

RAPPORT

Multimodale Corridor Chemelot

Motivering buitenplanse omgevingsplanactiviteit (Sittard-Geleen)

Klant: Circle Infra Partners

Referentie: BJ3352102102MIRP001F06

Status: Definitief/06

Datum: 27 februari 2026

HASKONING NEDERLAND B.V.

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

Telefoon: +31 88 348 78 48
E-mail: info@haskoning.com
Website: www.haskoning.com

Titel document:	Multimodale Corridor Chemelot
Ondertitel:	Motivering buitenplanse omgevingsplanactiviteit (Sittard-Geleen)
Referentie:	BJ3352102102MIRP001F06
Uw kenmerk	--
Status:	Definitief/06
Datum:	27 februari 2026
Projectnaam:	Motivering BOPA
Projectnummer:	BJ3352-102-102
Auteur(s):	Haskoning
Opgesteld door:	JWG, NSI Haskoning
Gecontroleerd door:	RZE, RVL Haskoning
Datum:	26 februari 2026
Goedgekeurd door:	MWI Haskoning
Datum:	27 februari 2026
Classificatie:	Open

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

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

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Voorgenomen ontwikkeling	1
1.2	Ligging projectgebied	2
1.3	Omgevingsvergunning buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA)	3
1.4	Leeswijzer	4
2	Huidige situatie	5
2.1	Huidige situatie – ruimtelijk en functioneel	5
3	Toekomstige situatie	6
3.1	MMC-project	6
3.2	Verkeer	7
3.3	Goederenvervoer	8
4	Toets aan het omgevingsplan	9
4.1	Bouw- en gebruiksmogelijkheden in het omgevingsplan	9
4.2	Strijdigheden initiatief in relatie tot het omgevingsplan	13
4.3	Conclusie	14
5	Beleidskader	15
5.1	Rijksbeleid	15
5.2	Provinciaal beleid	19
5.3	Gemeentelijk beleid	21
6	Mer-beoordeling	22
7	Effecten op de fysieke leefomgeving	25
7.1	Archeologie	25
7.2	Bodemkwaliteit	26
7.3	Cultureel erfgoed en werelderfgoed	26
7.4	Duurzaamheid en klimaatadaptatie	27
7.5	Geluid	28
7.6	Geur	29
7.7	Gezondheid	29
7.8	Landschap en ruimtelijke kwaliteit	29
7.9	Lichthinder	30
7.10	Luchtkwaliteit	30
7.11	Natuur	31

7.12	Omgevingsveiligheid	33
7.13	Ontplofbare oorlogsresten	35
7.14	Trillingen	36
7.15	Water	37
8	Participatie	39
8.1	Beschrijving van de wijze waarop participatie heeft plaatsgevonden	39
8.2	Beschrijving van de uitkomsten van de participatie	39
8.3	Behandeling zienswijzen	39
9	Kostenverhaal	40
10	Conclusie	40

1 Inleiding

1.1 Voorgenomen ontwikkeling

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

Gebiedsvisie Chemelot

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

Havenvisie Chemelot Stein

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

Het project: Multimodale Corridor

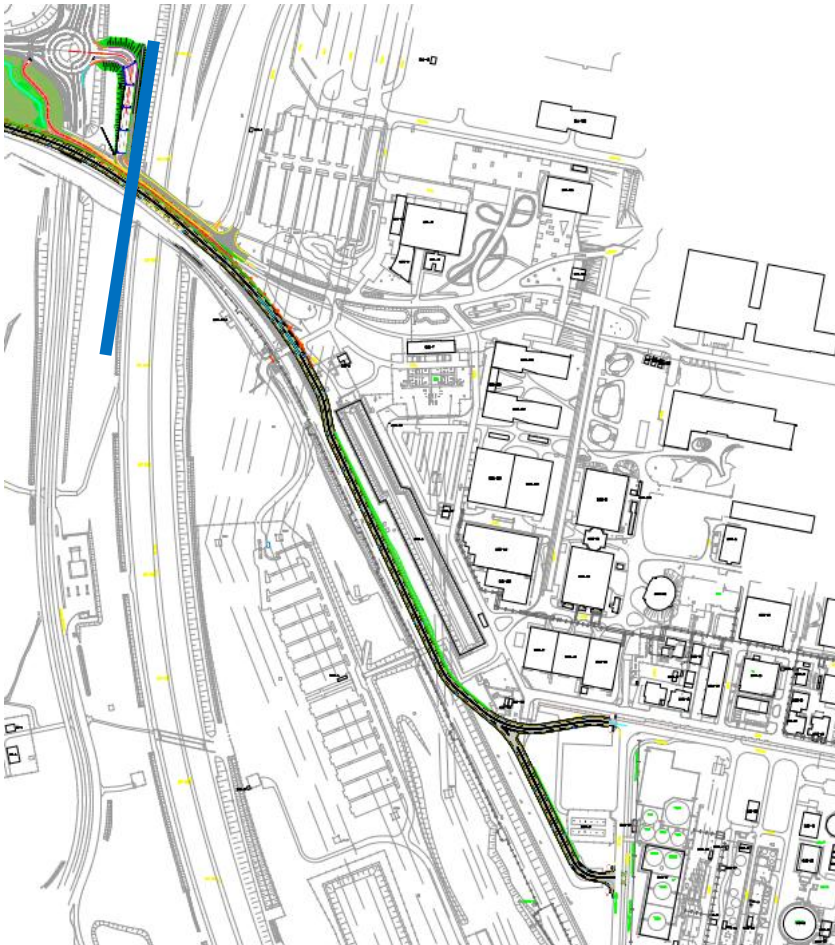
Een belangrijk project uit de Havenvisie is de Multimodale Corridor (MMC), die de haven Stein en de Chemelot site verbindt via een nieuw aan te leggen interne weg en transport met elektrische vrachtwagens mogelijk maakt. Het project draagt bij aan de regionale beleidsdoelen en specifiek aan de verbetering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

1.2 Ligging projectgebied

Het projectgebied betreft het gedeelte van de MMC dat binnen de gemeente Sittard-Geleen ligt. Dit trajectdeel ligt volledig binnen de site van Chemelot, maar past desondanks niet helemaal in het Omgevingsplan gemeente Sittard-Geleen (zie paragraaf 1.3).



Figuur 1. Globale ligging projectgebied MMC binnen de gemeente Sittard-Geleen



Figuur 2. Situering nieuwe weggedeelte MMC binnen de gemeente Sittard-Geleen

1.3 Omgevingsvergunning buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA)

De voorgenomen ontwikkeling past niet binnen de regels van het Omgevingsplan gemeente Sittard-Geleen. In hoofdstuk 4 is omschreven op welke punten het project in strijd is met het omgevingsplan.

Om de ontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk te maken wordt afgeweken van het omgevingsplan door middel van een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit, als bedoeld in artikel 5.1, eerste lid, sub a Omgevingswet (Ow). Een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (hierna: BOPA) is een planologische activiteit die niet past binnen de regels van het omgevingsplan. Het onderhavige document bevat de motivering van de aanvraag van de omgevingsvergunning voor de BOPA.

Voor de beoordeling van de aanvraag omgevingsvergunning voor de BOPA gelden de beoordelingsregels uit de artikelen 8.0a t/m 8.0 e van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Op grond van artikel 8.0a Bkl wordt de omgevingsvergunning voor de BOPA verleend als de activiteit voldoet aan het vereiste van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Op grond van artikel 8.0b lid 1 Bkl zijn op de beoordeling van de aanvraag omgevingsvergunning voor de BOPA ook de volgende regels van toepassing:

- a. de instructieregels zoals door het Rijk gesteld in hoofdstuk 5 Bkl;
- b. de op grond van artikel 2.22 Omgevingswet gestelde regels over omgevingsplannen;
- c. de instructieregels in de artikelen 2.33 en 2.34 Omgevingswet over omgevingsplannen.

Op grond van artikel 8.0b lid 2 Bkl wordt de omgevingsvergunning voor de BOPA geweigerd als:

- a. de activiteit zou leiden tot een situatie die niet is toegelaten op grond instructieregels en instructies over omgevingsplannen van zowel de provincie als het Rijk;
- b. de activiteit betrekking heeft op een voorbeschermingsregel in het omgevingsplan; of,
- c. de activiteit het uitvoeren van een project waarvoor een projectbesluit is vastgesteld door een bestuursorgaan van de provincie of het rijk belemmert.

