

Provinciaal inpassingsplan Greenportlane Toelichting en Regels

Vastgesteld door Provinciale Staten
Maastricht, 10 juli 2009

Inhoud

DEEL 1	7
1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding en doel	7
1.1.1 Aanleiding	7
1.1.2 Definitief tracé Greenportlane	8
1.1.3 Doelstellingen	8
1.2 Ligging plangebied	10
1.3 Vigerende bestemmingsplannen	10
1.4 M.E.R.- en R.O. procedure	11
1.5 Leeswijzer	11
2 Gebiedsvisie	13
2.1 Beschrijving plangebied en omgeving	13
2.2 Nut en noodzaak Greenportlane	15
2.2.1 Tracé van de Greenportlane	19
3 Milieueffectrapportage	21
3.1 Waarom een Tracénota/MER	21
3.2 Alternatieven	21
3.3 Effecten en beoordeling	24
3.4 Voorkeursalternatief	25
3.4.1 Motivatie voorkeursalternatief	25
3.4.2 Meest-milieuvriendelijk alternatief (MMA)	29
3.5 Milieugevolgen aangepast tracé Greenportlane	30
3.6 Evaluatie	31
4 4. Beschrijving Greenportlane	33
4.1 Randvoorwaarden en uitgangspunten	33
4.2 Programma van Eisen voor de Greenportlane	33
4.2.1 Ontwerptechnische eisen	34
4.2.2 Eisen ten aanzien van aansluiting op rijkswegen	35
4.3 Beschrijving ontwerp Greenportlane	35
4.3.1 Zuidelijk deel (zie figuur 7)	35
4.3.2 Noordelijk deel: tussen spoorlijn en A73 (zie figuur 8)	36
5 Juridische planbeschrijving	39
5.1 Ruimtelijk plan	39
5.2 Juridische regeling	39
5.2.1 Verbeelding	39
5.2.2 Regels	39
5.3 Digitalisering en uniformering	42

6	Beleidskader	43
6.1	Rijksbeleid	43
6.1.1	Nota Ruimte	43
6.1.2	Nota Mobiliteit	44
6.1.3	Nationaal Milieubeleidsplan 4	44
6.1.4	Pieken in de Delta	45
6.2	Provinciaal en regionaal beleid	45
6.2.1	Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006	45
6.2.2	POL-aanvulling Gebiedsontwikkeling Klavertje 4	47
6.2.3	POL-aanvulling nieuwe Wet ruimtelijke ordening	49
6.2.4	Provinciaal verkeers- en vervoersplan (PVVP)	49
6.2.5	Versnellingsagenda	50
6.2.6	Coalitieakkoord 2007-2011	50
6.2.7	Cradle to Cradle	50
6.3	Gemeentelijk beleid/ vigerende bestemmingsplannen	52
7	Milieu en overige aspecten	55
7.1	Wegverkeerslawaaï	55
7.2	Luchtkwaliteit	58
7.3	Bodemkwaliteit	60
7.4	Externe veiligheid	63
7.5	Kabels en leidingen	65
7.6	Ecologie	67
7.7	Waterhuishouding	71
7.8	Archeologie	75
8	Overleg ex artikel 3.1.1 Bro	78
8.1	Overleg overheidsinstanties	78
8.2	Overleg overige instanties	78
8.3	Horen gemeenteraden	78
9	Uitvoerbaarheid	80
9.1	Financiële uitvoerbaarheid	80
9.2	Grondverwerving	80
	DEEL 2	82
	Regels	83
	Verbeelding	
	Kaarten ex art. 3.4 Wro-zone	

Bijlagen bij de toelichting

1. Ontwerp Greenportlane
2. Vooroverlegverslagen
3. Selectiebesluiten archeologie
4. Verantwoordingsplicht groepsrisico aanleg Greenportlane
5. Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Greenportlane
6. Notitie Reactie op vragen Commissie m.e.r. over MER-Greenportlane
7. Aanvullende notitie effecten Greenportlane op Natura 2000-gebieden
8. Natuurcompensatieverklaring

Separate bijlagen bij het inpassingsplan

1. Akoestisch onderzoek Aanleg Greenportlane, revisie 02, 18 juni 2009, Oranjewoud
2. Rapportage luchtkwaliteit, Provinciaal InpassingsPlan GPL, revisie 02, 3 juli 2009, Oranjewoud met oplegnotitie 2009.21 van 3 juli 2009, Oranjewoud
3. Vooronderzoek bodem PIP Greenportlane, revisie 04, mei 2009, Oranjewoud en Verkennend bodemonderzoek, revisie 01, juli 2009, Oranjewoud
4. Rapport Externe veiligheid Greenportlane, QRA berekening, revisie 04, 2 juli 2009, SAVE/Oranjewoud met het Rapport Externe veiligheid Greenportlane, Basisdocument verantwoordingsplicht groepsrisico, revisie 04, 2 juli 2009, Oranjewoud
5. Natuurcompensatieplan, definitief, 1 juli 2009, Oranjewoud met Quickscan Flora en Fauna uitbreiding Zon- veiling, 28 november 2006, BRO; Flora en Fauna inventarisatie bij de Zon- veiling, juli 2007, Faunaconsult
6. Watertoets Greenportlane/ toelichting watertoets, revisie 02, 2 juli 2009, Oranjewoud inclusief besprekingsverslag d.d. 17 juni 2009 en bevestigende brief van het Waterschap Peel en Maasvallei van 7 juli 2009
7. Bureauonderzoek en verkennend booronderzoek t.b.v. het MER Greenportlane, augustus 2008, J. VandenBorre e.a. (Archeologische Rapporten Oranjewoud 2008/67) en het Aanvullend booronderzoek Tracévariant I, t.b.v. m.e.r. Greenportlane Venlo, 22 januari 2009, (Archeologische Rapporten Oranjewoud 2009/10) en H.J. Krekelberg, 2008: Venlo Plangebied ZON Freshpark. Inventariserend Veldonderzoek (karterende fase) (BAAC rapport V-08.0397)

DEEL 1

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

1.1.1 Aanleiding

Ten noordwesten van het klaverblad Zaarderheiken, tussen de snelwegen A73 en A67, is het ontwikkelingsgebied 'Klavertje 4' gelegen. In dit gebied vinden de komende decennia diverse ontwikkelingen plaats op gebied van de glastuinbouw, bedrijvigheid, veilingterrein, recreatie en natuurontwikkeling. Voor het totaal van de ontwikkelingen in dit ontwikkelingsgebied bestaat nog geen concreet eindbeeld: de gebiedsontwikkeling wordt aangepakt als een dynamisch proces en volgt daarmee de principes van ontwikkelingsplanologie. 'Klavertje 4' is in de Nota Ruimte aangewezen als voorbeeldproject ontwikkelingsplanologie. Het is de bedoeling de gebiedsontwikkeling mogelijk te maken door middel van een aanvulling op het vigerende Provinciale Omgevingsplan 2006 (POL 2006). Het ontwerp POL-aanvulling is gepubliceerd op 20 november 2008 en met wijzigingen op 3 april 2009 vastgesteld.

De gebiedsontwikkeling kent een aantal harde en minder harde ontwikkelingen en biedt verder ruimte voor flexibiliteit. Eén van de ontwikkelingen is het realiseren van een nieuwe verbindingsweg, de Greenportlane, die ook noodzakelijk is voor de ontsluiting van de diverse ontwikkelingen. De bestaande wegenstructuur is namelijk niet toereikend voor een adequate ontsluiting van het ontwikkelingsgebied.

De aanleg van de Greenportlane past niet in de geldende bestemmingsplannen van het gebied. Om de realisatie van de Greenportlane mogelijk te maken, moeten deze bestemmingsplannen worden herzien. Dit gebeurt met voorliggend inpassingsplan. Conform de mogelijkheden die de Wet ruimtelijke ordening (Wro) biedt, wordt de weg juridisch-planologisch mogelijk gemaakt middels een Provinciaal Inpassingsplan (PIP): een bestemmingsplan op provinciaal niveau met een provinciaal belang. Vanwege het gemeentete overstijgende niveau van de Greenportlane - het tracé ligt in vier gemeenten - en het bovenregionale belang van de gebiedsontwikkeling waar de Greenportlane onderdeel van is, wordt het project gezien als een provinciaal belang.

In dit inpassingsplan wordt uitsluitend de realisatie van de Greenportlane mogelijk gemaakt, inclusief de daarvoor benodigde verkeerskundige maatregelen. Het inpassingsplan regelt niet de afsluiting en herbestemming van bestaande op- en afritten. De ontwikkeling van het totale gebied 'Klavertje 4' zelf, wordt wel globaal beschreven, maar niet juridisch mogelijk gemaakt in dit inpassingsplan (paragraaf 2.2). Voor het gebied 'Klavertje 4' is een m.e.r. uitgevoerd.

1.1.2 Definitief tracé Greenportlane

Ten opzichte van het ontwerp inpassingsplan is het vastgestelde inpassingsplan ten aanzien van een tweetal hoofdpunten aangepast.

Aanpassing van het zuidelijk deel van de Greenportlane en de aansluiting op de A67;

Aanpassing van de aansluiting op de A73 en Fresh Park Venlo.

In het ontwerp inpassingsplan werd uitgegaan van een Greenportlane volgens het alternatief B-I, zoals dat is beschreven in de Tracénota/MER Greenportlane. Onder meer naar aanleiding van de zienswijzen en vragen over de fasering van de Greenportlane is besloten om de discussie en de definitieve (planologische) besluitvorming rondom de aansluiting van de Greenportlane op de A67 uit te stellen. Besloten is om in het voorliggende inpassingsplan een aanpassing van een deel van het tracé van de Greenportlane door te voeren. Deze wijziging betreft de aansluiting op de A67 en het gedeelte van de Greenportlane tussen de A67 en de Venloseweg/ Eindhovenseweg (N556). Dit deel van de Greenportlane maakt derhalve nu geen onderdeel meer uit van het inpassingsplan. Het nu in het inpassingsplan opgenomen zuidelijk deel van de Greenportlane maakt het mogelijk om op termijn zowel de aansluiting op de A67 conform alternatief B, als die van alternatief A uit de Tracénota/MER Greenportlane te realiseren. Het gedeelte van de Greenportlane dat loopt van de Venloseweg/Eindhovenseweg tot aan de A73 blijft ten opzichte van het ontwerp-inpassingsplan nagenoeg ongewijzigd.

In het voorliggende inpassingsplan is, aanvullend op het tracé gepresenteerd in het ontwerp inpassingsplan, de aansluiting van de uitbreiding van Fresh Park Venlo meegenomen. Voor de Greenportlane is verder Fresh Park Venlo een belangrijke sleutel tot realisatie. In de optimalisatie van die aansluiting is gekozen voor een rotonde om onder meer een flexibele aansluiting mogelijk te maken. Tevens is, gericht op maximaal behoud van bedrijventerrein en in afstemming op de aanwezige natuurwaarden, een iets gewijzigde ligging van het tracé uitgewerkt die een aantal meter noordelijker is komen te liggen en qua hoogte 1 meter lager is dan in het ontwerp-inpassingsplan. Op deze wijze is optimale bedrijfsmatige benutting van de bedrijfsgronden in combinatie met een verkeerskundige oplossing mogelijk.

De exacte aanpassingen en motivatie komen in paragraaf 2.2.1 aan bod.

1.1.3 Doelstellingen

De hoofddoelstelling is dat de Greenportlane, met de daarbij behorende aansluitingen op de A73 en A67, de goede bereikbaarheid en ontsluiting van het Klavertje 4-gebied moet waarborgen en toekomstige ontwikkelingen in het bredere kader van de Greenport Venlo moet faciliteren. De Provincie hecht veel waarde aan een duurzame ontwikkeling in het Klavertje 4-gebied. Voor de gebiedsontwikkeling Klavertje 4, en dus ook voor de Greenportlane, worden de zogenaamde Limburg principles (voorheen: Venlo principles) gehanteerd. Deze zijn gebaseerd op de filosofie van 'cradle to cradle' (§ 4.2.6).

Samengevat is de hoofddoelstelling: het realiseren van de Greenportlane als een goede, toekomstvaste en duurzame hoofdontsluiting voor het Klavertje 4-gebied.

Naast deze hoofddoelstelling zijn er enkele nevendoelstellingen:

- de Greenportlane moet zo mogelijk bijdragen aan het verbeteren van de leefbaarheid in de omliggende woonkernen;
- de Greenportlane moet een rol kunnen vervullen voor de ontsluiting en bereikbaarheid van de Floriade in 2012;

- de Greenportlane moet bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Deze nevendoelstellingen zijn gebaseerd op de analyse van de bestaande (verkeers)situatie en zijn een aanscherping en aanvulling van de doelstellingen die zijn genoemd in de startnotitie m.e.r. Greenportlane.



*Figuur 1: Ligging en begrenzing plangebied
(Bron ondergrond: topografische dienst Emmen)*

Naast deze nevendoelstellingen is als afgeleide van de verdere visievorming op de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 een aanvullende nevendoelstelling geformuleerd: de Greenportlane moet als hoofdontsluiting voor de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 als zodanig herkenbaar zijn en bijdragen aan de uitstraling en herkenbaarheid van het Klavertje 4-gebied.

1.2 Ligging plangebied

De Greenportlane is globaal gelegen ten noordwesten van het Klaverblad Zaarderheiken, tussen de snelwegen A73 en A67 en loopt door de gemeenten Horst aan de Maas, Sevenum en Venlo, waarbij opgemerkt moet worden dat de gemeenten Horst aan de Maas, Meerlo-Wanssum, Sevenum en Venray binnenkort betrokken zijn in een gemeentelijke herindeling. Vanaf de Venloseweg/Eindhovenseweg loopt het plangebied in noordelijke richting, passeert de Dorperdijk en de spoorlijn Venlo - Eindhoven en loopt richting de A73 ter hoogte van veilingterrein Fresh Park Venlo. De nieuwe aansluiting van de uitbreiding van veilingterrein Fresh Park Venlo maakt eveneens onderdeel uit van het plangebied. De exacte ligging en begrenzing van het plangebied is weergegeven in figuur 1, waarop ook de gemeentegrenzen zijn aangegeven.

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Tot het moment waarop het voorliggende inpassingsplan Greenportlane in werking treedt, gelden in het plangebied de bestemmingsplannen zoals opgenomen in tabel 1.1. In § 6.3. worden de vigerende bestemmingsplannen, en de bestemmingsplannen in procedure, ter plaatse van het plangebied nader beschouwd.

