voortgang op strategische planning GS en PS besluit	Project loopt op planning zoals afgesproken in onderliggende besluiten		
4. Omgeving	Klachten	Minder dan 10 klachten per half jaar		
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		


op schema


risico op vertraging


loopt achter

B6. Planning

Het project infra uitbreiding verloopt volgens planning zoals aangegeven in de overzichtsplanning in bijlage 2. De aanbestedingsprocedure bouwteam overeenkomst duurt 24 dagen langer (tm 24 februari ipv 31 januari). Dit heeft verder geen gevolgen voor de einddatum van oplevering van het werk (eind 2024).

Update peildatum 01 januari 2022:

Mijlpalen overzicht per 01 januari 2022:

Beschrijving mijlpaal	Planning*
Start selectiefase (bouwteamfase)	09-09-2021
Bekendmaking selectie (bouwteamfase)	29-10-2021
Start inschrijvingsfase	08-11-2021
Voorlopige gunning	01-02-2022
Definitieve gunning	22-02-2022
Start bouwteam	24-02-2022
'Go-no go'-moment	(uiterlijk) 10-2022
Beoogd GS besluit (gunning uitvoering)	14-02-2022
Start realisatiefase	14-02-2023 01-06-2023
Uiterlijke oplevering	24-12-2024

*Alles onder voorbehoud van vertraging door eventueel een gerechtelijke onteigeningprocedure

B7. Financiën

Het deelproject infra uitbreiding verloopt per 1 juli 2022 financieel volgens planning op basis van kredietbesluit december 2021 en de aanpassingen zoals beschreven in deel A5 van deze voortgangsrapportage. Wel is de verwachting dat het project te maken zal krijgen met uitzonderlijke prijsstijgingen als gevolg van de ontwikkelingen in de wereld. Hier wordt kort op ingegaan.

Verplicht en gerealiseerd

Per 1 juli 2022 is voor het deelproject infra uitbreiding het volgende verplicht en gerealiseerd:

Beschrijving kosten	Totaal verplicht	Totaal gerealiseerd	Totaal openstaand
Planvoorbereidingskosten (71101)	€ 1.238.338,- € 616.884,-	€ 784.706,- € 482.246,-	€ 453.632,- € 134.637,-
Realisatiekosten (71103)	€ 98.210,- € 0,-	€ 1.960,- € 0,-	€ 96.250,- € 0,-
Bovenwettelijke maatregelen (71117)	€ 0,-	€ 0,-	€ 0,-
Wettelijke maatregelen (71118)	€ 0,-	€ 0,-	€ 0,-
Risicoreservering (71111)	€ 0,-	€ 0,-	€ 0,-
Totaal	€ 1.336.548,- € 0,-	€ 786.666,- € 0,-	€ 549.882,- € 0,-

Algemene prijsstijgingen

Door de ontwikkelingen in de wereld is er momenteel sprake van een flinke stijging van de prijzen van grondstoffen en materialen. Daarnaast is er een krapte op de arbeidsmarkt. Deze zaken raken ook dit project. Om de gevolgen zo goed mogelijk in kaart te brengen en te houden is door het bouwteam berekend wat de gemiddelde prijsstijging is geweest in de periode van november 2021 (inschrijving door de aannemer) tot mei 2022. De gemiddelde prijsstijging voor deze 5 maanden voor dit infra werk is 12%, wat neerkomt op ongeveer €4.500.000,-. In oktober 2022 volgt een nieuwe SSK raming (P85) op basis van het voorlopig ontwerp, daarna wordt ook bekeken hoe we deze prijsstijging kunnen opvangen; mocht daar nog sprake van zijn. Bij de bepaling van het budget voor het project en in uw kredietbesluit is rekening gehouden met een indexering van 2% per jaar gedurende 5 jaar, ter hoogte van ca. 4,5 mln.