1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk wordt de beoogde ontwikkeling in de volgende hoofdstukken nader beschreven en getoetst, waarbij tevens beschreven wordt of de beoogde ontwikkeling in overeenstemming is met de voorwaarden voor verlening van de omgevingsvergunning voor de BOPA. Hoofdstuk 2 bevat een beschrijving en analyse van de huidige ruimtelijke en functionele situatie. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de gewenste situatie, de beoogde ontwikkeling. Hoofdstuk 4 beschrijft of en op welke onderdelen de beoogde ontwikkeling strijdig is met het omgevingsplan. In hoofdstuk 5 wordt de ontwikkeling getoetst aan het Rijks-, provinciaal-, regionaal- en gemeentelijk beleid, zowel planologische beleids- en regelkaders als de relevante wet- en regelgeving omtrent milieu, natuur, bodem en water en cultuurhistorie. Hoofdstuk 6 gaat in op de mer-beoordeling. In hoofdstuk 7 wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop participatie is toegepast. Hoofdstuk 8 behandelt het adviesrecht van de gemeenteraad en de instemming van overige bestuursorganen. In het laatste inhoudelijke hoofdstuk 9 komen de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid aan de orde. In hoofdstuk 10 wordt de motivering afgesloten met een conclusie.

Opmerking over de onderzoeken die als (separate) bijlage bij deze motivering beschikbaar zijn
Het projectgebied van de MMC ligt zowel in de gemeente Stein als in de gemeente Sittard-Geleen. Het gedeelte binnen de gemeente Stein wordt planologisch-juridisch mogelijk gemaakt door middel van een wijziging van het omgevingsplan. Het gedeelte binnen de gemeente Sittard-Geleen wordt, zoals hiervoor is aangegeven, mogelijk gemaakt door middel van een omgevingsvergunning voor een BOPA. Beide procedures staan procedureel gezien los van elkaar, maar gaan uiteraard wel over één project. Om die reden geldt voor veel aspecten dat het doelmatig is om beide gedeelten integraal te beschouwen. Daarom gaan de meeste onderzoeken die bij de vergunningaanvraag c.q. deze motivering zijn bijgevoegd ook over het gedeelte van de MMC binnen de gemeente Stein. Uiteraard is deze motivering toegesneden op het gedeelte van de MMC binnen de gemeente Sittard-Geleen.

2 Huidige situatie

2.1 Huidige situatie – ruimtelijk en functioneel

Het projectgebied maakt deel uit van de Seveso-inrichting van de Chemelot site. Ter hoogte van de Nieuwe Postbaan wordt het projectgebied begrensd door de gemeentegrens.

De MMC ligt binnen een bestaande transportroute in de gemeente Stein (ten noorden van de huidige spoorboog) en de gemeente Sittard-Geleen. Dit onder de kern van Urmond en tussen Haven Stein en de Chemelot site in. De ontwikkeling zal volledig plaatsvinden binnen eigendommen van het aan Chemelot behorende terrein en binnen de grenzen van de koepelvergunning. Ten noorden ligt een woonwijk, de Bramert, en ten zuiden ligt een flink groengebied genaamde het Heidekampspark. De huidige situatie is in onderstaande figuur verbeeld.



Figuur 3. Huidige situatie routes van/naar de Chemelot Site en Haven Stein

3 Toekomstige situatie

3.1 MMC-project

Wat is het doel van het MMC-project?

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



Figuur 4. Totale traject MMC binnen de gemeenten Sittard-Geleen en Stein

Wat is de MMC?

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

Waarom is de MMC nodig?

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

3.2 Verkeer

Verkeersveiligheid en doorstroming

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

Ontwikkeling vrachtverkeer

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

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

Afname potentiële conflictsituaties

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

Vanwege de herinrichting van de voormalige carpoolplaats is wel een nieuwe openbare verkeersaansluiting nodig vanaf het terrein van Chemelot naar het omliggende openbare wegennet. Deze nieuwe aansluiting is geprojecteerd direct ten westen van de Rijksweg A2 en vormt een verbinding tussen de Urmonderbaan en de rotonde Nieuwe Postbaan - Mauritslaan. Deze nieuwe aansluiting ligt voor een klein gedeelte binnen de gemeente Sittard-Geleen en behoort tot het projectgebied.

3.3 Goederenvervoer

Wegvervoer over de MMC

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

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

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

Goederenvervoer per spoor

Binnen de MMC blijft de bestaande spoorbaan aanwezig. De belangrijkste wijziging ten aanzien van de treinbewegingen is dat deze in de toekomstige situatie alleen overdag plaatsvinden en niet langer in de avond en de nacht, behoudens incidentele situaties. Dit wordt in de aan te vragen omgevingsvergunning 'wijzigen spooractiviteiten OBL' (zie hoofdstuk 7.5) geregeld.

4 Toets aan het omgevingsplan

4.1 Bouw- en gebruiksmogelijkheden in het omgevingsplan

De Multimodale Corridor (MMC) ligt gedeeltelijk binnen de gemeente Sittard-Geleen. Ter plaatse van het projectgebied geldt Omgevingsplan gemeente Sittard-Geleen, omgevingsplandeel 'Bedrijventerrein DSM-Geleen' zoals vastgesteld d.d. 14 december 2000. Daarnaast gelden ook het omgevingsplandeel 'Bedrijventerrein DSM-Geleen Herziening' zoals vastgesteld d.d. 24 februari 2005 en de 'Facetbeheersverordening archeologie Sittard-Geleen' zoals vastgesteld d.d. 13 december 2023.

Omgevingsplandeel Bedrijventerrein DSM-Geleen

Het tracé van de MMC valt binnen de bestemmingen:

- Verkeersdoeleinden;
- Buffergroen;
- Utiliteitsgroen;
- Bedrijventerrein I;
- Bedrijventerrein II;
- Spoorwegdoeleinden;
- Hoogspanningsverbinding.

Open

In onderstaande tabel zijn de doeleinden van de bestemmingen weergegeven. Er is aangegeven of de MMC strijdig is met deze bestemmingen.

Bestemming	Doelstellingen	Stemt overeen met de bestemming
Verkeersdoeleinden	Wegen, fiets- en voetpaden met de daarbij behorende voorzieningen, waaronder andere bouwwerken, water en groenvoorzieningen.	Ja, past binnen de bestemming
Buffergroen	Groenvoorzieningen, beplanting ter afscherming van bedrijfsactiviteiten alsmede calamiteitenwegen, c.q. uitgangen met daarbij behorende gebouwen en andere bouwwerken; ondergrondse kabel- en leidingstraten zijn toegestaan.	Nee, past niet binnen de bestemming. De MMC is niet te beschouwen als calamiteitenweg dan wel als een uitgang.
Utiliteitsgroen	Groenvoorzieningen, wegen, laadsporen, parkeervoorzieningen, blusvijvers en boven- en ondergrondse kabel- en leidingstraten met daarbij behorende gebouwen en andere bouwwerken, zoals kolommenbanen	Ja, past binnen de bestemming
Bedrijventerrein I	Bedrijven behorend tot de categorieën 1 tot en met 5 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Ten dienste van en in verband met de bestemming zijn toegestaan: bedrijfsgebouwen, andere bouwwerken, verhardingen, wegen (incl. interne ontsluitingswegen), laadsporen, kabel- en (ondergrondse en bovengrondse) leidingstraten, kolommenbanen, parkeerplaatsen, groenvoorzieningen en andere bijhorende voorzieningen.	Ja, past binnen de bestemming.
Bedrijventerrein II	Bedrijven behorend tot de categorieën 1 tot en met 3 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Ten dienste van en in verband met de bestemming zijn toegestaan: bedrijfsgebouwen, andere bouwwerken, verhardingen, wegen (incl. interne ontsluitingswegen), laadsporen, kabel- en (ondergrondse en bovengrondse) leidingstraten, kolommenbanen, parkeerplaatsen, groenvoorzieningen en andere bijhorende voorzieningen.	Ja, past binnen de bestemming.
Spoorwegdoeleinden	Spoorlijnen, emplacementen, goederenoverslag, verhardingen en bermen met daarbij behorende bedrijfsgebouwen en andere bouwwerken	Nee, past niet binnen de bestemming. De nieuwe weg is weliswaar een verharding, maar verharding is geen functie of activiteit.
Hoogspanningsverbinding	Een strook van 37m aan weerszijde van de lengteas bestemd voor een bovengrondse 150kV hoogspanningsverbinding. Een strook van 4m aan weerszijde van het hart van de leiding bestemd voor een ondergrondse 150kV hoogspanningsverbinding.	Nee, past niet . Aanlegvergunning nodig en advies van de leidingbeheerder. Op 22 juli 2025 is er schriftelijk goedkeuring ontvangen (TOE0022998) van de desbetreffende leidingbeheerder – TenneT. Zie bijlage 15.