Tabel 1.1 Vigerende bestemmingsplannen plangebied

nr.	Vigerende bestemmingsplannen	Gemeente
1	Buitengebied Sevenum	Sevenum/ Venlo
2	Buitengebied Grubbenvorst	Horst/ Venlo
3	Bedrijvenpark Trade Port Noord	Venlo
4	Trade-Port West deelplan II	Venlo
5	Veiling ZON	Venlo
6	Bedrijventerrein Trade Port Noord en Park Zaarderheiken	Venlo

Zoals gesteld past de Greenportlane niet binnen de vigerende bestemmingen van het gebied en moeten de vigerende bestemmingsplannen worden herzien om de realisatie van de weg mogelijk te maken. De weg wordt ruimtelijk-planologisch vastgelegd in onderhavig inpassingsplan. In deze procedure treden Gedeputeerde Staten op als initiatiefnemer, Provinciale Staten van de Provincie Limburg als bevoegd gezag. In de procedure van een inpassingsplan hebben de gemeenteraden een formele rol als adviseur. De gemeenten zijn daarnaast via de Stuurgroep en de ambtelijke begeleiding betrokken bij het planproces.

1.4 M.E.R.- en R.O. procedure

In het kader van de plan- en besluitvorming rond het inpassingsplan is een milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.-procedure) doorlopen. De m.e.r.-procedure voor de Greenportlane is gestart in december 2007. In hoofdstuk 3 wordt uitvoerig ingegaan op de Tracénota/MER voor de Greenportlane.



Figuur 2: Traject Tracénota/MER - PIP

Zoals in figuur 2 is weergegeven zijn de Tracénota/MER en het ontwerp-PIP gelijktijdig openbaar gemaakt, waarna op beide documenten inspraak heeft plaatsgevonden. De inspraakperiode duurde conform de Algemene wet bestuursrecht 6 weken. Tijdens deze periode is eenieder in de gelegenheid gesteld een inspraakreactie te geven op de Tracénota/MER en een zienswijze op het ontwerp-PIP. Bij de inspraak op de Tracénota/MER ging het om de inhoud: voldoet de Tracénota/MER aan de richtlijnen en bevat het rapport de benodigde milieu-informatie voor het te nemen ruimtelijk besluit. De zienswijzen op het PIP zijn gericht op het voorgenomen besluit en de keuzes die daaraan ten grondslag liggen. Dit besluit is gericht op het mogelijk maken van de aanleg van de Greenportlane en de keuze van het tracé en de vormgeving (onder andere breedte, hoogteligging, situering van de aansluitingen).

In de Nota Zienswijzen Tracénota MER/ Ontwerp Inpassingsplan Greenportlane zijn de inspraakreacties en zienswijzen integraal behandeld. Deze nota is als separate bijlage bij dit inpassingsplan gevoegd.

In de periode mei-juni 2009 is de Tracénota/MER getoetst door de commissie m.e.r. Ook de commissie heeft onderzocht of de Tracénota/MER voldoet aan de richtlijnen, volledig en juist is en voldoet aan de wettelijk gestelde eisen. De Commissie heeft gedurende de toetsingsperiode gevraagd om aanvullende informatie over een aantal onderwerpen: verkeer, geluid, luchtkwaliteit en Natura2000. Deze informatie is aangeleverd. De Commissie heeft vervolgens op 10 juni 2009 een positief toetsingsadvies afgegeven. De aanvullende informatie en het toetsingsadvies is als onderdeel van de Nota Zienswijzen als bijlage toegevoegd aan dit PIP.

1.5 Leeswijzer

In deze toelichting wordt een en ander op de volgende wijze omschreven. In hoofdstuk 2 wordt de bestaande situatie in het plangebied beschreven en wordt nut en noodzaak van de Greenportlane aangegeven. Hoofdstuk 3 beschrijft het doorlopen voortraject, te weten de m.e.r. procedure, de gekozen alternatieven en een beoordeling van de effecten. Hoofdstuk 4 beschrijft het uiteindelijk gekozen tracé van de Greenportlane. Deze toelichting vormt samen met de juridische regeling uiteindelijk de basis voor de planvorming. Dit wordt uiteengezet in hoofdstuk 5. Hoofdstuk 6 beschrijft, voor zover relevant, in hoofdlijnen de beleidsdocumenten die door de te onderscheiden overheden ten aanzien van plangebied zijn gepubliceerd. Dit geeft een impressie van het beleidskader van onderhavig inpassingsplan. In hoofdstuk 7 komen de relevante milieutechnische aspecten aan bod evenals de overige aspecten, zoals ecologie,

archeologie en waterhuishouding. In hoofdstuk 8 en 9 wordt aangegeven of het plan economisch en maatschappelijk uitvoerbaar wordt geacht.

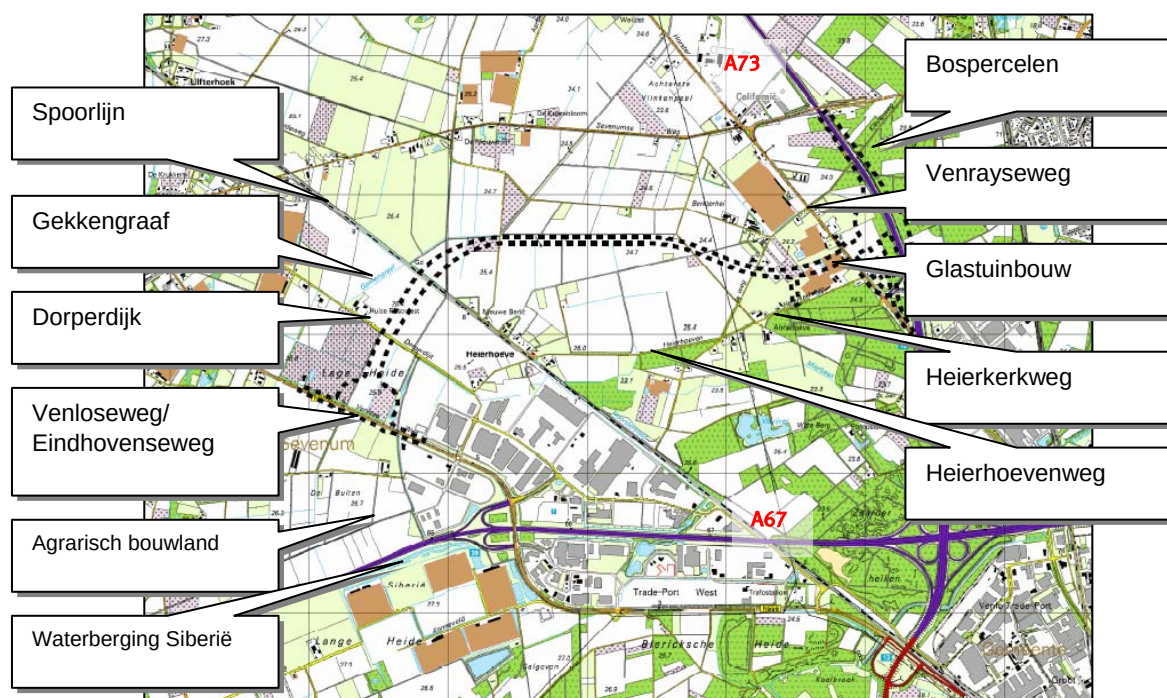
2 Gebiedsvisie

2.1 Beschrijving plangebied en omgeving

Plangebied

Zoals gezegd is het plangebied onderdeel van het ontwikkelingsgebied 'Klavertje 4'. Het plangebied ligt tussen de snelwegen A67 en A73 en wordt doorsneden door de spoorlijn Eindhoven - Venlo.

Ten noorden van de A67 bestaat het plangebied afwisselend uit agrarisch gronden (bouwland en weiden). Ten noorden van de Venloseweg/ Eindhovenseweg is sprake van een boomkwekerij en agrarisch bouwland. Dit geldt eveneens voor de gronden ten noordoosten van de spoorlijn. Ter hoogte van de Heierhoevenweg en de Heierkerkweg is sprake van enkele glastuinbouwbedrijven. Ten oosten van de A73 liggen enkele bospercelen (zie figuur 3).



Figuur 3: Topografische ondergrond plangebied (Bron ondergrond: topografische dienst Emmen)

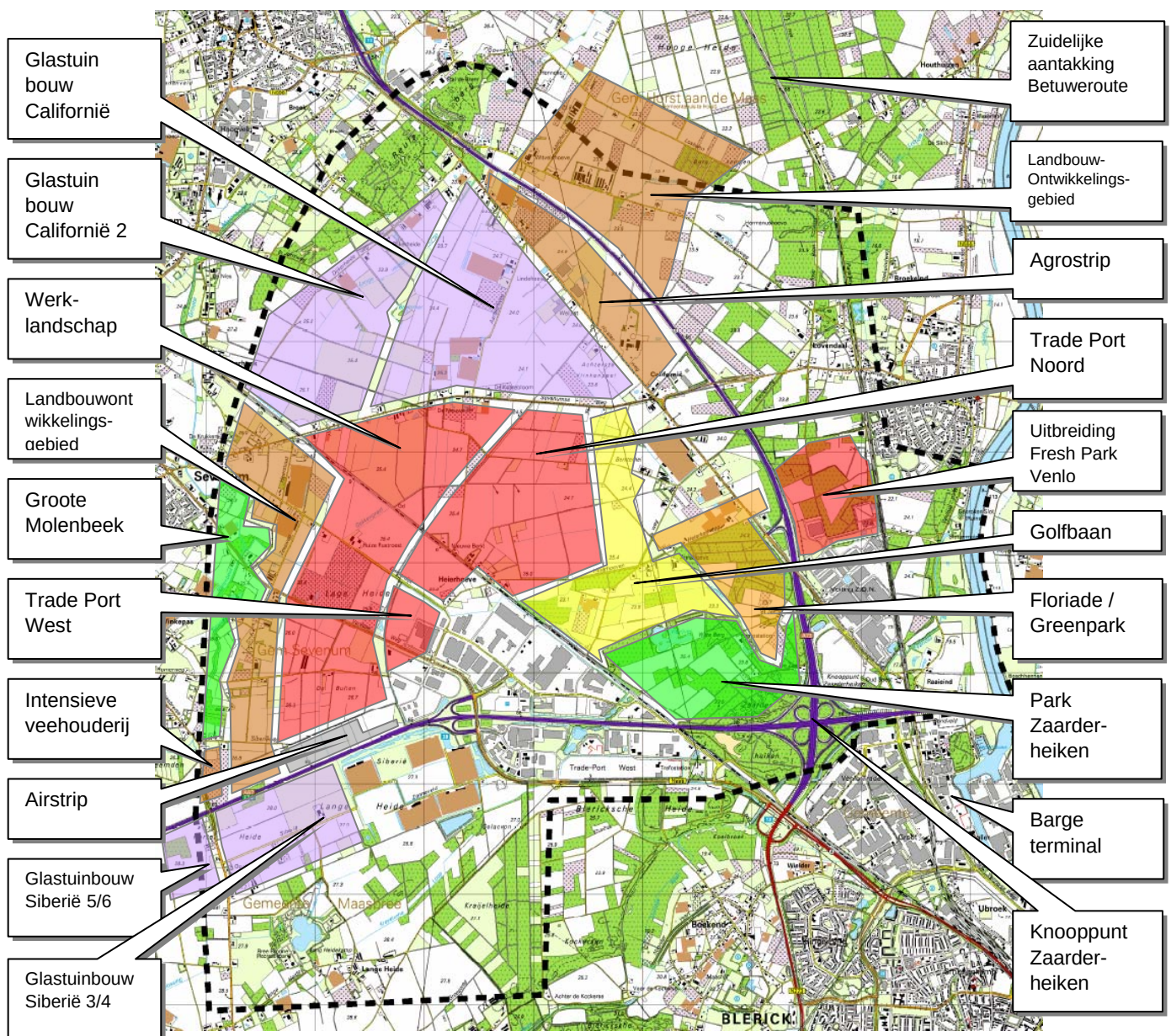
Omgeving

Vanwege de vergaande relatie tussen de nieuw aan te leggen weg en het omliggende gebied wordt kort ingegaan op de directe omgeving. Het omliggende gebied bestaat uit een zwak golvende dekzandvlakte op een hoogte van ongeveer 23 -25 meter boven NAP en bestaat uit jonge ontginningen. Het ruimtegebruik is overwegend agrarisch. Het omliggende gebied grenst aan de bebouwde gebieden van Venlo en Grubbenvorst in het oosten en Sevenum en Horst in het westen. In het noordwesten en (zuid)oosten bevinden zich kleine bosgebieden. In de laatste decennia is het oorspronkelijk kleinschalige agrarische landschap waar het plangebied in is gelegen vanuit de randen ontwikkeld tot een werk- en woonlandschap. Zo zijn de kernen Venlo-Blerick, Grubbenvorst, Horst, Sevenum en Maasbree aanzienlijk groter geworden

en wordt het agrarische landschap onderbroken door glastuinbouwbedrijven (waaronder Californië) en boomgaarden.

Ten noordwesten van Venlo zijn bedrijventerreinen ontwikkeld: Venlo Trade Port ten zuidoosten van Zaarderheiken en Trade Port West ten westen van Zaarderheiken. Midden in het gebied, ten westen van de Venrayseweg, is sprake van een geplande golfbaan. Deze golfbaan is nog niet daadwerkelijk aangelegd, maar is deels wel al mogelijk op basis van een geldend bestemmingsplan.

Ten oosten van de A73 bevindt zich bedrijventerrein Fresh Park Venlo. Het omliggende gebied wordt ontsloten door een drietal wegen met aansluitingen op de snelwegen: Venloseweg / Eindhovenseweg, Horsterweg / Venrayseweg en Sevenumseweg / Californischeweg.



Figuur 4: Indicatie autonome ontwikkelingen 2020 voor studiegebied Tracénota/MER (Bron ondergrond: topografische dienst Emmen)

2.2 Nut en noodzaak Greenportlane

Gebiedsontwikkeling

Voor de gebiedsontwikkeling 'Klaverij 4' is een goede ontsluiting van levensbelang. Glastuinbouw en agrologistiek zijn de belangrijkste pijlers van de gebiedsontwikkeling. Het gebied moet daarom goed bereikbaar zijn vanaf de snelwegen A73 en A67. Kenmerk van de Greenports (zie voor uitleg 6.1.1) in het algemeen zijn de (inter)nationale relaties. Voor de Greenport Venlo is vooral de relatie met het Duitse achterland van belang.

Door de ontwikkeling van Greenport Venlo concentreren zich in de komende jaren belangrijke economische activiteiten ten noordwesten van de stad rondom het knooppunt Zaarderheiken. Voor de beoogde gebiedsontwikkeling is, naast een goede (inter)nationale bereikbaarheid, ook een goede regionale en interne ontsluiting van belang. Reden waarom de Greenportlane in het provinciale verkeers- en vervoersplan (PVVP) uit 2007 is opgenomen. De ambitie in het PVVP voor het wegverkeer, en dan vooral het aan de economie gerelateerde verkeer, is het streven naar een goede bereikbaarheid via een adequaat en veilig ingericht wegennet. Het PVVP voorziet hierin door het mogelijk te maken de huidige regionale ontsluitingsweg N556 te vervangen door een nieuwe verbindingsweg tussen een nog te realiseren aansluiting op de A73-noord en de A67 ter plaatse van de huidige aansluiting van de N556. De Greenportlane geeft gedeeltelijk invulling aan deze aanduiding in het PVVP.