Uitgaven voor het “go-no go” moment

Zoals in paragraaf A1 uiteengezet is er een “go no go” moment ingebouwd voor de definitieve start van de uitvoering van de infrastructurele werkzaamheden. Dit moment is op zijn vroegst voorzien in oktober 2022. Vooruitlopend daarop worden planvoorbereidings- en eventueel grondverwervingskosten gemaakt omdat het proces nu doorloopt gericht op een “go”. Deze kosten zullen ten laste van het door uw Staten beschikbaar gestelde krediet gebracht worden en bij een no-go deels (14%) worden verrekend met VDL Nedcar.

B8. Risico's en risicobeheersing

Op dit moment is er in totaal € 6,46 miljoen gereserveerd voor risicodekking. Dit bedrag is gebaseerd op gebruikelijke percentages in projecten voor risico-opslag. Bij de verdere planuitwerking wordt in de komende maanden het bedrag getoetst aan onder meer de risico's zoals genoemd in onderstaande tabel. De top risico's voor de aanpassing van de infrastructuur in willekeurige volgorde zijn:

	Risico	Oorzaak	Gevolg(en)	Beheersmaatregel(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 bouwteamplanning. Daar waar nodig en mogelijk worden deze nu al aangevraagd om het risico op vertraging zo klein mogelijke houden
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	Archeologisch onderzoek is gaande. Tot nog toe zijn enkele vondsten gedaan. Na afronding van het onderzoek wordt gezien hoe hiermee dient te worden omgegaan.
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

¹ Grondverwerving is voor het infraproject een cruciaal onderdeel. Het is niet als top risico opgenomen omdat het een exogeen 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

	Risico	Oorzaak	Gevolg(en)	Beheersmaatregel(en)	Risico beheersing	Stand van zaken
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 wordt 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 lopen. Aandachtspunt blijven de lange wachttijden bij de kabel- en leidingbeheerders voor verleggingen. De belangrijkste verzoeken tot verleggingen zijn al gedaan om de engineering in gang te zetten en de kans op een planningsissue zo klein mogelijk te houden
5	Bodemverontreiniging en verlegging hoofdtransport leidingen in te vervallen weggedeelten die aan VDL Nedcar worden overgedragen	Onvoorziene bodemverontreiniging en hoofdtransportleidingen blijken niet inpasbaar bij fabrieksuitbreiding	Extra kosten door onvoorziene maatregelen	▪ bodemonderzoek ▪ bemiddeling en afstemming tussen VDL Nedcar en kabel- en leidingbeheerders	Provincie, nutsbedrijven, VDL Nedcar	Gesprekken met beheerders en VDL Nedcar zijn lopende om dit risico niet te laten optreden.

B9. Projectbeheer en projectbeheersing

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



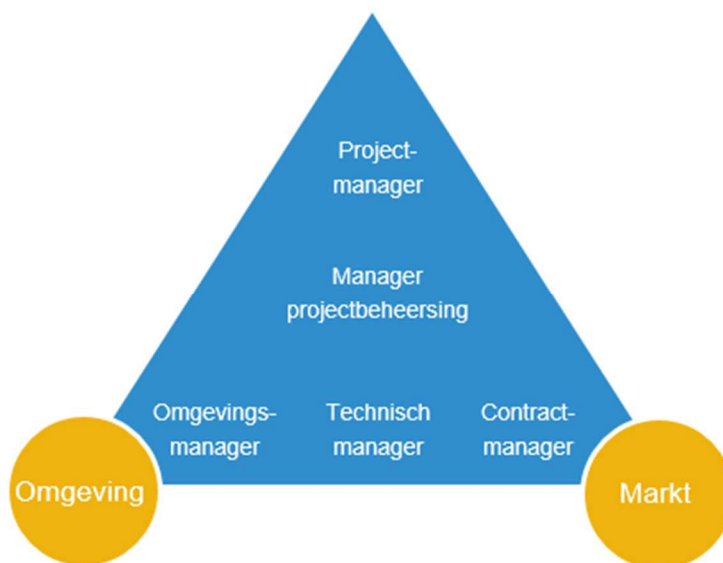
B10. Projectorganisatie

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. 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 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 worden ingevuld door medewerkers van het cluster wegaanleg.