Tabel 1. Resultaten toetsing MMC aan het omgevingsplandeel Bedrijventerrein DSM-Geleen

Omgevingsplandeel Bedrijventerrein DSM-Geleen Herziening

Het tracé van de MMC valt binnen de bestemming Buisleidingenstrook.

In onderstaande tabel is het doeleinde van deze bestemming weergegeven. Er is aangegeven of de MMC strijdig is met deze bestemming.

Bestemming	Doelstellingen	Stemt overeen met de bestemming
Buisleidingenstrook	Buisleidingen met aan weerszijden van de buisleidingenstrook een veiligheidsgebied van 55m breed.	Nee, past niet . Aanlegvergunning nodig en advies van de leidingbeheerder. Op 28 juli 2025 heeft een overleg plaatsgevonden met de desbetreffende leidingbeheerder – PPS. Zij zijn onder voorwaarden akkoord. Zie bijlage 16. Bij detail engineering in een latere fase dient weer te worden afgestemd met PPS.

Tabel 2. Resultaten toetsing MMC aan het omgevingsplandeel Bedrijventerrein DSM-Geleen Herziening

Omgevingsplandeel Facetbeheersverordening Archeologie

In de 'Facetbeheersverordening Archeologie Sittard-Geleen' worden de archeologische dubbelbestemmingen aangegeven binnen de gemeente Sittard-Geleen. In figuur 5 staat het tracé van de MMC schematisch weergegeven op de archeologische beleidskaart. Hierop is te zien dat de MMC binnen 2 gebieden met verschillende archeologische waarden valt, namelijk 'Waarde – Archeologie 2' en 'Waarde – Archeologie 4'.



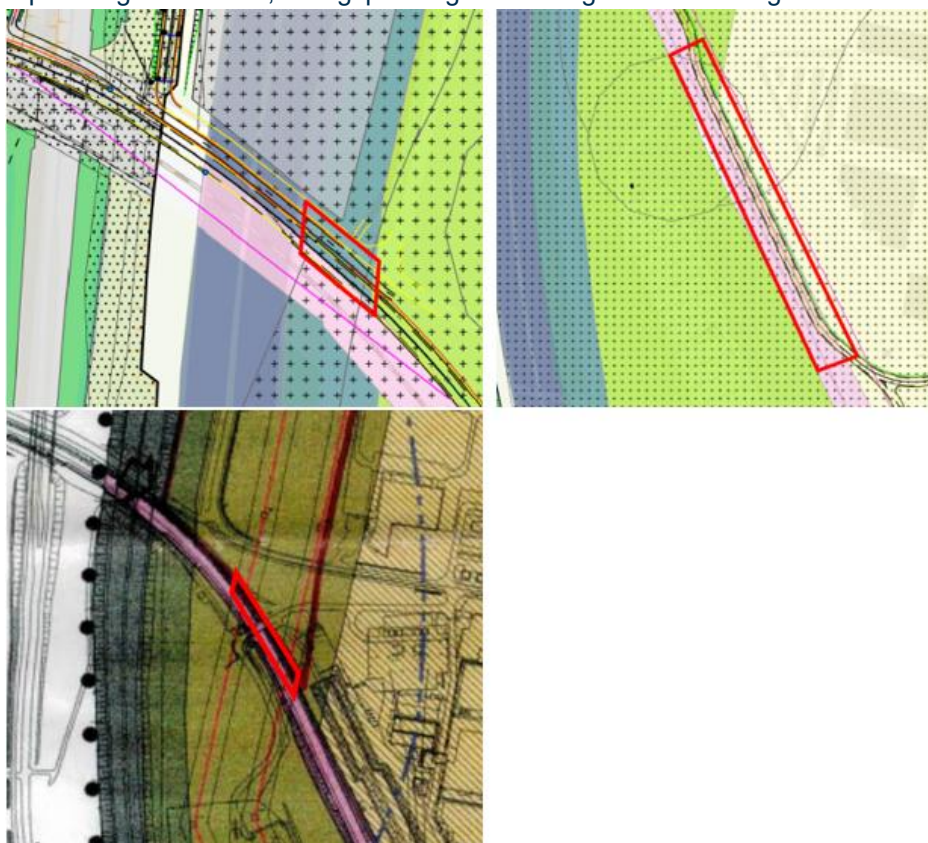
Figuur 5. Ligging MMC ten opzichte van archeologisch waardevolle gebieden

Voor de verschillende archeologische waarden gelden mogelijke onderzoeks- of meldplichten afhankelijk van de verstoringsdiepte en het verstoringsoppervlak van de werkzaamheden. In tabel 2 is voor de 'Waarde – Archeologie 2' en 'Waarde – Archeologie 4' aangegeven welke onderzoek- en/of meldplicht geldt. Voor de werkzaamheden nodig voor de realisatie van de MMC kan worden gesteld dat de verstoringsdiepte meer dan 30 cm is en het verstoringsoppervlak meer dan 50/500 m² is.

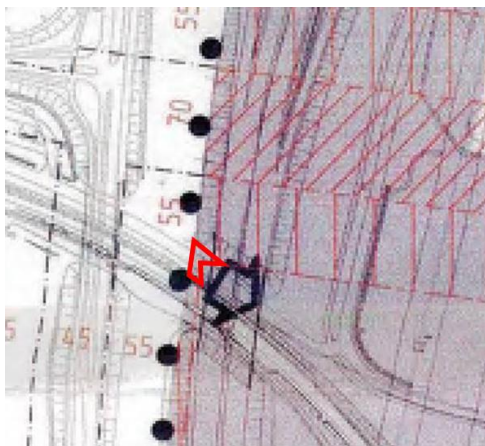
Voor de MMC geldt dat binnen beide dubbelbestemmingen een archeologische onderzoeksplicht van toepassing is. De MMC is echter niet in strijd met deze dubbelbestemmingen.

4.2 Strijdigheden initiatief in relatie tot het omgevingsplan

Uit tabel 1 blijkt dat de MMC in strijd is met de bestemmingen 'Buffergroen', 'Spoorwegdoeleinden' en 'Hoogspanningsverbinding' van het omgevingsplandeel Bedrijventerrein DSM-Geleen. Uit tabel 2 blijkt dat de MMC in strijd is met de bestemming 'Buisleidingenstrook' van het omgevingsplandeel Bedrijventerrein DSM-Geleen Herziening. Op figuur 6 en 7 zijn de locaties weergegeven waar de MMC deze bestemmingen kruist. Binnen beide omgevingsplandelen is geen vrijstellingsmogelijkheid opgenomen om af te wijken van de doeleinden zoals beschreven bij de bestemmingen 'Buffergroen', 'Spoorwegdoeleinden', 'Hoogspanningsverbinding' en 'Buisleidingenstrook'.



Figuur 6. Locaties waar de MMC in strijd is met het omgevingsplandeel Bedrijventerrein DSM-Geleen



Figuur 7. Locatie waar de MMC in strijd is met het omgevingsplandeel Bedrijventerrein DSM-Geleen Herziening

4.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de MMC strijdig is met de bestemmingen 'Buffergroen', 'Spoorwegdoeleinden' en 'Hoogspanningsverbinding' uit het omgevingsplandeel 'Bedrijventerrein DSM-Geleen'. Ook is de MMC strijdig met de bestemming 'Buisleidingenstrook' uit het omgevingsplandeel 'Bedrijventerrein DSM-Geleen Herziening'.

Om de realisatie van de MMC mogelijk te maken moet een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) aangevraagd worden voor bovengenoemde strijdigheden. Aangezien de strijdigheden verschillende locaties betreffen is ervoor gekozen de BOPA-procedure voor het totale MMC-gedeelte binnen de gemeente Sittard-Geleen aan te vragen. Daarnaast volgt uit de bestemming 'Hoogspanningsverbinding' en 'Buisleidingenstrook' een aanlegactiviteit waarbij advies van de desbetreffende leidingbeheerder ingewonnen moet worden. Op 22 juli 2025 is er schriftelijk goedkeuring ontvangen (TOE0022998) van de leidingbeheerder – TenneT, zie bijlage 15. Op 28 juli 2025 heeft een overleg plaatsgevonden met de andere leidingbeheerder – PPS. Zij zijn onder voorwaarden akkoord, zie bijlage 16. Bij detail engineering in een latere fase dient weer te worden afgestemd met PPS.

Daarnaast valt het tracé van de MMC binnen de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2' en 'Waarde Archeologie 4'. Voor beide gebieden geldt een onderzoeksplicht voorafgaand aan de uit te voeren werkzaamheden. Zie ook paragraaf 7.1 van deze motivering.