Wegenstructuur en wegategorisering

Het studiegebied¹ ligt aan de snelwegen A67 en A73: snelwegen met een hoge verkeersdruk en relatief veel vrachtverkeer. De spoorlijn Eindhoven - Venlo belemmert de uitwisseling van verkeer tussen het noordelijke en het zuidelijke deel van het Klaverij 4-gebied. In het gebied zelf is alleen een onbewaakte, gelijkvloerse, smalle spoorwegovergang in de Heierhoeveweg aanwezig, die ongeschikt is als onderdeel van de definitieve ontsluitingsstructuur van het gebied, vanwege de zeer beperkte capaciteit voor (vracht)verkeer van en naar de bedrijventerreinen. Daarnaast kan de spoorlijn worden gekruist bij Venlo en via de Grubbenvorsterweg. In de huidige situatie is de passage van de spoorlijn Eindhoven - Venlo een knelpunt: het aantal oversteekmogelijkheden is beperkt. Ook in de kernen Horst, Sevenum, Maasbree, Grubbenvorst en Blerick leidt de toename van verkeer op de ontsluitende wegen tot een afname van de bereikbaarheid en een afname van de leefbaarheid.

Het zuidelijk deel van het studiegebied (met het bestaande bedrijventerrein Trade Port West en de glastuinbouwlocatie Siberië) is via de Eindhovenseweg en de interne ontsluitingsstructuur van het bedrijventerrein aangesloten op de A67. Deze afrit Sevenum/Venlo is niet meer berekend op een verdere toename van de verkeersstroom (met een groot aandeel vrachtverkeer). Als gevolg van de aanleg van verkeersintensieve functies in de directe omgeving van de aansluitingen te weten: glastuinbouwgebied Siberië 1 en 2 en Trade Port West (met een groot aandeel logistieke bedrijven) is de belasting van deze aansluiting in de afgelopen jaren al sterk toegenomen. Dit deel van het studiegebied (op Venloos grondgebied) is al voor een groot deel ontwikkeld tot bedrijventerrein. Nieuwe ontwikkelingen zijn hier alleen de intensivering en omvorming van bestaand bedrijventerrein, uitbreiding van het glastuinbouwgebied Siberië en uitbreiding van bedrijvigheid of glastuinbouw ten westen van Trade Port West.

In het gedeelte van het studiegebied ten noorden van de spoorlijn speelt een aantal concrete ontwikkelingen, die een zware druk leggen op de bestaande wegen. Het gaat om ontwikkelingen die mogelijk zijn op basis

1. Het studiegebied is het zoekgebied dat gebruikt is in het kader van de MER voor de tracéligging van de Greenportlane. Dit gebied is vele malen groter dan het plangebied van het PIP.

van POL 2006: Trade Port Noord, Greenpark (in 2012 tijdelijk Floriade) en uitbreiding in noordelijke richting van het veilingterrein (Fresh Park Venlo).

Doordat in dit deel van het studiegebied (tussen de spoorlijn en de Venrayseweg) nog relatief weinig ontwikkelingen hebben plaatsgevonden, is de relatieve impact van nieuwe ontwikkelingen groter dan in het zuidelijk deel van het studiegebied. Ten noorden van de spoorlijn is nog relatief veel van de oude (agrarische) functies aanwezig. Inmiddels zijn hier delen van het glastuinbouwgebied Californië en van Trade Port Noord gerealiseerd, bestaat het voornemen om Trade Port Noord verder te ontwikkelen en zijn er concrete plannen voor de ontwikkeling van Greenpark. Voor de ontsluiting van deze gebieden is in de huidige situatie alleen het bestaande wegennet beschikbaar. Deze wegen hebben tot op heden alleen een functie voor het kleine aantal bestaande woningen en agrarische bedrijven. Deze wegen (in de zone tussen de spoorlijn en de Venrayseweg) zijn dan ook niet meer dan smalle landwegen die ongeschikt zijn voor het verwerken van grote aantallen vracht- en personenauto's. In de (bestemmings)plannen voor deze ontwikkelingen (Trade Port Noord, Greenpark) wordt daarom - in lijn met het PVVP - geanticipeerd op het realiseren van een nieuwe hoofdontsluiting en aansluiting op de A73.

Het verkeer uit dit deel van het plangebied moet verder worden afgewikkeld via de bestaande Venrayseweg en de bestaande aansluiting op de A73 bij de veiling, of via de daarvoor ongeschikte Heierhoeveweg met de gelijkvloerse spoorwegkruising. Dit leidt tot problemen in de verkeersafwikkeling en verkeersonveilige situaties. Er kan dan ook worden geconcludeerd dat vooral in het deel van het studiegebied tussen de spoorlijn en de Venrayseweg een adequate (hoofd)ontsluiting van voldoende capaciteit en een goede aansluiting op de A73 ontbreken. Dit gemis speelt reeds bij de ontwikkelingen die - op basis van het POL 2006 en de concrete ruimtelijke plannen - nu al mogelijk zijn en die deels reeds in gang zijn gezet. Zowel bedrijvenpark Greenpark (en Floriade) als Trade Port Noord worden rechtstreeks ontsloten op de Greenportlane en profiteren als zodanig van de aanleg van de Greenportlane. Deze bedrijventerreinen kunnen anders niet goed ontsloten worden.

De verdere toename van de bedrijvigheid en glastuinbouw, zoals beoogd met de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 en de POL-aanvulling, vergroot de noodzaak tot het realiseren van een nieuwe hoofdontsluiting van het gebied. De samenhangende gebiedsontwikkeling Klavertje 4 is niet mogelijk zonder uitbreiding van de (hoofd)infrastructuur in het studiegebied, verbeteren van de aansluiting op de snelwegen en het opheffen van de barrière van de spoorlijn tussen de beide delen van het Klavertje 4-gebied.

Het ontbreken van een adequate ontsluiting voor de bedrijventerreinen en glastuinbouw leidt tot gebruik van de bestaande wegen als ontsluitingsroutes. Dit heeft een negatief en ongewenst effect op de functie van de wegen voor het lokale en interlokale verkeer.

Verkeersbelasting

De autosnelwegen rond het studiegebied en de wegen in het gebied zelf hebben een relatief hoge verkeersdruk. Dit wordt veroorzaakt door de autonome groei van de hoeveelheid personen- en vrachtverkeer en door de toename van de verkeersintensieve functies in de nabijheid van deze wegen (groei van Venlo-Blerick, Sevenum en Horst aan de Maas, groei van glastuinbouw en bedrijvigheid). Deels wordt de autonome groei veroorzaakt door sluipverkeer: omdat het snelwegennet een te hoge verkeersdruk kent zoeken automobilisten alternatieve routes binnendoor. Als gevolg van de autonome ontwikkelingen, zowel binnen het studiegebied als daarbuiten, neemt de verkeersintensiteit nog verder toe.

De modelberekeningen in de Tracénota/MER laten zien dat de verkeersvraag van de activiteiten in het Klavertje 4-gebied leidt tot overbelasting van het wegennet in het noordelijk deel van het gebied (Horsterweg, Venrayseweg, de toe- en afritten naar de A73). Doordat deze wegen zowel voor de ontsluiting van werkgebied Klavertje 4 (waaronder Greenpark) als voor de aansluiting van Venlo (inclusief het veilingterrein), Horst en Grubbenvorst van cruciaal belang zijn, kan worden geconcludeerd dat de verkeerssituatie in 2020 een zwaar knelpunt wordt. Na 2020 zal door de beoogde verdere intensivering van het gebruik de verkeersdruk verder toenemen.

Ook de ontsluitingswegen in het zuidelijk deel van het studiegebied zijn zwaar belast. Bij de bestaande aansluiting van Trade Port West op de A67 komen hoge kruispuntbelastingen voor, wat de doorstroming belemmert.

Voor de nabije toekomst voldoet de bestaande aansluiting naar verwachting nog. Op de langere termijn wordt de verkeersdruk echter zo groot dat dit tot problemen kan leiden op de aansluiting A67 met congestie en verslechtering van de bereikbaarheid als gevolg.

Doorkijk 2030

De plannen voor de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 kijken verder dan 2020. De plannen gaan er van uit dat in 2020 de maximale gebiedsuitbreiding is gerealiseerd, waarna in de periode 2020 - 2040 het gebied zich geleidelijk verder kan ontwikkelen door wijzigingen en intensiveringen van het ruimtegebruik, binnen de in 2020 bereikte ruimtelijke grenzen. Deze verdere ontwikkeling leidt naar verwachting tot een verdere groei van het verkeersaanbod. De doelstelling voor de Greenportlane is dat deze voldoende capaciteit heeft om ook na 2020 te kunnen blijven functioneren. In de Tracénota/MER is daarom ook aandacht besteed aan de verkeersbelasting na 2020.

Ontsluiting Floriade

In 2012 vindt in het studiegebied, ten zuiden van het plangebied, de internationale tuinbouwtentoonstelling Floriade plaats. Het (tijdelijke) Floriadeterrein wordt na 2012 omgevormd in het bedrijvenpark Greenpark, met kantoorfuncties in een groene omgeving. Voor de Floriade is een goede aansluiting op het hoofdwegennet van cruciaal belang.

Ten behoeve van de Floriade is een separate m.e.r.-procedure doorlopen. Daaruit blijkt dat de bestaande aansluiting op de A73 en de bestaande wegenstructuur in het studiegebied onvoldoende capaciteit hebben om de Floriade goed en veilig bereikbaar te maken. De Floriade (en in een later stadium bedrijvenpark Greenpark) profiteren van de aanleg van de Greenportlane, omdat dit terrein anders niet goed (en zelfstandig) kan worden ontsloten. Van belang hierbij is dat de bestaande functies in het gebied -zoals het veilingterrein- ook tijdens de Floriade goed bereikbaar moeten blijven. De Floriade is daarmee van belang voor de timing van de aanleg van de Greenportlane, maar als zodanig niet de reden waarom de Greenportlane nodig is.

Spoor en water geen alternatief

Voor de bereikbaarheid van het Klavertje 4-gebied is een nieuwe hoofdonsluiting voor vracht- en personenauto's noodzakelijk. Andere modaliteiten (voor vracht: water of rail, voor personen: openbaar vervoer en de fiets) kunnen weliswaar in beperkte mate bijdragen aan het verminderen van de druk op het wegennet, maar zijn geen realistisch alternatief voor de ontsluiting van het Klavertje 4-gebied.

Fasering in de planologische planvorming van de Greenportlane

In de Tracénota/MER is de noodzaak voor, en zijn de effecten van de Greenportlane in principe beoordeeld voor de situatie in 2020. In dat jaar is volgens de planning die voor de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 wordt gehanteerd het gehele gebied ontwikkeld; dat wil zeggen: omgevormd van de bestaande (in hoofdzaak agrarische) functie naar glastuinbouw en bedrijventerrein. Dit is circa tien jaar na het beoogde ruimtelijk besluit over de Greenportlane (een gebruikelijk peiljaar voor het beoordelen van effecten van ruimtelijke plannen, ook wel de planperiode genoemd) . De Greenportlane zoals in dit plan is uitgewerkt zal binnen de planperiode worden uitgevoerd.

In relatie tot de ontwikkeling van de Greenportlane heeft reeds vooroverleg plaatsgevonden met diverse partijen. Uit dit vooroverleg is gebleken dat voor de kortere termijn de belangrijkste prioriteiten voor de Greenportlane zijn: de ontsluiting van het Floriadeterrein dat in 2012 in gebruik wordt genomen, en dat na afloop van de Floriade wordt omgevormd tot een bedrijvenpark (Greenpark), alsmede een goede ontsluiting van het toekomstige (en deels al gerealiseerde) bedrijventerrein TradePort Noord. Beide ontwikkelingen zijn gelegen in het noordelijke gedeelte van het plangebied, waarbij met name de aansluiting van de Greenportlane op de A73 van belang is.

Bij het zuidelijk deel van de Greenportlane is de urgentie geringer en zijn er meer onzekere variabelen van invloed op de keuze van de Greenportlane (tempo van ontwikkeling Klavers, samenhang met verkeersproblematiek van de A67).

Voor het zuidelijk deel is dan ook, mede naar aanleiding van de zienswijzen en resultaten van het faseringsonderzoek, besloten de discussie over de aansluiting op de A67 uit te stellen en gebruik te blijven maken van de bestaande aansluiting op de A67.

Fasering in de breedte

Onder fasering in de breedte wordt de mogelijkheid verstaan dat de Greenportlane in eerste instantie wordt aangelegd als een weg met 2x1 rijstroken, met de optie om in een later stadium te verbreden naar 2x2 rijstroken. Fasering in de breedte is voor de Greenportlane niet beschouwd als een maatregel bevorderlijk voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief uit het MER.

Gezien de verkeersbelasting van de Greenportlane bieden 2x1 rijstroken voor de gehele Greenportlane onvoldoende capaciteit. Bij een te kleine capaciteit kan congestie ontstaan, wat leidt tot extra emissies van luchtverontreinigende stoffen. Gezien de functie van de Greenportlane is niet te verwachten dat een kleinere capaciteit zal leiden tot minder verkeer: het gaat immers grotendeels om verkeer met een herkomst of bestemming in het Klavertje 4-gebied. Alleen bij de alternatieven C en IV (zie § 3.2) is sprake van een relevant aandeel sluipverkeer, dat bij een kleinere capaciteit zou afnemen.

Vervolgens is ook de milieuwinst van een op deze manier gefaseerde aanleg gering. Uitgangspunt is dat kunstwerken (zoals de kruising met de spoorlijn) en grondlichamen al direct op 2x2 rijstroken worden ontworpen en aangelegd. Het gehele wegprofiel bestaat voor een relatief groot deel uit bermen en dergelijke: deze zijn ook bij een uitvoering met 2x1 rijstroken noodzakelijk. Verder is van belang dat de milieugevolgen van de aanleg van de Greenportlane niet groot zijn als gevolg van de effecten van de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 zelf en de geringe milieuwaarde van het gebied. De belangrijkste negatieve gevolgen voor het milieu treden op door het gebruik (met name geluid, verstoring van natuurwaarden) en zijn niet gekoppeld aan het ruimtebeslag. Ook voor de effecten op natuurwaarden heeft fasering in de breedte weinig meerwaarde: effecten door verstoring en versnippering blijven bij een smallere weg ongeveer gelijk en het ruimtebeslag in de Ecologische Hoofdstructuur (dat overigens per alternatief verschilt, maar vooral optreedt bij de aansluiting van de Greenportlane op de A73) wordt bij een smallere Greenportlane niet

wezenlijk verminderd. Als laatste kan worden vastgesteld dat het (ook vanuit energiegebruik) efficiënter is om de Greenportlane in één keer aan te leggen.