C. Voortgang deelproject Afronden en monitoren provinciaal inpassingsplan

Dit deelproject staat 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 10 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 juli 2022 financieel volgens planning op basis van kredietbesluit december 2021. Per 1 juli 2022 is het volgende verplicht en gerealiseerd:

Beschrijving kosten	Totaal verplicht	Totaal gerealiseerd	Totaal openstaand
Planvoorbereidingskosten (71105)	€ 399.493,- € 294.380,-	€352.890,- € 244.121,-	€46.603,- € 50.259,-
Realisatiekosten (71106)	€ 0,-	€ 0,-	€ 0,-
Bovenwettelijke maatregelen (71114)	€ 0,-	€ 0,-	€ 0,-
Wettelijke maatregelen (71115)	€87.683,-	€63.476,-	€24.207,-
Risicoreservering (71108)	€83.063,-	€83.011,-	€52,-
Totaal	€570.239,-	€499.377,-	€70.862,-

Planvoorbereidingskosten per 1 juli 2022 liggen hoger dan op peildatum 01 januari 2022 omdat een deel van de kosten voor dit project geboekt waren op het infra project en dat is gecorrigeerd. Dit heeft op het totaal geen invloed is is alleen een verschuiving van uitgaven binnen de projecten van het programma

C3. Risico's en risicobeheersing

	Risico	Oorzaak	Gevolg(en)	Beheersmaatregel(en)	Risico beheersing	Stand van zaken
1.	Geen onherroepelijk PIP met daarmee samenhangende benodigde besluiten voor de uitbreiding van VDL Nedcar	De Raad van State maakt een andere belangenafweging (natuur versus economie)	Bij gegrond beroep (gedeeltelijke) vernietiging van het PIP door RvS. Extra kosten en vertraging bij fabrieksuitbreiding en realisatie infra	Een gedegen verweerschrift en gedegen voorbereiding van de zitting bij de Raad van State samen met diverse in- en externe specialisten. Vertegenwoordiging van GS/PS door een gerenommeerd advocatenbureau op het vlak van omgevingsrecht	Provincie, VDL Nedcar	Zitting bij de Raad van State vindt plaats op 13 januari 2022. Uitspraak volgt normaliter zes weken na de zitting. Er is een voorlopige voorziening toegekend aan de appellant, de Groene Sporenwolf die het PIP en het merendeel van bijbehorende besluiten geschorst hebben. VDL Nedcar heeft gevraagd aan de Raad van State deze schorsing op te heffen uiterlijk op de dag van de uitspraak in de bodemprocedure

Dit risico vervalt omdat we op 8 februari 2022 door de Raad van State geïnformeerd zijn dat de nog resterende beroepen tegen het provinciaal inpassingsplan (PIP) voor de uitbreiding van VDL Nedcar en de daarmee samenhangende besluiten zijn ingetrokken. Daarmee zijn het PIP en de betreffende besluiten onherroepelijk geworden.

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 projectmanger 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 afwickelen 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 afwickelen van de lening met het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat;

D2. Projectscoop

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.

			 op schema	 risico op vertraging	 loopt achter
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. De hoorzitting van de lopende administratieve onteigeningsprocedure staat gepland voor september 2022.	
		Koninklijk Besluit			
	GO/NO GO	GO/NO GO besluit uitvoering oktober 2022			
2. Financiën	Voortgang op kredietbesluit	Grondzaken verloopt binnen de financiële kaders zoals gemaakt in het kredietbesluit			
3. Planning	Voortgang op strategische planning GS en PS besluit	Project loopt op planning zoals afgesproken in onderliggende besluiten			

D5. Planning

Het deelproject Grondzaken verloopt volgens planning uit bijlage 2.