5 Beleidskader

5.1 Rijksbeleid

Nationale Omgevingsvisie

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

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

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

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

De Rijksoverheid werkt eraan om in 2026 een nieuwe Nota Ruimte af te hebben. Totdat de nieuwe Nota Ruimte klaar is, geldt de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) als beleid. Het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl), Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) en Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) zijn belangrijke uitvoeringsbesluiten onder de Omgevingswet. Het Bkl bevat algemene rijksregels over de kwaliteit van de leefomgeving. Het Bbl bevat regels voor het bouwen en slopen van bouwwerken. En het Bal bevat regels voor activiteiten die gevolgen hebben voor de leefomgeving. Deze motivering ziet niet toe op eventuele regels of vergunningplichten vanuit het Bal en Bbl.

Besluit kwaliteit leefomgeving (instructieregels)

Het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) is een onderdeel van de Omgevingswet en bevat regels over de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Het Bkl richt zich op omgevingswaarden, instructieregels, beoordelingsregels en monitoring. Het doel is om een gezonde, veilige en duurzame leefomgeving te waarborgen. Met instructieregels geeft het Rijk aan lagere bestuursorganen aan welke aspecten zij bij vaststelling van een verordening of omgevingsplan, maar ook bij een buitenplanse omgevingsplanactiviteit, moeten betrekken, dan wel hoe een bepaalde taak of bevoegdheid moet worden uitgeoefend. Deze regels kunnen dus van invloed zijn op de inhoud of motivering van een omgevingsrechtelijk besluit. Voor de onderhavige BOPA gelden bepaalde instructieregels uit het Bkl. Hierna is aangegeven welke instructieregels van toepassing zijn en in welke paragraaf specifiek op het betreffende aspect wordt ingegaan. Bij de vermelding van de van toepassing zijnde instructieregels wordt steeds verwezen naar de paragraaf- en artikelnummers in het Bkl.

5.1.2 Waarborgen van de veiligheid

Ten aanzien van de instructieregels over het waarborgen van de veiligheid zijn voor deze BOPA de volgende subparagrafen (overwegend) van belang:

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

Het uitgevoerde externe veiligheidsonderzoek is gebaseerd op de relevante instructieregels uit deze subparagrafen. Dit onderzoek komt aan de orde in de paragraaf 7.12 van deze motivering.

5.1.3 Beschermen van de waterbelangen

Van de instructieregels over het beschermen van waterbelangen is voor dit project met name de verplichte weging van het waterbelang aan de orde, zoals opgenomen in artikel 5.37 Bkl. Hierin is bepaald dat rekening wordt gehouden met de gevolgen voor het beheer van watersystemen. Daarbij worden, voor een duiding van die gevolgen, de opvattingen van het bestuurs- orgaan dat is belast met het beheer van die watersystemen betrokken. De waterparagraaf staat in paragraaf 7.15 van deze motivering en is mede gebaseerd op de relevante instructieregels die gaan over het beschermen van de waterbelangen.

5.1.4 Beschermen van de gezondheid en van het milieu

5.1.4.1 Kwaliteit van de buitenlucht

Deze subparagraaf bevat geen instructieregels die van toepassing zijn op deze BOPA.

5.1.4.2 Geluid door activiteiten

Deze subparagraaf bevat geen instructieregels die van toepassing zijn op deze BOPA.

5.1.4.2a Geluid door wegen, spoorwegen en industrieterreinen

Deze subparagraaf bevat instructieregels die van toepassing zijn op deze BOPA. Het betreft de regels die zien op de bescherming van geluidgevoelige gebouwen binnen geluids aandachtgebieden van - in dit geval - een gezonde industrieterrein (artikel 5.78). Het uitgevoerde geluidonderzoek, dat in paragraaf 7.5 van deze motivering is vermeld, is mede gebaseerd op de relevante instructieregels die gaan over geluid door industrieterreinen.

5.1.4.3 Geluid rond luchthavens

Deze subparagraaf bevat geen instructieregels.

5.1.4.4 Trillingen

Deze subparagraaf bevat instructieregels die van toepassing zijn op deze BOPA. De kern van de deze instructieregels wordt gevormd door artikel 5.83 waarin het volgende is bepaald:

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

Het uitgevoerde trillingenonderzoek, dat in paragraaf 7.14 van deze motivering is vermeld, is mede gebaseerd op de relevante instructieregels over trillingen.

5.1.4.5 Bodemkwaliteit

Deze subparagraaf bevat geen instructieregels die van toepassing zijn op deze BOPA.

5.1.4.6 Geur

Deze subparagraaf bevat geen instructieregels die van toepassing zijn op deze BOPA.

5.1.5 Beschermen van landschappelijke of stedenbouwkundige waarden en cultureel erfgoed

Ten aanzien van de instructieregels over het beschermen van landschappelijke of stedenbouwkundige waarden en cultureel erfgoed zijn voor deze BOPA alleen subparagraaf 5.1.5.5 over cultureel erfgoed en werelderfgoed van belang. De kern van deze instructieregels wordt gevormd door artikel 5.130, eerste lid: in een omgevingsplan wordt rekening gehouden met het belang van het behoud van cultureel erfgoed, met inbegrip van bekende of aantoonbaar te verwachten archeologische monumenten. De uitgevoerde onderzoeken zijn mede gebaseerd op de relevante instructieregels over de bescherming van cultureel erfgoed. In paragraaf 7.8 van deze motivering wordt hierop ingegaan.

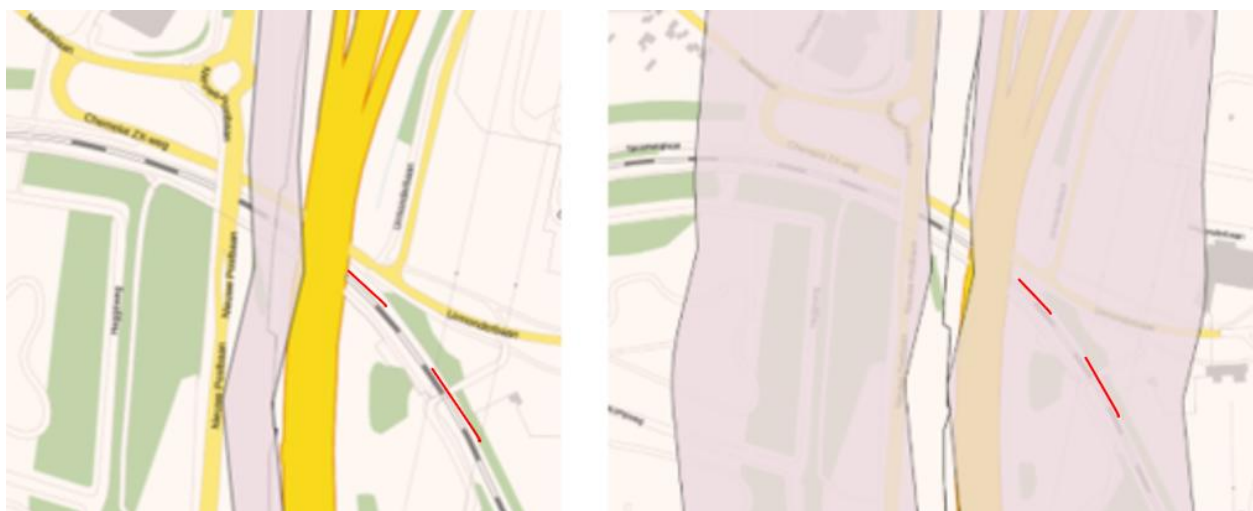
5.1.6 Behoud van ruimte voor toekomstige functies

5.1.6.2 Autowegen, autosnelwegen en hoofdspoorwegen

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

5.1.6.3 Buisleidingen van nationaal belang

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



Figuur 8. Ligging buisleiding van nationaal belang (links) en reserveringsgebieden (rechts)

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

Deze paragraaf bevat geen instructieregels die van toepassing zijn op deze BOPA.

5.18 Bevorderen van de toegankelijkheid van de openbare buitenruimte voor personen

Deze instructieregel zou incidenteel van toepassing kunnen zijn voor deze BOPA. In de nader uit te werken uitvoeringsplannen wordt daarom rekening gehouden met de toegankelijkheid voor personen.

Afdeling 5.2 Uitoefening van taken voor de fysiek leefomgeving

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

Een klein gedeelte van het beperkingengebied langs de Rijksweg A2 valt samen met het BOPA-projectgebied ter hoogte van de beoogde verkeersaansluiting op de rotonde Nieuwe Postbaan. De BOPA maakt geen activiteiten mogelijk in strijd met deze instructieregel. In het kader van de voorbereidingen van de MMC heeft afstemming met Rijkswaterstaat plaatsgevonden over mogelijke effecten op de infrastructuur van de Rijksweg A2.

Besluit activiteiten leefomgeving

Het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) is een onderdeel van de Omgevingswet en bevat regels over activiteiten in de fysieke leefomgeving.