2.2.1 Tracé van de Greenportlane

Het voorliggende inpassingsplan wordt in vergelijking met het ontwerp zodanig aangepast dat uitsluitend het weggedeelte vanaf de Venloseweg/Eindhovenseweg tot en met de aansluiting op de A73 juridisch-planologisch wordt mogelijk gemaakt. Het inpassingsplan geldt, conform de Wet ruimtelijke ordening, voor een planperiode van maximaal 10 jaar. Het nu opgenomen tracé van de A73 tot en met de Venloseweg/Eindhovenseweg voldoet tot het einde van de planperiode (circa 2020) als hoofdonthuizing van het gebied, met dien verstande dat naar verwachting een opwaardering van de huidige aansluiting op de A67 dient plaats te vinden (passend binnen de geldende bestemming). Daarmee lijkt het opgenomen tracé van de Greenportlane sterk op alternatief A, zoals dat is opgenomen in de Tracénota/MER. De Greenportlane wordt toekomstvast (2x2-rijstroken) uitgevoerd, ook voor de tijd na de planperiode van het inpassingsplan (na 2020). Uit de Tracénota/MER Greenportlane blijkt dat een fasering in de aanleg (eerst 2x1, later 2x2 rijstroken) geen meerwaarde heeft voor het milieu.

Voor de aansluiting van de Greenportlane op de A67, waarvoor de bestaande aansluiting vooralsnog in stand blijft, is naar verwachting een verkeerskundige aanpassing noodzakelijk om gedurende de planperiode te kunnen voorzien in een afdoende verkeersafwikkeling. De Provincie draagt zorg voor deze aanpassingen. De exacte vormgeving van de aansluiting is momenteel nog in onderzoek. Zo dient waarschijnlijk het aantal rijstroken op het bestaande viaduct over de A67 te worden verruimd en dienen bij de verkeersregelin-stallaties bij de kruispunten extra opstelstroken te worden toegevoegd. Hiervoor dienen dan de bestaande fietsstroken plaats te maken. Ter vervanging daarvan wordt gedacht aan een (tijdelijke) fietsbrug. De exacte locatie hiervan is nog niet bekend. Deze eventuele aanpassingen van de bestaande aansluiting en van de bestaande wegen zijn mogelijk binnen de vigerende bestemmingsplannen.

3 Milieueffectrapportage

Dit hoofdstuk geeft een samenvatting van de belangrijkste conclusies uit de Tracénota/MER, die ten grondslag hebben gelegen aan de keuzes in het PIP. Hierbij is in paragraaf 3.1 tot en met 3.3 uitgegaan van de alternatieven zoals beschreven in de Tracénota/MER. In paragraaf 3.4 is de motivatie voor het voorkeursalternatief zoals opgenomen in het ontwerp-PIP beschreven. Paragraaf 3.5 geeft een beschouwing in hoeverre de milieueffecten van het in dit PIP gepresenteerde aangepaste voorkeursalternatief afwijken van de effecten zoals beschreven in de Tracénota/MER en of dit consequenties heeft voor de besluitvorming.

3.1 Waarom een Tracénota/MER

Voor de Greenportlane geldt de verplichting om een milieueffectrapportage (MER) op te stellen, omdat het een autoweg betreft vallend onder categorie 1.2 van onderdeel C van de bijlage van het besluit m.e.r..

De, als losse bijlage bij dit inpassingsplan bijgevoegde, Tracénota/MER beschrijft de voorgenomen ontwikkeling, de ontwikkelde alternatieven en de effecten van de verschillende alternatieven. In dit hoofdstuk is een samenvatting gegeven alsmede een onderbouwing van het voorkeursalternatief.

De m.e.r.-procedure voor de Greenportlane is gestart in december 2007. Op 25 maart 2008 hebben GS de richtlijnen vastgesteld. Deze zijn gehanteerd als basis voor de Tracénota/MER.

De Tracénota/MER is gekoppeld aan het eerste ruimtelijke besluit dat concreet de realisatie van de Greenportlane mogelijk maakt. Het eerste concrete en voor beroep vatbare ruimtelijke besluit is het besluit in het kader van het voorliggende inpassingsplan Greenportlane. De Tracénota/MER is gepubliceerd tegelijkertijd met het ontwerp inpassingsplan.

De Tracénota/MER Greenportlane is door de Provincie Limburg gebruikt bij het opstellen van het inpassingsplan.

3.2 Alternatieven

In een MER worden de effecten van de voorgenomen activiteit (in dit geval het aanleggen van een nieuwe wegverbinding tussen de A67 en A73, ten behoeve van de ontsluiting van het Klavertje 4-gebied) beschreven aan de hand van concrete oplossingsrichtingen, aangeduid als alternatieven. Een alternatief is een mogelijk tracé voor de Greenportlane, in de vorm van een globaal (schets-)ontwerp (inclusief de hoogteligging) en de plaats en vorm van de aansluitingen en kunstwerken. De alternatieven moeten zodanig zijn dat ze voldoen aan de geformuleerde doelen en dus een oplossing bieden voor de ontsluitingsproblematiek van de gebiedsontwikkeling Klavertje 4.

Vanwege de bepalingen in de Wet milieubeheer moeten in een MER 'alle realistische alternatieven' worden onderzocht. Er is daarom een brede verkenning uitgevoerd naar mogelijke tracés voor de Greenportlane. Deze verkenning heeft uiteindelijk geleid tot het aanduiden van een beperkt aantal alternatieven. De analyse van mogelijkheden voor een tracé voor de Greenportlane laat zien dat het niet zinvol is om tracés te onderzoeken in het (noord)westelijke deel van het zoekgebied. Vanuit de kenmerken van het gebied bestaat daarvoor geen aanleiding. Dergelijke tracés liggen relatief ver van het zwaartepunt van de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 en passen niet goed bij de ruimtelijke visie op de gebiedsontwikkeling.

Er is daarom alleen gekeken naar tracés nabij de begrenzing van het bestaande Trade Port West. Het gevolg hiervan is dat ook maar één locatie voor de (ongelijkvloerse) kruising met de spoorlijn is onderzocht. Dit heeft het vervolgens mogelijk gemaakt om onderscheid te maken in twee tracédelen: ten noorden en ten zuiden van de spoorlijn Eindhoven - Venlo. Beide delen kunnen in principe onafhankelijk van elkaar worden beschouwd en voor beide delen afzonderlijk zijn alternatieven benoemd. Een compleet tracé kan dus worden samengesteld uit een alternatief voor het zuidelijk deel en een alternatief voor het noordelijk deel.

De twee delen van de Greenportlane sluiten op elkaar aan bij de kruising met de spoorlijn. In alle gevallen wordt uitgegaan van een hoge ligging van de Greenportlane (spoorlijn op maaiveld, Greenportlane bovenlangs). Een variant met een verdiepte ligging (tunnel onder spoorlijn) is niet onderzocht. Dit is gedaan omdat een verdiepte ligging in dit gebied geen milieuvoordelen oplevert: het tracé ligt temidden van een gebied dat wordt getransformeerd tot stedelijk gebied.

Zuidelijk deel

Voor het zuidelijk deel van de Greenportlane zijn vier alternatieven (A, B, AB en C) onderzocht. Westelijk van de bestaande aansluiting (A) worden de mogelijkheden voor de plaats van een nieuwe (vervangende) aansluiting beperkt door Traffic Port. Omdat Traffic Port als een harde belemmering is beschouwd, moet een nieuwe aansluiting oostelijk of westelijk daarvan worden gesitueerd (B of C). Verder is alternatief AB dat uitgaat van een halve nieuwe aansluiting B (alleen in westelijke richting) met een halve bestaande aansluiting A in oostelijke richting. Van belang hierbij zijn tevens de plannen voor het glastuinbouwgebied Siberië, ten zuiden van de A67.



Figuur 5a Alternatieven zuidelijk deel (van links naar rechts A, B, C en AB)

Noordelijk deel

Voor het noordelijk deel van de Greenportlane (tussen de spoorlijn Eindhoven-Venlo en de A73) zijn vier alternatieven onderzocht. Voor de locatie van aansluiting op de A73 is geen corridor beschikbaar waarbinnen geen enkele belemmering aanwezig is: een tracé voor de Greenportlane gaat in meer of mindere mate altijd ten koste van de Ecologische Hoofdstructuur, glastuinbouwgebied of bestaande woningen en/of bedrijven.

Er zijn vier mogelijke locaties voor aansluiting op de A73 geselecteerd:

- I. bij de bestaande aansluiting op de A73 (Grubbenvorst);
- II. direct ten zuiden van buurtschap Californië;
- III. direct ten noorden van buurtschap Californië;
- IV. verder naar het noorden.

De locaties hiervan zijn bepaald door (als hard beschouwde) belemmeringen in de zone westelijk langs de A73. Het gaat hierbij om infrastructuur en om bestaande en geplande woningen en bedrijven (waaronder de glastuinbouw in het gebied Californië). Oostelijk van de A73 speelt tevens Fresh Park Venlo (het veilingterrein) en de EHS mee.

Omdat de alternatieven I, II en III (naar verwachting) leiden tot ruimtebeslag in de EHS is ook alternatief IV meegenomen. Dit tracé ligt relatief ver van het zwaartepunt van de verkeersgenererende functies in het Klavertje 4-gebied, maar ligt niet in de EHS.



Figuur 5b Alternatieven noordelijk deel (van links naar rechts: I, II, III en IV)

Referentiesituatie voor de ruimtelijke effecten

Voor de beschrijving van de effecten is er in de Tracénota/MER van uitgegaan dat de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 daadwerkelijk plaatsvindt. Voor de beoordeling van de effecten op de milieusituatie betekent dit dat in de Tracénota/MER niet de bestaande milieusituatie, maar de situatie zoals die door de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 ontstaat, is gehanteerd als de referentiesituatie.

De manier waarop de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 daadwerkelijk plaatsvindt is echter nog niet bekend. Dit komt onder andere door de wederzijdse afhankelijkheid van (de tracékeuze van) de Greenportlane en de invulling van het gebied (als verdere uitwerking van het Ruimtelijk ontwerp Klavertje 4).

Er zijn twee uitwerkingen voor de gebiedsontwikkeling Klavertje 4: de POL-aanvulling of het Ruimtelijk ontwerp Klavertje 4. De POL-aanvulling is een meer abstracte, op het toekennen van functies gericht beeld van de ontwikkelingen in het studiegebied. Het Ruimtelijk ontwerp Klavertje 4 lijkt -als kaartbeeld- concreter dan de POL-aanvulling, maar is nadrukkelijk meer een visie over de ruimtelijke principes van de gebiedsontwikkeling dan een ruimtelijk schetsontwerp. Het is dan ook te verwachten dat het daadwerkelijke ontwerp voor de inrichting van het gebied afwijkt van het Ruimtelijk ontwerp Klavertje 4. Voor beide varianten geldt overigens dat het gehele Klavertje 4- gebied zal transformeren van agrarisch gebied (bestaand situatie) naar bedrijventerrein of projectvestiging glastuinbouw.

In de Tracénota/MER is het Ruimtelijk ontwerp Klavertje 4 gehanteerd als de ruimtelijke vertaling van de referentiesituatie, omdat dit een concreter beeld geeft. In hoofdstuk 6 van de Tracénota/MER (deel A) wordt nader ingegaan op de relevantie van de keuze van de referentiesituatie.

3.3 Effecten en beoordeling

In de Tracénota/MER is een uitgebreide beschrijving en beoordeling van de effecten van de alternatieven opgenomen aan de hand van een groot aantal milieuaspecten en criteria. Voor het grootste deel van de aspecten blijken de gevolgen voor het milieu relatief gering in vergelijking met de referentiesituatie.

Zuidelijk deel

De verschillen in milieueffecten tussen de alternatieven ten zuiden van de spoorlijn zijn gering. Dit geldt met name voor de alternatieven A, B en AB. Dit komt doordat de milieugevolgen niet groot zijn en doordat de alternatieven zelf (qua ligging e.d.) relatief weinig verschillen.

Alternatief C heeft relatief de grootste impact op de omgeving. Daar waar alternatieven A, B en AB ruimtelijk aansluiten op de grens van Trade Port West en daarmee het (nu nog) landbouwgebied tussen Trade Port West en Sevenum voor een groot deel intact laten, doet alternatief C dit niet. Alternatief C heeft daarbij enig effect op archeologie, cultuurhistorie en landschap.

Alternatief A ligt deels over bestaand tracé en heeft hierdoor minder ruimtebeslag tot gevolg dan de alternatieven B en AB. Daarbij ligt alternatief A op maaiveld. Alternatief B heeft een enigszins negatief effect op het Provinciale Ontwikkelingsgebied Groen (POG) ten zuiden van de A67, een effect dat A en AB niet hebben. De alternatieven B en AB hebben daarnaast door de verhoogde ligging een groter visueel effect op het landschap dan alternatief A. Voor al deze effecten geldt dat deze in de context van de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 als weinig ernstig kunnen worden beschouwd.

Samenvattend: de effecten van de alternatieven zijn relatief beperkt en de verschillen tussen de alternatieven zijn niet groot. Alternatief A heeft daarbij de minste effecten en alternatief C relatief de meeste effecten.

In onderstaande tabel is per milieuaspect de rangorde van de alternatieven aangegeven (1 = beste, 4 = minst gunstig).

Tabel 3.1: Rangorde van de alternatieven voor het zuidelijk deel van het tracé, beoordeling milieugevolgen

Aspect	alternatieven			
	A	B	C	AB
Natuur	1	2	4	2
geluid en trillingen	nagenoeg geen onderscheid			
Landschap	1	2	3	2
cultuurhistorie en archeologie	1	1	3	1
luchtkwaliteit	nagenoeg geen onderscheid			
externe veiligheid	nagenoeg geen onderscheid			
bodem en water	nagenoeg geen onderscheid			
sociale aspecten	1	1	3	1
ruimtegebruik	1	2	4	2
duurzaamheid	2	3	4	1

Noordelijk deel

Voor de alternatieven ten noorden van de spoorlijn is het beeld ten aanzien van milieueffecten complexer dan ten zuiden van het spoor.

Alternatief I heeft in totaliteit de minste gevolgen voor het milieu, maar er is wel een klein effect op beschermde natuurwaarden en er moet gesloopt worden. Daarnaast leidt dit alternatief in vergelijking met de andere alternatieven tot een iets grotere toename van de geluidhinder bij een klein aantal woningen.

Het westelijk deel van alle alternatieven (globaal ten westen van de Venrayseweg) ligt in het gebied dat wordt getransformeerd tot bedrijventerrein. Dit speelt zowel op basis van de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 en het Ruimtelijk ontwerp K4, maar is ook al mogelijk op basis van het vigerende POL. In dit deel van het gebied zijn de milieugevolgen van de Greenportlane, afgezet tegen de referentiesituatie, niet groot en weinig onderscheidend.

De alternatieven II, III en IV hebben meer effecten op het milieu. Het belangrijkste verschil in effecten ligt in het ruimtebeslag in de EHS. Dit effect is vooral het gevolg van de ligging van de aansluiting op de A73. Alternatief II heeft het grootste ruimtebeslag in de EHS. Alternatief III leidt tot een klein ruimtebeslag in de EHS, in omvang vergelijkbaar met dat van alternatief I. De reden om alternatief IV in deze Tracénota/MER te beschouwen was de ligging buiten de EHS.