D6. Financiën

Het deelproject Grondzaken verloopt per 01 januari 2022 financieel volgens planning op basis van kredietbesluit december 2021.

Per 01 januari 2022 is het volgende verplicht en gerealiseerd:

Beschrijving kosten	Totaal verplicht	Totaal gerealiseerd	Totaal openstaand
Grondwerving (71102)	€ 35.940,- € 35.560,-	€ 29.918,- € 20.060,-	€ 6.022,- € 15.500,-
Risicoreservering (71116)	€ 21.995,-	€ 20.173,-	€ 1.822,-
G&V Opbrengst grondverkoop (71119)	€ 0,-	€ 0,-	€ 0,-
Totaal	€ 57.935,-	€ 50.091,-	€ 7.844,-

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 2 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.
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.	Laten uitvoeren van een juridische second opinion om daarmee de geuite bezwaren van derden serieus te laten onderzoeken om te beoordelen of een andere	Provincie	De second opinion is uitgevoerd en externe adviseurs zijn hiervan in kennis gesteld

			Daarnaast kan verschil van inzicht leiden tot vertraging in de minnelijke onderhandelingen	benadering van de complextheorie noodzakelijk is		
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 onteigeningsprocedure	Indien de Go niet op het geplande moment komt, dient de onteigeningsprocedure ingetrokken te worden omdat op dat moment de noodzaak voor onteigening ontbreekt	▪ In het voortraject is juridische bijstand op dit punt geleverd door een onteigeningsadvocaat ▪ De provincie faciliteert (binnen de mogelijkheden) 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 geïnformeerd over de actuele stand van zaken	Provincie VDL Nedcar Kroon	Op dit moment is de inschatting dat de GO van VDL op het project binnen de planning wordt afgegeven
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 geïnventariseerd en geanalyseerd. ▪ Interne beleidslijn opgesteld hoe met zulke gevallen om te gaan, rekening houdende met de casuïstiek en uitspraak HR. ▪ Gedeputeerde Staten geïnformeerd 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	7	1	1	3
(Semi) Overheids partijen	5	1	3	1	0
Totaal	17	8	4	2	3

Toelichting overzicht:

In het bovenstaande overzicht is het minnelijke verwervingstraject schematisch weergegeven.

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

In de tweede kolom ziet u 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.

In deze fase van het project is het logisch dat de meeste dossiers zich nog in Status 1 bevinden. Dit is immers de fase die het langste duurt. Zodra overeenstemming is bereikt, volgt het opstellen van de overeenkomst en het transport bij de notaris. Deze kennen normaal een kortere doorlooptijd. Ten opzichte van de eerste voortgangsrapportage zijn meerdere dossiers opgeschoven in de fasering. Van de 17 dossiers is nu in 9 gevallen overeenstemming bereikt; hiervan is in 4 dossiers mondelinge overeenstemming bereikt, bij 2 dossiers is een overeenkomst is gesloten en zijn 3 dossiers volledig afgewikkeld.

Bijzonderheden:

- 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 maakt geen deel uit van de reeds lopende onteigeningsprocedure. Uitgangspunt voor deze gronden is minnelijke verwerving.
- 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.

Bijlage 1 Formulering go / no go moment

De Infrastructurele aanpassingen worden gerealiseerd, indien op (of kort voor) het moment van gunning van de Infrastructurele aanpassingen (momenteel voorzien in oktober 2022) 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 product-levenscycli),*

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 indexerings.

Bijlage 2 Overzichtsplanning

In onderstaande planning is ten opzichte van de planning zoals opgenomen in het kredietbesluit van december 2020 een kolom toegevoegd met daarin de actuele planning per **1 juli 2022**. Als deze kolom niet is ingevuld is blijft de planning ten tijde van het kredietbesluit actueel.

[illegible]