De Rijksweg A2 is een beperkingengebied. Dit betekent dat er beperkingen gelden voor het uitvoeren van bepaalde activiteiten in de directe omgeving van de Rijksweg. Een deel van de projectlocatie valt samen met dit beperkingengebied. Hierdoor is er sprake van een beperkingengebiedactiviteit. Op basis van Omgevingswet artikel 5.1, lid 2 is het verboden om zonder omgevingsvergunning een beperkingengebiedactiviteit uit te voeren. In het Bal artikel 16 worden vergunningplichtige activiteiten aangewezen. Er geldt een vergunningplicht voor het uitvoeren van een beperkingengebiedactiviteit voor onder andere het verrichten van werkzaamheden en het bouwen, aanleggen, plaatsen of in stand houden van weginfrastructuur (Bal artikel 16, lid 1, sub a en b.1). Bij de MMC is er sprake van het verrichten van werkzaamheden en het aanleggen van weginfrastructuur. Bij de uitwerking van het project MMC heeft in een voorfase al afstemming plaatsgevonden met Rijkswaterstaat. De vergunningplicht vanuit het Bal is van toepassing en wordt separaat aangevraagd in een latere fase van het project. Zoals eerder genoemd is deze motivering niet bedoeld voor regels of vergunningplichten vanuit het Bbl en Bal.

Conclusie

Het project is in overeenstemming met het Rijksbeleid en voldoet, waar nodig door het nemen van maatregelen, aan de instructieregels van het Rijk voortvloeiend uit het Bkl en Bal.

5.2 Provinciaal beleid

Omgevingsvisie provincie Limburg

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

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

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

Opgaven duurzame mobiliteit

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

Opgaven regionale centra en grote werklocaties

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

Opgaven wonen en leefomgeving

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

Omgevingsverordening provincie Limburg

Uit de omgevingsverordening provincie Limburg (*versie: wijzigingsverordening 3 februari 2025*) zijn volgende instructieregels (deels) van toepassing op deze BOPA:

Artikel 3.5 Klimaatadaptatie

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

Om aan deze instructieregel te voldoen is het onderwerp klimaat in paragraaf 7.4 nader overwogen.

Artikel 12.12 Instructieregel na-ijlende effecten steenkoolwinning

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

Om aan deze instructieregel te voldoen is in paragraaf 7.12 een samenvatting gegeven van een beschouwing over dit aspect.

Overige instructieregels

Andere instructieregels uit de Omgevingsverordening provincie Limburg zijn op deze BOPA niet van toepassing:

- omdat deze instructieregels zien op een andere locatie dan waarop een instructieregel van toepassing is; en/of
- omdat de activiteiten waarop deze instructieregels betrekking hebben niet mogelijk worden gemaakt met deze BOPA (bijvoorbeeld activiteiten die in de Structuurvisie Ruimtelijke Economie Zuid-Limburg worden genoemd).

Conclusie

Deze BOPA is in overeenstemming met het beleid van de Omgevingsvisie provincie Limburg en voldoet, waar nodig door het nemen van maatregelen, aan de instructieregels van de Omgevingsverordening provincie Limburg.

5.3 Gemeentelijk beleid

De Omgevingsvisie Sittard-Geleen 2025-2040 is op 27 maart 2025 door de gemeenteraad van Sittard-Geleen vastgesteld.



Figuur 9. Uitsnede Visiekaart Omgevingsvisie met daarop de MMC (paarse stippellijn)

De omgevingsvisie voorziet in de aanleg van de MMC, aangezien vooruitlopend op de omgevingsvisie al bestuurlijke afspraken zijn gemaakt over de aanleg van de MMC.

Over de MMC vermeldt de omgevingsvisie: “Multimodale corridor, een voorbeeld van duurzame logistiek. De haven van Stein speelt een belangrijke rol bij het verduurzamen van Chemelot en het duurzame transport dat daarvoor nodig is. Chemelot onderzoekt daarom de mogelijkheden voor duurzaam transport tussen beide plekken, dat veilig is en geschikt is voor verschillende vormen van vervoer. Zo maken we samen met Chemelot de omgeving schoner, stiller en veiliger.”

In de omgevingsvisie is de beleidskeuze gemaakt om samen te werken aan “een betere verbinding tussen Chemelot en de haven Stein”. Dagelijks worden veel grondstoffen naar Chemelot vervoerd. Dat gaat nu voor het grootste deel via buisleidingen. Andere en nieuwe stofstromen kunnen echter niet via buizen aangevoerd worden. Deze nieuwe stofstromen willen we het liefst via de haven in Stein aan laten komen. Om dat mogelijk te maken is het noodzakelijk de haven van Stein en de route van Chemelot naar de haven te versterken met een multimodale corridor. Daarvoor werken we samen met de gemeenten Sittard-Geleen, Stein, Chemelot, dsm-firmenich en de provincie Limburg.”

6 Mer-beoordeling

Mer-beoordelingsplicht

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

Voor de BOPA voor de MMC is geconcludeerd dat geen MER nodig is, maar dat kan worden volstaan met een mer-beoordeling. De mer-beoordeling is als bijlage 11 bij deze motivering beschikbaar. Daarin zijn de relevante milieuaspecten beoordeeld. Hierna is een samenvatting van de mer-beoordeling opgenomen.

Resultaten mer-beoordeling

Verkeer

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

Luchtkwaliteit

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

Stikstof

In 2023 (en nogmaals in 2025) is de realisatie en het gebruik van de MMC doorgerekend in de AERIUS-berekening voor de hele inrichting. Deze wijziging is doorgevoerd in de (onherroepelijke) Wnb-vergunning waarbij de MMC binnen de maximale depositiewaarde blijft. De uitgebreide toelichting is terug te vinden in de mer-beoordeling, zie bijlage 11.

Geluid

Het geluidaspect speelt met name in de gemeente Stein, niet binnen de gemeente Sittard-Geleen, waar de aanleg en het gebruik van de MMC niet leidt tot negatieve geluideffecten.

Externe veiligheid

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

Lichthinder

Het vervoer van transport zal in de toekomst verschuiven van de nachtperiode naar de dag- en avondperiode. Hierdoor zal de lichthinder als gevolg van het (interne) spoorwegvervoer afnemen.

Natuur

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

Voor gebiedsbescherming geldt dat negatieve effecten op voorhand uit te sluiten zijn met uitzondering van verzuring en vermisting door stikstof.

Voor stikstof geldt dat het Chemelot-terrein over een vigerende Wnb-vergunning beschikt voor bouw- en sloopwerkzaamheden op het terrein. Nader onderzoek is daarom niet nodig. De uitgebreide toelichting is terug te vinden in de mer-beoordeling, zie bijlage 11.

Bodem

Binnen de gemeente Sittard-Geleen zijn geen bodemverontreinigingen binnen het plangebied aanwezig. Er moet wel een actualiserend bodemonderzoek uitgevoerd worden maar er lijkt geen sprake van onaanvaardbare milieugevolgen.

Water

Op kwantitatief gebied beschikt het plangebied over voldoende ruimte om het benodigde volume regenwater te bergen, mits de nu voorziene locatie van circa 8.000 m² beschikbaar is en blijft voor water. Er moet nog aanvullend onderzoek plaatsvinden naar de mogelijkheid van infiltratie (kwalitatief en kwantitatief) en eventuele alternatieven mocht dat niet mogelijk zijn. Deze aandachtspunten lijken oplosbaar. Er is geen sprake van onaanvaardbare milieugevolgen voor water als gevolg van de ontwikkeling van de MMC.

Archeologie

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

Niet gesprongen explosieven (ontploffbare oorlogsresten)

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

Trillingen

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

Conclusie mer-beoordeling

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

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

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

7 Effecten op de fysieke leefomgeving

7.1 Archeologie

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

Samenvatting

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

Op de archeologische beleidskaart van de gemeente Sittard-Geleen (update voor Chemelot uit 2023: Vaessen, 2023, kaartbijlage 4) ligt het plangebied voor het overgrote deel in een zone met een hoge archeologische verwachting voor droge landschappen (categorie 4). Een deel van het tracé loopt door een zone met een terrein van zeer hoge archeologische waarde/bekende vindplaats (categorie 2).