Naast het effect op natuurwaarden verschillen de alternatieven op een aantal andere, meer ondergeschikte effecten:

aantasting cultuurhistorische (II en III) en archeologische waarden (III en IV);
sloop van enkele woningen en bedrijfspanden (II en IV);
noodzaak aanpassen hoogspanningsmasten (III en IV).

De verschillen tussen de alternatieven II, III en IV zijn gering. In tabel 3.2 is de rangorde van de alternatieven aangegeven.

Tabel 3.2: Rangorde van de alternatieven voor het noordelijk deel van het tracé, beoordeling milieugevolgen

aspect	alternatieven			
	I	II	III	IV
natuur	3	4	2	1
geluid en trillingen	3	2	2	1
landschap	1	4	2	3
cultuurhistorie en archeologie	1	2	3	4
luchtkwaliteit	nagenoeg geen onderscheid			
externe veiligheid	nagenoeg geen onderscheid			
bodem en water	nagenoeg geen onderscheid			
sociale aspecten	nagenoeg geen onderscheid			
ruimtegebruik	1	3	2	4
duurzaamheid	2	1	3	4

3.4 Voorkeursalternatief

3.4.1 Motivatie voorkeursalternatief

Op grond van artikel 7.26 onder d. van de Wet milieubeheer (Wm) dient in het inpassingsplan in ieder geval te worden vermeld:

- a. de wijze waarop rekening is gehouden met de in de Tracénota/MER beschreven gevolgen voor het

- milieu van de activiteit waarop het plan betrekking heeft en;
- b. hetgeen is overwogen omtrent de in de Tracénota/MER beschreven alternatieven.

De beschrijving en beoordeling van de milieugevolgen maakt duidelijk dat voor de meeste beschouwde milieuaspecten de gevolgen niet groot en weinig onderscheidend zijn in vergelijking met de referentiesituatie. Dit is het gevolg van een aantal factoren:

- in het zoekgebied voor de alternatieven zijn geen belangrijke milieuwaarden in het geding (wat deels het gevolg is van de afbakening van het zoekgebied op basis van milieufactoren);
- bij het ontwikkelen van de alternatieven is waar mogelijk rekening gehouden met de bestaande waarden;
- mitigerende maatregelen beperken de effecten.

Daarnaast is van belang dat de context van de Greenportlane als gevolg van de autonome ontwikkeling sterk zal veranderen. De transformatie van het gebied zelf (referentiesituatie) is veel grootschaliger en heeft meer effecten dan de Greenportlane. De Greenportlane zelf veroorzaakt geen 'nieuw' verkeer, maar leidt tot een andere verdeling van het verkeer (dat door de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 wordt gegenereerd) over het wegennet.

De constatering dat de milieugevolgen weinig onderscheidend zijn speelt met name in het deel ten zuiden van het spoor. In het deel ten noorden van het spoor zijn de effecten, vooral voor natuur en ook voor geluid, groter. Hier leiden de milieugevolgen tot meer onderscheid tussen de alternatieven.

Hoofddoelstelling: waarborgen goede bereikbaarheid en ontsluiting Gebiedsontwikkeling Klavertje 4

Alle alternatieven voldoen aan de hoofddoelstelling om een goede ontsluiting te realiseren voor de Gebiedsontwikkeling Klavertje 4. De Greenportlane is bij de meeste alternatieven grotendeels in de gebiedsontwikkeling gelegen en biedt voldoende mogelijkheden voor rotondes en/of kruisingen om de verschillende deellocaties van het Klavertje 4-gebied te kunnen ontsluiten en onderling te verbinden.

Van de alternatieven voor het zuidelijke deel van de Greenportlane voldoen de alternatieven B en AB het best aan de hoofddoelstelling. Dit wordt veroorzaakt door de goede verkeersstructuur en de eenduidigheid van de Greenportlane als hoofdontsluitingsas voor de gebiedsontwikkeling. Ook alternatief C zorgt in principe voor een goede ontsluiting, maar is door de grotere afstand tot de gebiedsontwikkeling minder herkenbaar als de hoofdontsluiting van Klavertje 4. Alternatief A presteert verkeerskundig minder goed.

De alternatieven B en AB voldoen goed aan de doelstellingen voor de Greenportlane. Uiteindelijk is de voorkeur gegeven aan alternatief B. De redenen hiervoor zijn als volgt. Alternatief AB bestaat uit twee halve aansluitingen. De wegbeheerder van de snelweg, Rijkswaterstaat (RWS), is daarvan geen voorstander. Daarnaast is AB vanuit de doelstelling om tot één herkenbare ontsluiting van 'Klavertje 4' te komen minder gunstig dan alternatief B. Aan het verschil in omrijafstand voor een deel van het verkeer van Trade Port West is minder gewicht toegekend.

Ook voor het noordelijk deel van de Greenportlane voldoen de vier alternatieven aan de hoofddoelstelling. De alternatieven III en IV liggen echter relatief ver van het zwaartepunt van de verkeersproductie van het Klavertje 4 gebied. Alternatief I voldoet verkeerskundig goed en heeft als pluspunt verder dat dit alternatief, door de situering van de aansluiting nabij de veiling en Greenpark, goed aansluit bij de doelstelling aangaande de herkenbaarheid van de Greenportlane als ontsluitingsas van de gebiedsontwikkeling. Alle alternatieven (uitgezonderd A) zijn toekomstvast en hebben voldoende capaciteit om de toekomstige toename van verkeer in het kader van voorziene gebiedsontwikkelingen na 2020 (voor zover nu bekend) te

kunnen verwerken. Alternatief A is minder gunstig dan de andere alternatieven, omdat gebruik wordt gemaakt van de bestaande aansluiting.

Bij alle alternatieven is aan de orde dat, naast de Greenportlane zelf, er een goede ontsluitingsstructuur van het Klavertje 4-gebied noodzakelijk is. Alle alternatieven maken dat in principe goed mogelijk. Eventuele knelpunten in de verkeersafwikkeling liggen buiten de Greenportlane zelf.

Op basis van de verkeersmodellen in het kader van de Tracénota/MER is geconcludeerd dat een Greenportlane met 2x2-rijstroken noodzakelijk is. Indien de Greenportlane wordt uitgevoerd met 2x1-rijstroken zou dit volgens de berekeningsmodellen onvoldoende zijn voor een goede en vlotte afwikkeling van het verkeer. Bij een te kleine capaciteit kan congestie ontstaan, wat ook leidt tot extra emissies van luchtverontreinigende stoffen. Gezien de functie van de Greenportlane is niet te verwachten dat een kleinere capaciteit leidt tot minder verkeer: het gaat immers grotendeels om verkeer met een herkomst of bestemming in het Klavertje 4-gebied. Wel behoort het tot de mogelijkheden om de Greenport gefaseerd (eerst 2x1-rijstroken) aan te leggen. Gezien de samenhang tussen de Greenportlane en de gebiedsontwikkeling Klavertje 4, ligt het voor de hand deze fasering af te stemmen op het realisatietempo van de gehele gebiedsontwikkeling. Vooralsnog maakt het PIP de realisatie van 2x2 rijstroken voor de gehele Greenportlane mogelijk.

Verder laten berekeningen uit de Tracénota/MER zien dat de Greenportlane functioneert als de hoofdontsluiting van het gebied. De Greenportlane leidt zelf niet tot een toename van de hoeveelheid verkeer (verkeersvraag veroorzaakt door gebiedsontwikkeling Klavertje 4), maar wel tot een andere routekeuze door het verkeer. De alternatieven waarbij de aansluitingen op de A67 en A73 verder van Zaarderheiken liggen (alternatieven C, III en IV) hebben daardoor hogere verkeersintensiteiten dan de andere alternatieven.

Greenportlane en Limburg principles

Uit de analyse van de duurzaamheidsaspecten en de Limburg principles blijkt dat onderscheid kan worden gemaakt tussen ruimtelijk relevante aspecten (die samenhangen met de keuze van het tracé) en de duurzaamheidsaspecten die niet samenhangen met de keuze van het tracé. Het zorgvuldige proces van het ontwikkelen van de alternatieven, waarbij rekening wordt gehouden met de bestaande functies en waarden (lagenbenadering), geeft invulling aan 'duurzaamheid' voor de ruimtelijke aspecten.

De overige duurzaamheidsaspecten zijn sterk gebonden aan het concrete niveau van ontwerp, aanleg, gebruik, beheer en onderhoud. Alle alternatieven, zowel voor het noordelijke als het zuidelijke deel, maken het realiseren van een duurzame Greenportlane mogelijk. Het verkeer over de Greenportlane zal voorlopig nog afhankelijk blijven van het gebruik van fossiele brandstoffen.

Herkenbaarheid en allure

De herkenbaarheid en allure van de Greenportlane als hoofdontsluiting van het Klavertje 4-gebied is voor een deel afhankelijk van de vormgeving van de weg zelf (wegprofiel, inpassing en aankleding van de weg). In dit opzicht zijn de alternatieven niet onderscheidend. Voor de herkenbaarheid en allure is verder van belang dat vanaf de snelwegen A73 en A67 de Greenportlane herkenbaar is als de hoofdontsluiting: de aansluiting van de Greenportlane moet functioneren als de poort naar Klavertje 4.

De herkenbaarheid wordt positief beïnvloed in het geval de aansluitingen in of dichtbij de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 liggen en zichtbaar zijn vanaf de snelweg. De omgeving zelf draagt dan bij aan de herkenbaarheid.

Alternatief B en in mindere mate ook AB (vanwege de opdeling in twee halve aansluitingen) bieden van de aansluitingen op de A67 qua ligging en vormgeving de beste mogelijkheden om als entree van het Klavertje 4-gebied te dienen. De aansluiting van alternatief C ligt erg excentrisch ten opzichte van de gebiedsontwikkeling. Alternatief A heeft het bezwaar dat de eigenlijke Greenportlane pas op enige afstand van de snelweg begint; dit alternatief is daardoor minder herkenbaar als de verkeersas van de gebiedsontwikkeling.

De noordelijke alternatieven III en IV liggen excentrisch ten opzichte van de gebiedsontwikkeling. De alternatieven II en vooral I liggen in het gebied waar aan beide kanten van de A73 herkenningspunten van de bedrijvigheid van het Klavertje 4-gebied aanwezig zijn. Deze alternatieven bieden daardoor een goed uitgangspunt om te worden ontwikkeld tot een herkenbare en passende entree van het Klavertje 4-gebied.

Verbeteren leefbaarheid kernen

De Greenportlane mag niet leiden tot verslechtering van de leefbaarheid in de omliggende kernen en moet zo mogelijk bijdragen aan de verbetering daarvan. De alternatieven voldoen aan deze doelstelling. Er is wel enig verschil in de mate waarin de alternatieven bijdragen aan het verbeteren van de leefomgeving. De Greenportlane leidt (in vergelijking tot een autonome ontwikkeling zonder Greenportlane) tot een afname van verkeer van en naar Sevenum en Horst. Voor Horst geldt daarnaast dat vooral het aandeel vrachtverkeer afneemt. Voor Sevenum geldt dat alternatief C het meest gunstig is, voor Horst zijn alternatieven II en III het meest gunstig. De verschillen zijn echter gering. De Greenportlane heeft geen wezenlijk effect op de verkeersstromen van en naar Maasbree. Het effect op Grubbenvorst hangt af van welk alternatief bekeken wordt. Alternatieven II en III leiden tot een toename van verkeer van en naar Grubbenvorst, alternatief I en IV tot een afname.

Ontsluiting Floriade

Bij de alternatieven voor het noordelijk deel is van belang in hoeverre deze bijdragen aan het mogelijk maken van een goede bereikbaarheid van de Floriade in 2012. De alternatieven II, III en IV liggen relatief ver van het Floriadeterrein. Bij deze alternatieven zijn, naast de Greenportlane (en met name de aansluiting op de A73 die daar onderdeel van uitmaakt) aanvullende maatregelen nodig om de Floriade bereikbaar te maken. Door de relatief grote afstand vraagt dat relatief veel inspanningen. Bij alternatief I is het bereikbaar maken van de Floriade minder ingrijpend.

Zuidelijk deel

Als voornaamste onderbouwing om alternatief B als voorkeursalternatief aan te wijzen is de optimale balans tussen doelbereik en milieugevolgen. Dit geldt ook voor alternatief AB. Alternatief C is zowel ten aanzien van doelbereik als van de milieugevolgen minder gunstig dan de andere alternatieven. Alternatief A heeft weliswaar wat minder gevolgen voor het milieu, maar is ten aanzien van het doelbereik duidelijk minder gunstig en minder toekomstvast dan de alternatieven B en AB.

Noordelijk deel

Voor het noordelijke deel biedt alternatief I een relatief gunstige combinatie van doelbereik en effecten. Dit alternatief is gunstig gesitueerd ten opzichte van het zwaartepunt van de gebiedsontwikkeling en leidt tot een herkenbare hoofdontsluiting van het Klavertje 4-gebied. Nadeel van dit alternatief is de toename van de geluidbelasting bij een klein aantal woningen in het gebied. Daarnaast is er een klein ruimtebeslag in EHS-gebied ten oosten van de A73.

Alternatief II heeft als belangrijk nadeel het relatief grote ruimtebeslag in de EHS. Bovendien is dit alternatief ten aanzien van het doelbereik niet gunstiger dan de andere alternatieven.

Alternatief III is ten aanzien van het doelbereik (de grotere afstand tot het zwaartepunt van de gebiedsontwikkeling en de minder vanzelfsprekende herkenbaarheid vanaf de snelweg A73) minder gunstig dan alternatief I. De effecten zijn naar omvang vergelijkbaar met die van alternatief I.

Alternatief IV heeft enkele duidelijke nadelen, zowel ten aanzien van de effecten (zoals het ruimtebeslag in het glastuinbouwgebied Californië) als ten aanzien van het doelbereik. Dit alternatief ligt ver van het zwaartepunt van de gebiedsontwikkeling 'Klavertje 4' en is relatief aantrekkelijk als sluiproute A73-A67 (ontwijken Zaarderheiken). De meerwaarde is dat dit alternatief (als enige) geen ruimtebeslag in de EHS heeft.

Alternatief I is gunstig gesitueerd ten opzichte van het Floriadeterrein en biedt van de vier alternatieven de beste mogelijkheid om een goede ontsluiting van de Floriade te realiseren.

Voor een volledige beschrijving van het voorkeursalternatief en de effecten wordt verwezen naar de Tracénota/MER.

3.4.2 Meest-milieuvriendelijk alternatief (MMA)

Op grond van de milieueffecten en de mate van doelrealisatie is er voor gekozen om de combinatie van de alternatieven B (zuidelijk van spoorlijn) en I (noordelijk van de spoorlijn) aan te duiden als de basis voor het MMA met de volgende aanvullende maatregelen:

- het toepassen van een geluidarme verharding;
- het deels half verdiept aanleggen;
- het aanbrengen van faunapassages, ongeveer ter plaatse van de geplande golfbaan.