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

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

- De kans op het aantreffen van archeologische resten in het havengebied is klein gezien de afgravingen in het kader van de aanleg van de haven. De verwachting voor archeologische resten is daarom laag.
- Tussen het havengebied en de A2 ligt het plangebied voor het overgrote deel in een gebied met een lage verwachting op de archeologische beleidskaart van de gemeente Stein. Een relatief kleine strook (ca. 3500 m², max. 20 m breed) ligt in een zone met een hoge verwachting op de beleidskaart. Het gaat om een groenstrook langs het huidige spoor. Vindplaatsen zijn in een straal van 250 m rondom het plangebied (vooralsnog) niet bekend. Voor deze zone moet daarnaast rekening gehouden worden met het feit dat onder en naast het nieuwe tracé reeds bestaande (en deels te vervallen) rioleringen aanwezig zijn. Daarnaast liggen er ook 10Kv -leidingen alsmede leidingen van Air Liquide in het gebied. Gezien de hoeveelheid leidingen is de kans groot dat de grond binnen het plangebied al grotendeels of zelfs volledig is verstoord.

Conclusie

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

7.2 Bodemkwaliteit

In deze paragraaf komt aan de orde op welke wijze bij de activiteit rekening wordt gehouden met het aspect bodem. Ter bescherming van de gezondheid en het milieu zijn voor het aspect bodem instructieregels in het Bkl opgenomen.

De inhoud van deze regels is via het Aanvullingsbesluit bodem Omgevingswet opgenomen in paragraaf 5.1.4.5 Bkl. Het aanvullingsbesluit bepaalt voor welke activiteiten kan worden volstaan met een melding. Er worden drie basisvormen van bodemgebruik onderscheiden: landbouw/natuur, wonen en industrie. De kaders zijn gebaseerd op de risicogrenswaarden die voor de betreffende situaties zijn afgeleid. D

e algemene doelstelling van het bodembeleid is het waarborgen van de gebruikswaarde van de bodem en het faciliteren van het duurzaam gebruik van de functionele eigenschappen van de bodem, door in onderlinge samenhang;

- beschermen van de bodem tegen nieuwe verontreinigen en aantastingen;
- evenwichtig toedeling van functies aan locaties, rekening houdend met de kwaliteiten van de bodem;
- duurzaam en doelmatig beheren van de resterende historische verontreinigingen en -aantastingen.

De gemeente stelt de waarde voor de toelaatbare kwaliteit van de bodem vast. Deze waarde mag niet hoger zijn dan het blootstellingsniveau van het maximaal toelaatbaar risico voor de mens. Dit is opgenomen in bijlage Vb van het Bkl.

7.3 Cultureel erfgoed en werelderfgoed

Binnen het BOPA-gebied zijn geen waarden van cultureel erfgoed of wereld erfgoed aanwezig.

7.4 Duurzaamheid en klimaatadaptatie

Overstromingsgevaar

Uit de kaart "Kans op een overstroming vanuit zee, meer of rivier" blijkt geen overstromingsrisico ter plaatse van het BOPA-gebied (Bron: Atlas voor leefomgeving).

Kans op wateroverlast

Uit de kaart "Water op straat na een extreme bui" is het tracé van de MMC door de verdiepte ligging gevoelig voor wateroverlast. In de weging van het waterbelang is dit risico onderkend door uitvoerig in te gaan op de wijze van infiltratie, hemelwaterafvoer en waterberging. Als gevolg van de uitvoering van het plan verandert het risico op wateroverlast voor de directe omgeving niet.



Figuur 10. Overstromingsrisico vanuit de Maas (links) en kans op wateroverlast (rechts)

Op grond van het provinciale klimaatbeleid en de bijbehorende instructieregels zou ook het aspect droogte behandeld moeten worden. Gelet op de aard van het plan is dit aspect hier niet van toepassing.

7.5 Geluid

Inleiding

De verbindingstrook tussen Chemelot en Haven Stein behoort tot de koepelvergunning van Chemelot Site Permit BV (CSP) vanwege de aanwezigheid van een spoorlijn en buisleidingen die ten behoeve van CSP aanwezig zijn. Diverse activiteiten die binnen de koepelvergunning plaatsvinden dienen gevestigd te zijn op een geluid gezoneerd industrieterrein. Het gedeelte van de MMC binnen Sittard-Geleen ligt reeds binnen het geluid gezoneerde industrieterrein Chemelot. Voor het gedeelte in de gemeente Stein wordt de geluidszone Haven Stein gewijzigd. Dat gebeurt door het industrieterrein te vergroten en de binnen- en buitenbegrenzing van de geluidzone van Haven Stein te wijzigen. Dit is beschreven in de rapportage "Akoestisch onderzoek vergroten industrieterrein Haven Stein", dat als bijlage 1 bij deze motivering beschikbaar is.

Voor het aspect geluid vormt bovengenoemd akoestisch onderzoek tevens een onderbouwing voor zowel deze BOPA als voor de voorgenomen veranderingsvergunningaanvraag voor de deelinrichting Spoorwegactiviteiten OBL. In deze BOPA worden de ruimtelijke activiteiten en maatregelen vergund en - waar nodig - gewaarborgd. In de aan te vragen veranderingsvergunning worden de bedrijfsmatige en milieukundige activiteiten en maatregelen omschreven. De omgevingsvergunning voor de BOPA en de veranderingsvergunning vormen samen het kader waarbinnen activiteiten mogen plaatsvinden en maatregelen getroffen moeten worden. In deze paragraaf ligt het accent op de onderdelen van het akoestisch onderzoek die voor deze BOPA relevant zijn.

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

Onderzoek

Voor de motivering van de BOPA is de verwachte toename van het wegverkeer tussen Haven Stein en Chemelot door de verduurzaming van Chemelot het relevante punt. De nieuw te ontwikkelen weg zal grotendeels parallel naast het bestaande spoor tussen Haven Stein en de site Chemelot komen te liggen. Op deze nieuwe weg gaan E-vrachtwagens rijden. Voor de MMC moet een afwijking van planologische regime worden vergund. Het project voorziet daarbij in een reductie van de toegestane geluidbelasting in de nachtperiode. Met deze reductie komt geluidruimte vrij ten behoeve van de realisatie van de nieuwe weg.

Uitgangspunten van het onderzoek

Realisatie nieuwe weg naast bestaand spoor/ E-vrachtwagens

In de huidige situatie rijden over de openbare weg dieselvrachtwagens van Chemelot naar Haven Stein. In de toekomstige situatie zullen E-vrachtwagens via een eigen weg vanuit Chemelot naar Haven Stein en vice versa gaan rijden naast het huidige spoor. De E-vrachtwagens zullen in beginsel alleen op werkdagen rijden en alleen in de dag- en avondperiode. Het rijden in het weekend en/of gedurende de nachtperiode is alleen incidenteel voorzien. De E-vrachtwagens stoppen niet op het traject tussen Chemelot en Haven Stein.

Milieuscherm

Een belangrijk uitgangspunt van het onderzoek is dat bij de aanleg van de MMC een milieuscherm wordt aangebracht langs een gedeelte van de MMC binnen de gemeente Stein. Dit scherm is voor de beoordeling van de MMC binnen de gemeente Sittard-Geleen (en dus voor deze BOPA) niet direct relevant.

Wijzigingen ten opzichte van de geldende vergunning

Ten opzichte van de huidige vergunning van Spooractiviteiten OBL worden enkele wijzigingen beoogd:

- Op de verbindingsstrook wordt het geluid van de treinen toegevoegd aan de deelrichting Spooractiviteiten OBL. Het geluid op dit gedeelte van het spoor was eerder vergund maar niet eerder akoestisch beoordeeld.
- Het ACN-ZA (Acrylonitril-Zwavelzure Ammoniak) transport zal tussen Chemelot en haven Stein niet meer worden uitgevoerd via treinen. En daarmee uit het geluidsmodel worden gehaald.
- Het Zwaveltransport via spoor zal in de representatieve bedrijfssituatie gedurende de dagperiode rijden in plaats van gedurende de avond- en nachtperiode behoudens incidentele bedrijfssituaties.
- Incidenteel zal het Zwaveltransport via spoor gedurende de avond- en nachtperiode plaatsvinden.
- Incidenteel vindt onderhoud aan de wissels en rails gedurende de dagperiode op het traject plaats.

In het onderzoek zijn de resultaten opgenomen van de verschillende bedrijfssituaties, met de daarbij behorende aantallen, tijdstippen, bronvermogens, rijsnelheden en dergelijke. Op basis daarvan is een voorstel gedaan voor het wijzigen van de binnengrens en buitengrens van de geluidzone. Genoemde variabelen worden daarbij vastgelegd in de omgevingsvergunning voor de milieuactiviteiten, niet in de omgevingsvergunning van de BOPA.

Conclusie

Het project is uit het oogpunt van geluidhinder aanvaardbaar, rekening houdend met de veranderingen in de bedrijfssituatie die in een separate veranderingsvergunning worden geregeld.

7.6 Geur

De instructieregels inzake geur zijn niet van toepassing op dit project. Het project omvat geen geurhinderlijke activiteiten en dus geen geureffect heeft op geurgevoelige gebouwen en locaties.

7.7 Gezondheid

Artikel 1.3 sub a Omgevingswet bepaalt dat het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit een belangrijk maatschappelijk doel is van de Omgevingswet. De aspecten veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit hangen nauw met elkaar samen.

In andere paragrafen van deze motivering wordt op de relevante aspecten ingegaan die mede betrekking hebben op de gezondheid, zoals geluidhinder, luchtkwaliteit, omgevingsveiligheid, lichthinder, bodem- en waterkwaliteit. Uit de daartoe verrichte (en in de betreffende paragrafen beschreven) onderzoeken blijkt dat het project voldoet aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

7.8 Landschap en ruimtelijke kwaliteit

Het tracé van de nieuwe transportweg binnen de gemeente Sittard-Geleen raakt geen bijzondere stedenbouwkundige of landschappelijke waarden. Evenmin vereist dit gedeelte van het MMC-project het bereiken van een specifieke ruimtelijke kwaliteit, aangezien dit deel van het tracé zich nagenoeg geheel binnen het terrein van Chemelot bevindt.

7.9 Lichthinder

Binnen de gemeente Sittard-Geleen is lichthinder geen relevant aspect. Vanwege het spoor of de weg zijn er geen woningen of andere functies die hierdoor gehinderd zullen worden.

7.10 Luchtkwaliteit

Beschouwing

Met het oog op de MMC is onderzoek verricht naar effecten op de luchtkwaliteit. Het onderzoek is beschreven in het rapport "Effecten op de luchtkwaliteit" (20 juni 2025). Het rapport is als bijlage 5 beschikbaar.

Samenvatting onderzoek

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

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

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

Conclusie

Het rapport richt zich vooral op de woonomgeving van Urmond, grenzend aan de MMC. Voor het gedeelte van de MMC binnen de gemeente Sittard-Geleen zijn geen bijzonderheden aan het licht gekomen. Dat betekent dat het vergunnen van de onderhavige BOPA uit het oogpunt van luchtkwaliteit aanvaardbaar is.

7.11 Natuur

Gebiedsbescherming

Er is een verkennend onderzoek uitgevoerd naar beschermde natuurwaarden waarop dit plan effect zou kunnen hebben. De resultaten van deze verkenning zijn beschreven in de rapportage "Quickscan Omgevingswet Multi Modale Corridor" (10 november 2024). Het rapport is als bijlage 8 beschikbaar.

Natura 2000-gebieden

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

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

Natuurnetwerk Nederland

Het project heeft geen effect op Natuurnetwerk Nederland. Evenmin heeft het project effect op overige beschermde gebieden.

Soortenbescherming

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

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

Met het oog op de algemene zorgplicht wordt bij de uitvoering gefaseerd gewerkt, om zo aanwezige dieren de kans te geven de werkzaamheden te ontsnappen. Ook het aanhouden van een lage rijsnelheid in het plangebied geeft aanwezige diersoorten meer de gelegenheid om te ontsnappen.

Houtopstanden

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

Conclusie

Het plan is uit het oogpunt van natuurbescherming uitvoerbaar. Wel moet op enkele onderdelen m.b.t. soortenbescherming nog nader onderzoek worden uitgevoerd. Dit hangt mede af van de verdere uitwerking van het ontwerp. Tevens is van belang te vermelden dat voor de activiteiten op het Chemelot-terrein een onherroepelijke stikstofvergunning geldt in het kader van de (toenmalige) Wnb voor de hele inrichting. De aanleg van de MMC is via een wijziging doorgevoerd in deze Wnb-vergunning, waarbij de inrichting binnen de maximale depositiewaarde blijft.

7.12 Omgevingsveiligheid

Externe veiligheid

Met het oog op de externe veiligheid is onderzoek verricht. Dit onderzoek is beschreven in het rapport "Wijziging bestemmingsplan Chemelot - Externe veiligheid" (24 juni 2025), dat als bijlage 4 beschikbaar is bij de motivering. Het onderzoek sluit aan op de instructieregels uit het Bkl over externe veiligheid. De rapportage gaat in op de invloed op het externe risico van het project. Daarbij zijn de volgende risico's geanalyseerd.

Transport van zwavel per spoor

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

Transportbewegingen vrachtwagenverkeer Chemelot - haven Stein (vice versa)

Inzet E-vrachtwagens

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

Oplaadstation voor de E-vrachtwagens in haven Stein

De lithium-ion batterijen in de elektrisch aangedreven voertuigen worden op het WPS-terrein opgeladen worden aan het geïnstalleerde oplaadstation. Voor de beschouwing van het gedeelte van de MMC binnen de gemeente Sittard-Geleen is deze risicobron niet relevant.

Transport en verlading van stoffen

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

Belemmeringsgebied buisleidingen

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

Conclusie externe veiligheid

De MMC is uit het oogpunt van externe veiligheid uitvoerbaar omdat het in beginsel geen extra externe veiligheidsrisico's oplevert, mits de hiervoor beschreven technische en procedurele maatregelen worden genomen. De uitvoering daarvan zal in de aan te vragen omgevingsvergunning worden gewaarborgd.

Na-ijlende effecten voormalige steenkoolwinning

Artikel 12.12 van de Omgevingsverordening provincie Limburg vereist dat de motivering van een BOPA dat het bouwen van een nieuw bouwwerk in (onder meer) de gemeente Sittard-Geleen mogelijk maakt, een beschrijving bevat op welke wijze rekening is gehouden met de na-ijlende effecten van de voormalige steenkoolwinning. Omdat op grond van dit wijzigingsplan de bouw van een bouwwerk niet is uitgesloten, moet aan deze instructieregel worden voldaan. Daartoe is hierna een samenvatting gegeven van een beschouwing over dit aspect. Deze beschouwing “Multimodale corridor, aandachtspunten t.a.v. na-ijleffecten voormalige kolenbouw” (21 oktober 2024) is opgenomen in bijlage 12 bij deze motivering.

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

Ook vormt de nieuwe weg ten aanzien van de huidige situatie (verhard terrein, spoor) geen nieuw risico. Indien zich een nieuwe verzakking of sinkhole zou voordoen (wat niet wordt verwacht) is dit goed waarneembaar en kan zonder al te grote inspanningen een tegenmaatregel getroffen worden. Voor het in het EK-3 gebied gelegen deel van de MMC worden daarom geen specifieke aandachtspunten gegeven.

In of nabij het alignement van de MMC zijn in het verleden op enkele plaatsen zogenoemde “Drempels” waargenomen. Het betreft hier min of meer rechte scheuren aan het maaiveldoppervlak die zijn ontstaan tijdens of direct na de periode van actieve kolenwinning. Reactivering van deze verstoringen wordt niet verwacht. Wel kan de ondergrond ter plaatse verstoord zijn geraakt (verlies van vastheid). Gezien de zeer lokale aard van de verstoring en het type constructie (ondiep gefundeerde weg) is het risico dat voortkomt uit deze verstoringen zeer klein.

De “Drempels” zijn waargenomen naast het meest westelijke deel van het tracé en ter hoogte van de kruising met Rijksweg A2. Voor deze twee gebieden wordt aanbevolen om ontgraven oppervlaktes (voor de aanleg van de wegfundering) extra aandachtig te inspecteren op de aanwezigheid van (lineaire) verstoringen. Indien deze worden aangetroffen wordt aanbevolen om deze verstoringen over beperkte diepte verder te ontgraven en te vervangen door grondverbetering. Uit peilbuismetingen van de Provincie Limburg blijkt een (nog steeds) doorgaande stijging van de mijnwaterstand (diepe grondwaterstand in het Carboon). Op termijn kan dit ook een stijging van de freatische grondwaterstand veroorzaken.

Conclusie na-ijlende effecten steenkoolwinning

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

Conclusie

De omgevingsplanactiviteit is uit het oogpunt van omgevingsveiligheid aanvaardbaar, mits wordt voldaan aan de hiervoor genoemde maatregelen en vergunningplichten.

7.13 Ontplofbare oorlogsresten

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

Samenvatting

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

Het nader te onderzoeken deel betreft een in de oorlogse en naoorlogse periode niet tot nauwelijks bewerkt gebied, grenzend aan een locatie waarvoor feitelijke gegevens omtrent betrokkenheid bij een bombardement met tenminste 30lbs brandbommen zijn achterhaald.

Voor de overige deellocaties van het onderzoeksgebied is vastgesteld dat deze:

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

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

Overweging

Op basis van het hiervoor aangegeven onderzoek blijkt dat het gedeelte van het onderzoeksgebied dat binnen de gemeente Sittard-Geleen ligt als onverdacht wordt beschouwd. Het verdachte deel ligt ruim buiten de gemeente. Het onderzoek geeft geen aanwijzingen dat de overige delen van het analysegebied als verdacht moeten worden aangemerkt.