Door het treffen van een aantal mitigerende maatregelen worden de effecten van de Greenportlane beperkt. Dit is met name relevant in het noordelijk deel van het gebied. Door het toepassen van maatregelen kunnen de effecten van het wegverkeerslawaai worden teruggedrongen. Ook de effecten op natuurwaarden kunnen worden beperkt. Of en op welke wijze deze maatregelen kunnen worden uitgevoerd, wordt hieronder besproken.

In het kader van de Wet geluidhinder is het reeds noodzakelijk om enkele geluidsmaatregelen te treffen. In ieder geval is het noodzakelijk om enkele delen van de Greenportlane te voorzien van stil/ geluidarme verharding om te kunnen voldoen aan de uiterste grenswaarde zoals genoemd in de Wet geluidhinder.

Het deels verdiept aanleggen van de Greenportlane is onderzocht, maar is uit kostenoverwegend oogpunt niet overgenomen in het voorkeursalternatief. Daar waar dit het meeste effect zou hebben, in het middengebied, is een verdiepte ligging onder meer moeilijk in verband met de aanwezigheid van leidingen.

Het realiseren van faunapassages kan niet worden afgedwongen op basis van het inpassingsplan, maar wordt wel mogelijk gemaakt.

Naast de fysieke maatregelen gaat het MMA uit van het stimuleren van het gebruik van collectieve vormen van vervoer en het fietsgebruik. Dit zijn maatregelen die niet met het inpassingsplan geregeld/afgedwongen kunnen worden. Het inpassingsplan (de planregels) maakt in ieder geval de realisatie van deze maatregelen niet onmogelijk.

In het kader van dit inpassingsplan is een natuurcompensatieplan opgesteld, dat (wettelijk verplicht) negatieve effecten als gevolg van deze ruimtelijke ontwikkeling compenseert. Hierbij wordt opgemerkt dat bij de tracékeuze en inrichting van de Greenportlane al zoveel mogelijk rekening is gehouden met de ecologische waarden van het plangebied en de directe omgeving.

3.5 Milieugevolgen aangepast tracé Greenportlane

Het tracé, zoals dat in het vast te stellen inpassingsplan wordt vastgelegd, komt qua tracé overeen met alternatief A-I uit de Tracénota/MER en is derhalve aan te merken als één van de onderzochte tracés in de Tracénota/MER. Er is dus geen sprake van een nieuw alternatief.

Ten zuiden van de spoorlijn wijkt het in dit inpassingsplan opgenomen tracé op enkele onderdelen af van alternatief A: het tracé tussen spoor en de Venloseweg/ Eindhovenseweg is dat van alternatief B zonder de doorgaande Greenportlane over de Venloseweg/ Eindhovenseweg. In alternatief A in de Tracénota/MER is de optimalisatie van de bestaande aansluiting op de A67 meegenomen.

Het gedeelte van de Greenportlane tussen de Venloseweg/ Eindhovenseweg en de A73 ten noorden van het spoor wijkt ruimtelijk niet wezenlijk af van alternatief I zoals bestudeerd in de Tracénota/MER en in het ontwerp-PIP.

Er is ook een kleine wijziging doorgevoerd in het tracé bij de aansluiting op de A73. Het betreft hier een kleine verschuiving van de as van de Greenportlane, vanwege het optimaliseren van de aansluiting in verband met de ontsluiting van het veilingterrein.

De aan het ruimtebeslag gerelateerde milieueffecten (bodem, water, natuur, landschap, cultuurhistorie, archeologie, ruimtegebruik) van het opgenomen tracé wijken daardoor niet wezenlijk af van de effecten zoals voor A en I beschreven in de Tracénota/MER.

Doordat de aansluiting op de A67 anders is dan in het tracé van het ontwerp-inpassingsplan kan het nu opgenomen tracé mogelijk wel andere effecten hebben op het verkeer en op de aan de verkeersstromen gerelateerde milieugevolgen. Hoewel de verwachting is dat een eventuele afwijking valt binnen de bandbreedte van de effectbeschrijvingen in de Tracénota/MER zijn, om hierover geen onduidelijkheid te laten bestaan, aanvullende berekeningen met het verkeersmodel gemaakt voor alternatief A-I. Uit de aanvullende modelberekeningen blijkt dat de verkeersbelasting op de Greenportlane ten opzichte van het alternatief B-I enigszins lager is door het deels gewijzigde tracé, waardoor de milieueffecten ook geringer zijn.

Voor het aspect wegverkeerslawaaï zijn vanwege de aanpassingen van het tracé en het advies van de Commissie voor de m.e.r. nieuwe berekeningen uitgevoerd, ondermeer vanwege de te verlenen hogere grenswaarden in het kader van de Wet geluidhinder. Deze resultaten zijn verwerkt in hoofdstuk 7 van de toelichting.

Op het gedeelte van de Venloseweg/ Eindhovenseweg tussen de aansluiting op de A67 en de aansluiting van de Greenportlane is de verkeersbelasting van het gewijzigde tracé iets hoger dan bij het tracé uit het ontwerp-inpassingsplan. Hier zijn echter geen geluidgevoelige bestemmingen aanwezig. De belasting van het wegennet als gevolg van het nu opgenomen tracé valt binnen de bandbreedte van de effecten van de alternatieven zoals opgenomen in de Tracénota/MER. Het nu opgenomen tracé lijkt sterk op de combinatie van de alternatieven A (zuidelijk deel Greenportlane) en I (noordelijk deel Greenportlane).

3.6 Evaluatie

Wettelijk heeft het bevoegd gezag de verplichting om een evaluatieonderzoek te (laten) verrichten als het besluit tot stand is gekomen met behulp van een m.e.r.. In de Tracénota/MER is een voorstel voor het evaluatieprogramma opgenomen. Dit is in het inpassingsplan overgenomen.

Voor de realisatie van de Greenportlane kan de m.e.r.-evaluatie verschillende doelen dienen:

- het invullen van (voor de besluitvorming essentiële) leemten in kennis;
- het vergelijken van de daadwerkelijk optredende milieugevolgen met de in dit rapport voorspelde gevolgen;
- het waarborgen dat de ontwikkeling plaatsvindt volgens de gestelde doelen en de in dit rapport en voor de besluitvorming gehanteerde uitgangspunten.

Daarnaast dient in de evaluatie te worden nagegaan, in hoeverre de in rapport voorspelde effecten daadwerkelijk op zullen treden (monitoring milieugevolgen). Aandachtspunten hierbij zijn:

- het monitoren van de verkeersintensiteiten en –afwikkeling in en rond het plangebied;
- het monitoren van de veranderingen in geluidklimaat in en rond het plangebied;
- het monitoren van (de effecten op) flora en fauna in de omgeving van het plangebied, vooral de effecten op de nieuwe natuur.

4 Beschrijving Greenportlane

In dit hoofdstuk wordt het wegontwerp en de exacte ligging van de Greenportlane in beeld gebracht. De Greenportlane is uitgewerkt op basis van het in de Tracénota/MER gekozen voorkeursalternatief (VKA) dat wordt gevormd door alternatief B-I. Allereerst wordt ingegaan op de randvoorwaarden en de uitgangspunten die ten grondslag hebben gelegen aan het wegontwerp en de tracékeuze.

4.1 Randvoorwaarden en uitgangspunten

Eén van de eisen voor de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 heeft betrekking op de ontsluiting van het gebied. Het project Greenportlane richt zich op het realiseren van de hoofdontsluiting. Voor de Greenportlane is het Programma van Eisen (PvE), dat in het kader van de Tracénota/MER is opgesteld, verder uitgewerkt in een aantal functionele eisen op een lager niveau. In dit PvE is een aantal functionele eisen opgenomen voor het wegontwerp:

- de Greenportlane maakt het Klavertje 4-gebied op een betrouwbare en robuuste wijze bereikbaar over de weg;
- de Greenportlane dient herkenbaar te zijn in zijn functie en is de identiteitsdrager van het Klavertje 4-gebied;
- de Greenportlane dient een logisch onderdeel te vormen van de wegeninfrastructuur in het gebied;
- een goede verbinding en ontsluiting met het onderliggend wegennet dient gewaarborgd te zijn;
- de Greenportlane dient optimaal rekening te houden met de bestaande waarden;
- de Greenportlane dient optimaal rekening te houden met de bestaande en vastgestelde toekomstige ontwikkelingen;
- de Greenportlane dient optimaal rekening te houden met de voorgenomen gebiedsontwikkeling Klavertje 4;
- de Greenportlane dient sober doch functioneel verantwoord te zijn;
- de Greenportlane dient in 2012 beschikbaar te zijn;
- de Greenportlane vormt een duurzame en veilige ontsluiting;
- de realisatie van de Greenportlane op basis van het 'cradle to cradle' principe dient mogelijk te zijn.

4.2 Programma van Eisen voor de Greenportlane

De onzekerheden binnen het gebied Klavertje 4 hebben een ruimtelijke en daaraan gekoppeld een verkeerskundige component. Het ontwerp moet passen binnen de onzekerheden en de gehele bandbreedte van de mogelijke ontwikkelingen binnen de gebiedsontwikkeling dekken. Uitgangspunt voor de Greenportlane is dan ook dat het moet gaan om een toekomstvaste oplossing van de ontsluitingsproblematiek.

Voor het wegontwerp van de te ontwikkelen alternatieven wordt uitgegaan van de volgende ontwerputgangspunten:

- de provinciale vereisten aangaande wegontwerp;

- de alternatieven worden ontworpen volgens de principes van Duurzaam Veilig;
- er wordt rekening gehouden met de in de provinciale beleidsnota Regionaal Verbindend Wegennet neergelegde ontwerp-eisen;
- de alternatieven voldoen, waar relevant, aan de Nieuwe Ontwerprichtlijn Autosnelwegen (NOA) en het Handboek wegontwerp voor wegen buiten de bebouwde kom.

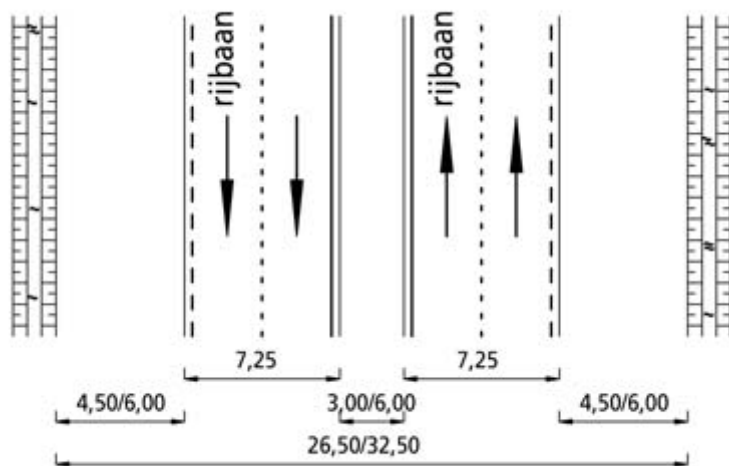
4.2.1 Ontwerptechnische eisen

De Greenportlane is gecategoriseerd als Gebiedsontsluitingsweg type 1 (zie figuur 6) en ontworpen conform de ontwerprichtlijnen van het Handboek Wegontwerp (CROW publicatie 164), gebaseerd op de principes van Duurzaam Veilig Verkeer.

De aansluitingen op de rijkswegen zijn ontworpen conform de Nieuwe Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen (NOA, Rijkswaterstaat).

De Greenportlane heeft onderstaande hoofdkenmerken:

- dubbelbaansweg met 2 rijstroken per rijrichting;
- rijbaanscheiding door middel van een middenberm;
- maximale snelheid bedraagt 80 km/u;
- obstakelvrije zone van 6,00 m (maaiveldligging);
- volledige scheiding van fietsers, bromfietzers, tractoren en overige motorvoertuigen met beperkte snelheid;
- uitwisseling met onderliggend wegennet door middel van een rotonde dan wel een voorrangskruispunt met een geavanceerde verkeerslichtenregeling²;
- uitwisseling met bovenliggend wegennet door middel van een ongelijkvloerse aansluiting;
- ongelijkvloerse kruisingen ten behoeve van langzaam verkeer;
- zo min mogelijk aansluitingen van het onderliggend wegennet.



Figuur 6: Globaal ruimtebeslag gebiedsontsluitingsweg type 1

2. In de oorspronkelijke projectscope is voor ongelijkvloerse aansluitingen geopteerd o.a. omwille van de gewenste allure die de weg dient te krijgen. Zoals verder is toegelicht is dit voor een deel van de weg niet te verantwoorden op basis van de geprognostiseerde verkeersintensiteiten.

4.2.2 Eisen ten aanzien van aansluiting op rijkswegen

Voor de aansluiting van de Greenportlane op de rijksweg A73 wordt rekening gehouden met het rijksbeleid ten aanzien van aansluitingen. Dit beleid legt beperkingen op ten aanzien van het aantal aansluitingen en de plaats van de aansluitingen. Voor de Greenportlane betekent dit concreet dat (met name vanwege de verkeersbelasting en het aandeel vrachtverkeer) er geen extra aansluiting op de A73 mogelijk is. Oftewel: de Greenportlane moet gebruikmaken van de bestaande aansluiting of, als dat niet mogelijk is, van een nieuwe aansluiting waarbij de bestaande aansluiting komt te vervallen.

4.3 Beschrijving ontwerp Greenportlane

De Greenportlane vormt een verbinding tussen de rijkswegen A67 en A73 en kruist de spoorlijn Eindhoven-Venlo. Uitwisseling met het bestaande onderliggende wegennet vindt plaats op twee locaties: ten zuiden van het spoor met de Venloseweg (N556) en ten noorden van het spoor met de Venrayseweg. Aansluiting van de (toekomstige) ontwikkelingen op de Greenportlane vindt plaats op drie locaties ten noorden van het spoor. Bestaande en nieuwe bedrijventerreinen ten zuiden van het spoor sluiten via de Venloseweg/Eindhovenseweg aan op de Greenportlane.

De ontsluiting van de Floriade is een belangrijk aandachtspunt voor de Greenportlane. Met de gekozen ligging en vormgeving van de aansluiting van de Greenportlane op de A73 en het onderliggende wegennet is een optimale ontsluiting van de Floriade, rechtsreeks op het autosnelwegennet mogelijk gemaakt.

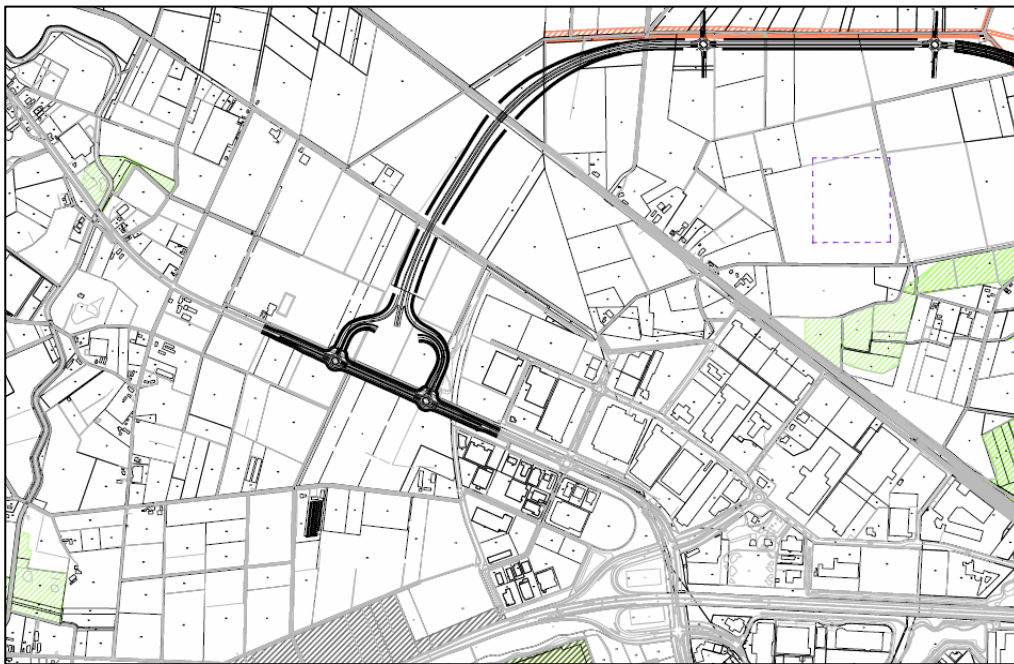
4.3.1 Zuidelijk deel (zie figuur 7)

De aansluiting van de Greenportlane met de Venloseweg/ Eindhovenseweg is vormgegeven als een gelijkvloerse aansluiting, waarbij aan de noordzijde van de Venloseweg/Eindhovenseweg een halfklaverbladaansluiting is ontworpen.

Een gelijkvloerse aansluiting door middel van een (meerstrooks-)rotonde of een kruispunt met een verkeersregelininstallatie heeft niet voldoende capaciteit om het (geprognostiseerde) verkeer op een duurzaam veilige en comfortabele wijze af te wikkelen.

De Greenportlane wordt tot aan de bovenzijde van de halfklaverbladaansluiting verhoogd aangelegd. Hierbij wordt rekening gehouden met een verlenging van de Greenportlane op de langere termijn. De bestaande langzaam-verkeerverbinding langs de Venloseweg/ Eindhovenseweg kan op maaiveldniveau worden afgewikkeld (onderdeel van de rotondes).

De toe- en afritten van de Greenportlane worden met behulp van turborotondes aangesloten op de Venloseweg/Eindhovenseweg. De Venloseweg/Eindhovenseweg wordt ter hoogte van de aansluiting omwille van de benodigde opstelcapaciteit nabij de rotondes opgewaardeerd van 2x1 tot 2x2 rijstroken.



Figuur 7: Ontwerp Greenportlane ten zuiden van het spoor

Vanaf de aansluiting op de Venloseweg/Eindhovenseweg loopt het tracé van de Greenportlane in noordelijke richting langs de buitenrand van het bestaande Trade Port West richting het spoor waar de Greenportlane het spoor bovenlangs kruist. Omwille van de ongelijkvloerse kruisingen ligt het gehele tracé tussen de Venloseweg/ Eindhovenseweg en het spoor op een hoogte van circa 6 à 7 meter boven het bestaande maaiveld.

Ter hoogte van de kruising met de Dorperdijk wordt een onderdoorgang voor alle verkeer gerealiseerd.

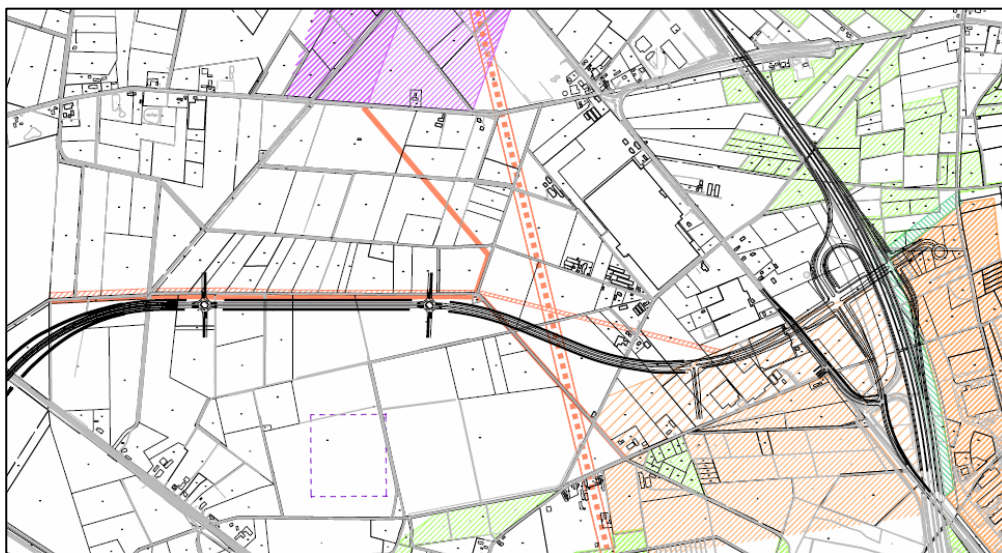
Ter hoogte van de kruising met de spoorlijn is sprake van een ruimtereservering voor het realiseren van meerdere spoorbanen ten behoeve van een railterminal. Bij de uiteindelijke inpassing van de Greenportlane dient er zoveel mogelijk rekening mee te worden gehouden dat voor de te zijner tijd te bouwen railterminal op de locatie Heierhoeve een adequate wegontsluiting mogelijk blijft.

4.3.2 Noordelijk deel: tussen spoorlijn en A73 (zie figuur 8)

Na de kruising met het spoor gaat de Greenportlane over van een verhoogde ligging naar een maaiveldligging. De nieuwe ontwikkelingen in het Klavertje 4-gebied worden door middel van twee turborotondes aangesloten op de Greenportlane. Dit ondermeer ter ontsluiting van het glastuinbouwgebied Californië via Trade Park Noord. Een turborotonde biedt op deze locatie voldoende capaciteit en heeft omwille van de verkeersveiligheid (duurzaam veilig) de voorkeur. Bovendien past dit beter bij de wegcategorie. Ongelijkvloerse aansluitingen conform de aansluiting met de Venloseweg/ Eindhovenseweg zijn vanuit capaciteitsoverwegingen niet mogelijk.

De exacte positie en technische vormgeving van deze rotondes is voornamelijk nog niet bekend en hangt af van de definitieve invulling van de gebiedsontwikkeling. Deze worden uitgewerkt en gerealiseerd in de ruimtelijke plannen voor de gebiedsontwikkeling. Wel is van belang dat hier ruimte is voor maximaal twee rotondes en dat de rotondes op een afstand van minimaal 600 meter van elkaar worden gepositioneerd, rekening houdend met verkeersveilig aanrijden vanaf het viaduct boven het spoor aan de westzijde tot aan de

rotonde, en rekening houdend met de geluidsruijnte aan de oostzijde op basis van het hogere-grenswaardenbesluit. Daarnaast zal realisatie eerst dan plaatsvinden wanneer een concrete gebiedsontwikkeling langs de weg aan de orde is, waarvoor overigens aanvullend een m.e.r. zal moeten worden uitgevoerd. Ook zijn de rotondes zo ver van elkaar te positioneren ten behoeve van de doorstroming en de minimaal benodigde afstand voor de bewegwijzering.



Figuur 8: Ontwerp Greenportlane ten noorden van het spoor

Voor de oostelijke aansluiting op de A73 wordt een nieuwe aansluiting gemaakt ter hoogte van de bestaande aansluiting nr. 12 (Grubbenvorst). De bestaande aansluiting (de toe- en afritten) komt hiermee te vervallen en wordt volledig vervangen door de nieuwe aansluiting.

Ten oosten van de A73 is een (halve) haarlemmermeeraansluiting ontworpen om het ruimtebeslag richting Freshpark en de aantasting van de EHS te beperken. Deze aansluitvorm maakt een rechtstreekse noordelijke aansluiting van Freshpark op de Greenportlane en de A73 mogelijk.

Door de situering van de nieuwe aansluiting ten noorden van de bestaande dient de bestaande oostelijke parallelbaan van de A73 verlengd te worden. De nieuwe toe- en afrit sluiten aan op deze parallelbaan. De bestaande op- en afrit van de aansluiting nr. 12 (Grubbenvorst) aan de oostzijde van de A73 komt hiermee te vervallen. Deze op- en afrit blijft echter tijdelijk behouden ten behoeve van de ontsluiting gedurende de Floriade om zo het verkeer richting Floriade en richting Freshpark zoveel mogelijk te scheiden.

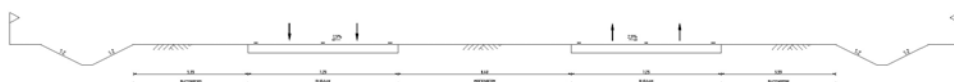
De aansluiting ten westen van de A73 is vormgegeven als een kwart klaverblad. Aangezien de Venrayseweg eveneens op de A73 moet worden aangesloten is een andere vormgeving niet mogelijk.

De beide kruispunten van de Greenportlane met de toe- en afritten kennen een zware verkeersbelasting en worden voorzien van de benodigde opstelvakken en een verkeersregelininstallatie om zo het verkeer afdoende en comfortabel te kunnen afwikkelen.

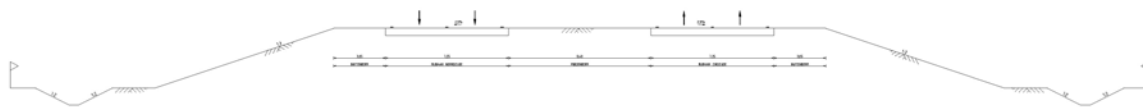
Greenpark is voorzien van twee ontsluitingswegen: de noordwest-ontsluiting wordt rechtstreeks aangesloten op de Greenportlane (T-aansluiting), de noordoost-ontsluiting wordt aangesloten op het noordelijk gedeelte van de Venrayseweg (T-aansluiting). Beide aansluitingen worden omwille van de zware verkeersbelasting voorzien van de benodigde opstelvakken en een verkeersregelininstallatie. De benodigde noordoost-aansluiting op Venrayseweg wordt gerealiseerd binnen het bestemmingsplan Floriade/Greenpark. Voor de noordwest-ontsluiting rechtstreeks op de Greenportlane is de aansluiting opgenomen in voorliggend

inpassingsplan. Het deel tussen de Greenportlane en de Venrayseweg kent daarbij een uitvoering met 2x2 rijstroken. Bij de kruispunten met de Greenportlane en de Venrayseweg zullen meer opstelstroken worden gerealiseerd.

Om het verkeer ter hoogte van de aansluiting van de Greenportlane op de A73 op een efficiënte wijze af te wikkelen dienen de verschillende verkeersregelinstantaties (vier stuks) door koppeling op elkaar afgestemd te worden.



Figuur 9a: Principe dwarsprofiel Greenportlane op maaiveld



Figuur 9b: Principe dwarsprofiel Greenportlane in ophoging

Ter hoogte van de aansluiting van de Greenportlane op de A73 ligt de Greenportlane circa 5 meter boven het bestaande maaiveld (zie figuur 9b). De Greenportlane kruist eveneens het noordelijke gedeelte van de Venrayseweg bovenlangs en gaat daarna over naar een maaiveldligging (zie figuur 9a).

5 Juridische planbeschrijving

5.1 Ruimtelijk plan

De uit de vorige hoofdstukken en uit hoofdstuk 7 (milieu- en overige aspecten) voortvloeiende gegevens vormen randvoorwaarden voor het ruimtelijke ordeningsbeleid met betrekking tot de Greenportlane. In het plangebied is een ingrijpende ruimtelijke ontwikkeling voorzien, die in dit inpassingsplan geregeld wordt. Dit inpassingsplan heeft dan ook het karakter van een ontwikkelingsplan, zoals ook uit de juridische regeling van het inpassingsplan blijkt (zie paragraaf 5.2).

5.2 Juridische regeling

In deze paragraaf wordt een beschrijving gegeven van de juridische regeling van het inpassingsplan. De juridische regeling bestaat uit een verbeelding (zie paragraaf 5.2.1) en een set regels (zie paragraaf 5.2.2). Deze onderdelen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en dienen dan ook altijd gezamenlijk geraadpleegd en gelezen te worden.

5.2.1 Verbeelding

Op de verbeelding van het inpassingsplan zijn de verschillende percelen binnen het plangebied aangeduid met de bestemming 'Verkeer' of de bestemming 'Verkeer - Railverkeer', waarvoor regels zijn vastgelegd in artikel 3 en 4. Tevens zijn enkele dubbelbestemmingen opgenomen om de planologisch relevante leidingen en de mogelijk aanwezig archeologische waarden te beschermen.

5.2.2 Regels

De regels bestaan uit vier hoofdstukken. In hoofdstuk 1 zijn de inleidende regels opgenomen (artikel 1 en 2). Hoofdstuk 2 omvat de bestemmingsregels (artikel 3 en 4) en de dubbelbestemmingen (artikel 5, 6, 7 en 8). Verder zijn in hoofdstuk 3 de algemene regels opgenomen (artikel 9 t/m 13) en tot slot staan in hoofdstuk 4 de overgangs- en slotregels (artikel 14 en 15).

HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE REGELS

Artikel 1 Begrippen

De in de regels voorkomende begrippen worden hierin omschreven ter voorkoming van misverstanden of verschil in interpretatie.

Artikel 2 Wijze van meten

In dit artikel is een omschrijving gegeven van de wijze waarop het meten dient plaats te vinden.

HOOFDSTUK 2 BESTEMMINGSREGELS

De bestemmingen zijn opgebouwd uit de volgende onderdelen:

- een bestemmingsomschrijving;
- bouwregels.

Artikel 3 Verkeer

Voor de gehele Greenportlane met bijbehorende bermstroken en watergangen is de bestemming Verkeer opgenomen.

Mede gelet op het bepaalde in artikel 3.3.1 Bro is geregeld dat binnen deze bestemming verkeerswegen zijn toegestaan met maximaal 2 x 2 rijstroken inclusief alle bijbehorende voorzieningen. Op de verbeelding is het dwarsprofiel van de Greenportlane op meerdere punten weergegeven alsmede de ligging van de rotondes. Mocht bij de uitvoering van de werken blijken dat bijvoorbeeld het dwarsprofiel iets aangepast moet worden dan hebben Gedeputeerde Staten de bevoegdheid de profielen iets aan te passen, mits voldaan wordt aan de eisen van de Wet geluidhinder. Bij de realisering van de omlegging dient voldaan te worden aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op nabijgelegen geluidsgevoelige objecten dan wel de vastgestelde hogere grenswaarde zoals bepaald in het akoestisch onderzoek.