Figuur 11. Analysegebied en onverdacht onderzoeksgebied

Conclusie

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

7.14 Trillingen

Een BOPA moet mede gemotiveerd worden op basis van paragraaf 5.1.4.4 Bkl over trillinghinder. Rijdende treinen en vrachtwagens kunnen trillingen veroorzaken ter plaatse van woningen of andere trillinggevoelige functies. Daarom is onderzocht of er mogelijk onaanvaardbare trillinghinder kan ontstaan als gevolg van het gebruik van de MMC. Het onderzoek is beschreven in de notitie "Onderzoek trillingen vanwege railverkeer, goederenspoor Urmond" (24 april 2025). Het onderzoek is als bijlage 3 bij deze motivering beschikbaar.

Op basis van het onderzoek is trillinghinder als gevolg van het gebruik van het gedeelte van de MMC in Sittard-Geleen uitgesloten. De woningen die trillinghinder zouden kunnen ondervinden liggen op ruime afstand, en alleen in de gemeente Stein. Dat betekent dat de BOPA voor de MMC uit het oogpunt van trillinghinder aanvaardbaar is.

7.15 Water

Weging van het waterbelang

Met het oog op de weging van het waterbelang is een waterparagraaf geschreven. De waterparagraaf is als bijlage 10 (9 juni 2025) bij deze motivering beschikbaar. Hieronder staat een samenvatting van deze waterparagraaf.

Waterkwantiteit

Benodigde compensatie waterberging

In het afkoppelbeleid van Waterschap Limburg wordt de voorkeursvolgorde van gescheiden regenwater hergebruiken, vasthouden, bergen en afvoeren aangehouden. Het waterschap hanteert daarnaast het stand-still beginsel (waterneutraal bouwen) voor hemelwater afkomstig van nieuw aangelegd verhard oppervlak om het risico op wateroverlast in de toekomst met de verwachte klimaatsverandering te voorkomen. Er is berekend dat voor de gehele MMC 80 mm aan bergings- dan wel infiltratievoorzieningen aangebracht moeten worden per vierkante meter aan extra aangebracht verhard oppervlak. Als infiltreren aantoonbaar niet of nauwelijks mogelijk is, staat het beleid een leegloopvoorziening toe. Om afwenteling naar benedenstrooms te voorkomen mag maximaal 10l/s/ha geloosd worden. Rekening houdend met de eisen en randvoorwaarden van het waterschap en gemeente is een minimaal benodigde waterberging berekend van 1.448 m³.

Bergen van hemelwater

In het ontwerp is voorzien in de aanleg van een HWA-riool en een waterberging nabij het plangebied. Het systeem wordt een absoluut systeem zonder afvoer. De berging in het HWA-riool mag meegenomen worden om de bergingsopgave in te vullen. Omdat er geen afvoermogelijkheid is via het oppervlaktewater is beoordeeld wat de mogelijkheden voor infiltratie zijn. De invulling van de waterbergingsopgave bestaat dus uit waterberging met infiltratiepalen en berging in HWA-riool. Van de totale bergingsopgave van 1.448 m³ kan in de HWA-rioleringsbuizen een berging van 423 m³ worden gerealiseerd worden. De resterende bergingsopgave is dan 1.025 m³. Dit water moet in een waterberging opgevangen worden. In de directe omgeving van het plangebied is hierdoor een (in potentie) een geschikte locatie aanwezig, namelijk het gebied ten westen van de Veestraat ter hoogte van het viaduct over het spoor.

Infiltratie van hemelwater

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

Varianten bergen en infiltreren hemelwater

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

Hemelwaterafvoer

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

Waterkwaliteit

Het water van de weg wordt via een bodempassage geïnfiltreerd. Daardoor hoeven geen aanvullende zuiverende voorzieningen aangebracht te worden. Wel moet beoordeeld worden bij het toepassen van infiltratie in het eerste watervoerend pakket wat de invloed op de aanwezige verontreinigingen is.

Vuilwaterafvoer

Bij de aanleg van de voorgenomen weg zal geen vuilwaterafvoer nodig zijn.

Conclusie

In het kader van de weging van het waterbelang zijn de waterhuishoudkundige gevolgen en vereisten van de voorgenomen ontwikkeling geïnventariseerd en afgewogen. De BOPA is uit het oogpunt van waterbelangen uitvoerbaar. Te nemen maatregelen zijn eveneens uitvoerbaar en worden in samenspraak met het waterschap uitgewerkt. In de vergunningaanvraag kunnen voorschriften worden opgenomen.

8 Participatie

8.1 Beschrijving van de wijze waarop participatie heeft plaatsgevonden

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

Uitvoering

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

Het participatieproces kende meerdere vormen, zoals:

- Nieuwsbrieven: regelmatige schriftelijke updates over de voortgang, geplande activiteiten en mijlpalen.
- Bijeenkomsten waarin belanghebbenden vragen konden stellen en input konden geven.
- Website: verslagen, Q&A's en brieven zijn beschikbaar gesteld via de Chemelot-website.
- Individuele gesprekken: persoonlijke gesprekken met direct betrokkenen boden ruimte voor het bespreken van specifieke zorgen. Ook zijn gesprekken gevoerd met relevante leiding- en kabelbeheerders zoals PPS en TenneT.
 - Op 22 juli 2025 is er schriftelijk goedkeuring ontvangen (TOE0022998) van de leidingbeheerder – TenneT, zie bijlage 15.
 - Op 28 juli 2025 heeft een overleg plaatsgevonden met de andere leidingbeheerder – PPS. Zij zijn onder voorwaarden akkoord, zie bijlage 16. Bij detail engineering in een latere fase dient weer te worden afgestemd met PPS.

8.2 Beschrijving van de uitkomsten van de participatie

Tijdens het participatieproces hebben belanghebbenden de voor hen belangrijke aandachtspunten naar voren gebracht. Dit heeft geleid tot aanvullende inzichten bij Chemelot. Chemelot heeft deze inzichten betrokken bij de uitvoering van de milieuonderzoeken en bij het in beeld brengen van de impact van de MMC op de leefomgevingskwaliteit.

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

Tot de belanghebbenden behoorden ook scholen in de omgeving, Veilig Verkeer Nederland en de Fietzersbond. Zij spraken zich positief uit over de MMC, vooral vanwege de verbeterde verkeersveiligheid en milieuwinst.

Een participatieverslag is separaat beschikbaar bij deze motivering.

8.3 Behandeling zienswijzen

Deze paragraaf wordt beschreven na te terinzagelegging van de ontwerp-omgevingsvergunning BOPA.

9 Kostenverhaal

Wettelijk kostenverhaal

Deze BOPA voorziet niet in activiteiten die zijn genoemd in artikel 8.13 Omgevingsbesluit. Er is daarom geen sprake van kostenverhaalplichtige activiteiten. Het verplicht wettelijk kostenverhaal is op deze BOPA niet van toepassing.

Nadeelcompensatie

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

Gelet op deze BOPA, in relatie tot de omgeving van het besluitgebied, zijn situaties waarin sprake zou kunnen zijn van nadeelcompensatie op voorhand niet waarschijnlijk, maar niet geheel uitgesloten. De gemeente Sittard-Geleen en de initiatiefnemer van de MMC hebben afspraken gemaakt over het verhalen van eventueel te vergoeden nadeelcompensatie.

10 Conclusie

Voor zover een aanvraag om een omgevingsvergunning betrekking heeft op een BOPA wordt de omgevingsvergunning alleen verleend met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (artikel 8.0a, lid 2 Bkl).

In deze motivering is beschreven welke instructieregels van het Rijk en van de provincie Limburg relevant zijn voor de omgevingsvergunning voor de BOPA voor de MMC. Het project is aan deze instructieregels getoetst, waarbij deze in de meeste gevallen zijn betrokken bij specifiek onderzoek. De conclusie is dat in beginsel aan alle van toepassing zijnde instructieregels is voldaan, dan wel kan worden voldaan. In de laatstgenoemde situatie is het bijvoorbeeld noodzakelijk om bepaalde maatregelen te treffen, een zorgplicht na te komen of om nadere voorschriften te stellen in de omgevingsvergunning voor de BOPA dan wel in een andere aan te vragen omgevingsvergunning.

Los van de instructieregels is het project ook beschouwd in het licht van de evenwichtige toedeling van functies aan locaties, zoals door de Omgevingswet wordt vereist. Uit de onderzoeken blijkt dat aan dit vereiste wordt voldaan.