Binnen deze bestemming zijn voet- en fietspaden, geluidwerende voorzieningen en bermen en taluds toegestaan. Voor de in het plangebied aanwezige primaire watergangen alsmede één secundaire watergang (Dorperdijk) is specifiek de aanduiding 'water' opgenomen. Deze gronden zijn tevens bestemd voor de watergangen alsmede voor bijbehorende onderhoudsstroken.

Ten noordoosten van de spoorlijn, vanaf het punt waarop de Greenportlane op maaiveld komt te liggen, zijn maximaal twee aansluitpunten in de vorm van rotondes toegestaan. De onderlinge afstand van deze rotondes bedraagt minimaal 600 m. Dit gebied is aangegeven met de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - rotondes'.

Voor het gedeelte van het plangebied waar het geplande ecoduct is voorzien is de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - ecoduct' opgenomen. Naast de benodigde verkeersvoorzieningen zijn hier ook voorzieningen toegestaan voor een ecologische verbindingszone.

In de bouwregels is bepaald dat bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegestaan tot een hoogte van maximaal 5 m. Bouwwerken ten behoeve van de verkeersregeling, de verkeers- of wegaanduiding of de verlichting zijn niet geregeld binnen deze bestemming. Deze bouwwerken zijn allen vergunningvrij. Wel is bepaald dat viaducten en bruggen tot een hoogte van maximaal 8 meter mogen worden gebouwd. Dit is van belang bij de overgang bij het spoor en de snelwegen.

In het plangebied is sprake van een nationale leidingenstrook en - parallel aan de Venrayseweg - een straatpad. Beide zijn met een aanduiding opgenomen. In de leidingenstrook mogen geen gebouwen en bouwwerken worden geplaatst. Ten behoeve van het straatpad geldt een hoogtebeperking van 44 meter boven NAP.

In dit artikel is ook een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de aanwezige hoofdwatergangen met bijbehorende onderhoudsstroken te kunnen verleggen. Hiervoor dient dan wel een positief advies van het waterschap Peel & Maasvallei te zijn verkregen.

Artikel 4 Verkeer - Railverkeer

Voor de gronden ter plaatse van de spoorbaan alsmede de geplande bijbehorende railterminal is de bestemming Verkeer - Railverkeer opgenomen. Buiten de functies die genoemd zijn onder de bestemming Verkeer zijn hier tevens spoorwegen toegestaan met bijbehorende voorzieningen. Rekening is gehouden

met een reserveringszone voor de railterminal opgenomen waarbij rekening is gehouden met zes spoorbanen.

Artikel 5, 6 en 7 Leidingen (dubbelbestemmingen)

In het plangebied liggen enkele transportleidingen die planologisch relevant zijn. Het betreft een bovengrondse hoogspanningsleiding, een tweetal olieleidingen en een rioolpersleiding. Om de belangen van deze leidingen te regelen zijn voor de leidingen inclusief de bijbehorende zakelijk-rechtstroken zogenaamde dubbelbestemmingen opgenomen.

De gronden waarop deze dubbelbestemmingen rusten zijn primair bestemd voor de aanwezige leidingen en de bijbehorende zakelijk-rechtstroken. Bouwwerken en werken voor de 'onderliggende' bestemming Verkeer zijn uitsluitend toegestaan met respectievelijk een ontheffing of een aanlegvergunning indien de belangen van de leiding niet worden geschaad.

Artikel 8 Waarde - Archeologie (dubbelbestemming)

Voor een deel van het plangebied nabij de A73 geldt de dubbelbestemming Waarde-Archeologie. Deze gronden zijn primair bestemd voor de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden. Bouwwerken en werken zijn uitsluitend toegestaan met respectievelijk een ontheffing of een aanlegvergunning indien de belangen van de archeologische waarden niet worden geschaad. Speciaal van belang is dat zonder aanlegvergunning niet dieper mag worden gegraven dan 25 cm.

HOOFDSTUK 3 ALGEMENE REGELS

Artikel 9 Anti-Dubbeltelregel

Hierin is geregeld dat gronden die reeds bij een verleende bouwvergunning zijn meegenomen niet nog eens bij de verlening van een nieuwe bouwvergunning of het doen van een mededeling in aanmerking mogen worden genomen.

Artikel 10 Algemene ontheffingsregels

In dit artikel zijn de ontheffingsmogelijkheden opgenomen die voor het gehele plangebied van toepassing zijn. Het gaat hier om een ontheffingsmogelijkheid van maximaal 10% van de in de planregels opgenomen maten die noodzakelijk kan zijn voor een technisch betere realisatie van het project.

Artikel 11 Algemene wijzigingsregels

De algemene wijzigingsregels die voor het hele plangebied van toepassing zijn, zijn in dit artikel opgenomen.

Artikel 12 Algemene procedureregels

Bij de mogelijk op basis van het inpassingsplan toe te passen ontheffingen of wijzigingen is bepaald welke procedureregels moeten worden gevolgd.

Artikel 13 Verwerkelijking in de naaste toekomst

In dit artikel is bepaald dat de gronden aangegeven met de aanduiding 'Wro-zone - verwerkelijking in naaste toekomst' zijn aangewezen ten behoeve van verwerkelijking van het plan in de naaste toekomst. Op bijgevoegde kaarten zijn op een schaal van 1 : 2.500 de kadastrale percelen aangeduid.

HOOFDSTUK 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS

Artikel 14 Overgangsrecht

In dit artikel is het overgangsrecht met betrekking tot bouwwerken en gebruik opgenomen. Hierin is een regeling opgenomen om vergunde rechten die in strijd zijn met het inpassingsplan, te respecteren.

Artikel 15 Slotregel

Dit laatste artikel geeft de titel van de planregels aan.

5.3 Digitalisering en uniformering

Bij het opstellen van de verbeelding en de regels is uitgegaan van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2008) en de door het ministerie van VROM ontwikkelde standaarden voor Digitale Uitwisseling van Ruimtelijke Processen (DURP). Dat wil zeggen dat een vaste indeling van verbeelding en regels is aangehouden en dat de verbeelding is opgesteld op een zodanige wijze dat deze eenvoudig geschikt te maken is voor digitale toepassingen en uitwisseling met andere instanties (conform de Informatie Methodiek voor Ruimtelijke Ordening 2008).

6 Beleidskader

In dit hoofdstuk is een samenvatting opgenomen van het relevante ruimtelijk beleid van de verschillende bestuurlijke niveaus.

6.1 Rijksbeleid

6.1.1 Nota Ruimte

In de Nota Ruimte zijn de uitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland vastgelegd. Daarbij gaat het om inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020 met een doorkijk naar 2030. In de nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij de Nationaal Ruimtelijke Hoofdstructuur van Nederland (NRHS) een belangrijke rol zal spelen. De nota heeft vier algemene doelen:

1. versterken van de economie (oplossen van ruimtelijke knelpunten);
2. krachtige steden en een vitaal platteland (bevordering leefbaarheid en economische vitaliteit in stad en land);
3. waarborging van waardevolle groengebieden (behouden en versterken natuurlijke, landschappelijke en culturele waarden) en veiligheid (voorkoming van rampen).

In de nota staat 'ruimte voor ontwikkeling' centraal en gaat het kabinet uit van het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Deze nota ondersteunt gebiedsgerichte, integrale ontwikkeling waarin alle betrokkenen participeren. Het accent verschuift van 'toelatingsplanologie' naar 'ontwikkelingsplanologie'. 'Ruimte voor ontwikkeling' betekent ook dat het rijk voor ruimtelijke waarden van nationaal belang waarborgen creëert om die te kunnen behouden en ontwikkelen.

In de Nota Ruimte zijn vijf tuinbouwregio's, de zogenaamde Greenports, van internationaal belang benoemd. De regio Venlo is één van deze Greenports. Het rijk vindt het van belang dat de tuinbouwfunctie in deze vijf locaties behouden blijft en wordt versterkt. Vanuit internationale economisch perspectief is het beleid van Rijk en Provincie gericht op versterking van de Greenports, waar primaire productie, handel en distributie ruimtelijk zijn gebundeld. Deze bundeling leidt tot economische schaalvoordelen en tot efficiëntie in de agrologistiek. Het rijksbeleid is erop gericht de ruimtelijke ontwikkeling van de Greenports zodanig te sturen dat hun functie als Greenport ook op lange termijn blijft behouden en/of wordt versterkt.

De met de Nota Ruimte verschenen Nota Pieken in de Delta plaatst Venlo met de stedelijke netwerken Brabantstad en Zuid-Limburg in de context van de ontwikkeling van Zuidoost-Nederland tot een toptechnologische regio. Het rijk zal zich inzetten voor de realisering van grote en complexe bedrijventerreinen (topprojecten) die veelal gelegen zijn binnen de economische kerngebieden. Bij de keuze voor bundeling van infrastructuur richt het rijk zich op de hoofdverbindingssassen die de mainports Schiphol en Rijnmond en de omliggende regio's verbinden met de belangrijkste grootstedelijke gebieden in Nederland en het buitenland. Tot de hoofdverbindingssassen rond Venlo behoren de A2, A67, A73 de IJzeren Rijn (spoorverbinding) en de Maas.

In juni 2008 heeft het kabinet de Realisatieparagraaf Nationaal ruimtelijk beleid vastgesteld. Deze paragraaf geeft inzicht in de door het kabinet gedefinieerde nationale belangen en de wijze waarop het rijk deze wil verwezenlijken. In het bijzonder welke belangen zullen worden gewaarborgd in de AMvB ruimte. Het resultaat is een overzicht van de kaders die het kabinet stelt voor het handelen van medeoverheden. De Realisatieparagraaf beschrijft enerzijds voor de Nota Ruimte hoe het beleid van de PKB-teksten wordt gerealiseerd en anderzijds voor de andere vigerende ruimtelijke nota's hoe de PKB-teksten daarin, die bedoeld zijn om door te werken tot op lokaal niveau, worden gerealiseerd.

De Realisatieparagraaf krijgt de status van structuurvisie en wordt toegevoegd aan onder andere de Nota Ruimte. De Realisatieparagraaf geeft gemeenten en Provincies helderheid over de nationale belangen en daarmee ook over de vraag of over een ruimtelijk plan vooroverleg met het rijk noodzakelijk is.

De inhoud van de ruimtelijke belangen ligt in het verlengde van de bestaande beleidslijnen. En van elk nationaal belang op de lijst is nagegaan of het nodig, mogelijk en wenselijk is om nieuwe juridische bevoegdheden van het rijk in te zetten, met name een rijksinpassingsplan of een AMvB. Deze Realisatieparagraaf geeft over de inzet daarvan uitsluitel.

De volgende nationale belangen die van belang zijn voor de Greenportlane:

- Verbetering van de basiskwaliteit van de gehele hoofdinfrastructuur;
- Behoud en versterking op lange termijn van de tuinbouwfunctie in de vijf Greenports;
- Borging van milieukwaliteit en externe veiligheid;
- Het op orde brengen en houden van het hoofdwatersysteem ter bescherming van het land tegen overstromingen, veiligstelling van de zoetwatervoorraden, voorkoming van watertekorten en verzilting, verbetering van de kwaliteit van het oppervlaktewater, de zorg voor een goede ecologische waterkwaliteit en de versterking van de ruimtelijke kwaliteit;
- De realisatie, bescherming, instandhouding en verdere ontwikkeling van bijzondere waarden van de Vogel en Habitat Richtlijn- en NatuurBeschermingswet-gebieden, de Ecologische Hoofdstructuur en robuuste ecologische verbindingen;
- Economische groei en een stevige internationale concurrentiepositie vereisen dat Nederland economie, ruimte en verkeer en vervoer in samenhang ontwikkelt.

6.1.2 Nota Mobiliteit

Mobiliteit is voor burgers een belangrijke bestaansvoorwaarde. Het verplaatsen van mensen en goederen levert een belangrijke bijdrage aan de economische, sociale en/of individuele ontplooiing. Het algemene uitgangspunt voor mobiliteitsbeleid is dan ook "mobiliteit mag". Maar behalve een positieve bijdrage aan de maatschappij kent mobiliteit ook maatschappelijke consequenties. Beleidsmatig wordt er naar gestreefd de consequenties tot een minimum te beperken: Mobiliteit met verstand.

6.1.3 Nationaal Milieubeleidsplan 4

Met het Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4) uit juni 2001 is een nieuwe beleidscyclus gestart met een over meerdere decennia vol te houden pad van transitie naar duurzaamheid.

De verschillende transities zijn ondergebracht in drie clusters:

- transitie naar een duurzame energiehuishouding;
- transitie naar een duurzaam gebruik van biodiversiteit en hulpbronnen;
- transitie naar duurzame landbouw.

Het NMP 4 beoogt het permanente proces van verbetering te versterken door integrale oplossingen in ontwikkelen voor hier en nu, voor elders en later.

De kwaliteit van de leefomgeving wordt bepaald door het aanbod van woningen, werkgelegenheid, winkels en andere voorzieningen in de omgeving en door de aanwezigheid van groen, natuur, ruimte en afwisseling van karakteristieke gebieden. Ook blijkt de waardering van het stedelijk gebied steeds meer gekoppeld te worden aan de waardering van het landelijk gebied en omgekeerd. Het milieubeleid draagt echter ook bij aan de kwaliteit van de leefomgeving. Milieu en ruimtelijke ordening raken steeds meer verweven. Milieubeleid en ruimtelijk beleid moeten elkaar dan ook versterken.

Om de bijdrage van het milieubeleid aan de kwaliteit van de leefomgeving te versterken worden drie veranderingen aangebracht:

- de samenhang tussen milieu- en ruimtelijk beleid;
- de samenhang tussen het beleid van verschillende overheden wordt versterkt;
- de verantwoordelijk van medeoverheden voor de plaatselijke leefomgeving wordt vergroot.

Het uitgangspunt is dat de verantwoordelijkheid voor het definiëren en realiseren van milieukwaliteit en de uitvoering van het beleid op het meest passende bestuursniveau komt te liggen.

6.1.4 Pieken in de Delta

De Nota Pieken in de Delta is de economische agenda voor de rijksoverheid, zoals de Nota Ruimte de ruimtelijke agenda is. In Pieken in de Delta worden 6 economische regio's met bijzondere kwaliteiten en potenties genoemd. Klavertje 4 maakt deel uit van één van de regio's: de Technologische Top Regio Zuid-Oost Nederland.

6.2 Provinciaal en regionaal beleid

6.2.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006

Op 22 september 2006 hebben Provinciale Staten van Limburg het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL 2006) vastgesteld als opvolger van het POL uit 2001. Het POL 2006 is een structuurvisie (onder de WRO), het provinciaal waterhuishoudingplan, het provinciaal milieubeleidsplan en bevat de hoofdlijnen van het provinciaal verkeer- en vervoersplan. Tevens vormt het POL 2006 een economisch beleidskader op hoofdlijnen, voor zover het de fysieke elementen daarvan betreft. Tenslotte is het een welzijnsplan op hoofdlijnen, voor zover het de fysieke aspecten van zorg, cultuur en sociale ontwikkeling betreft.

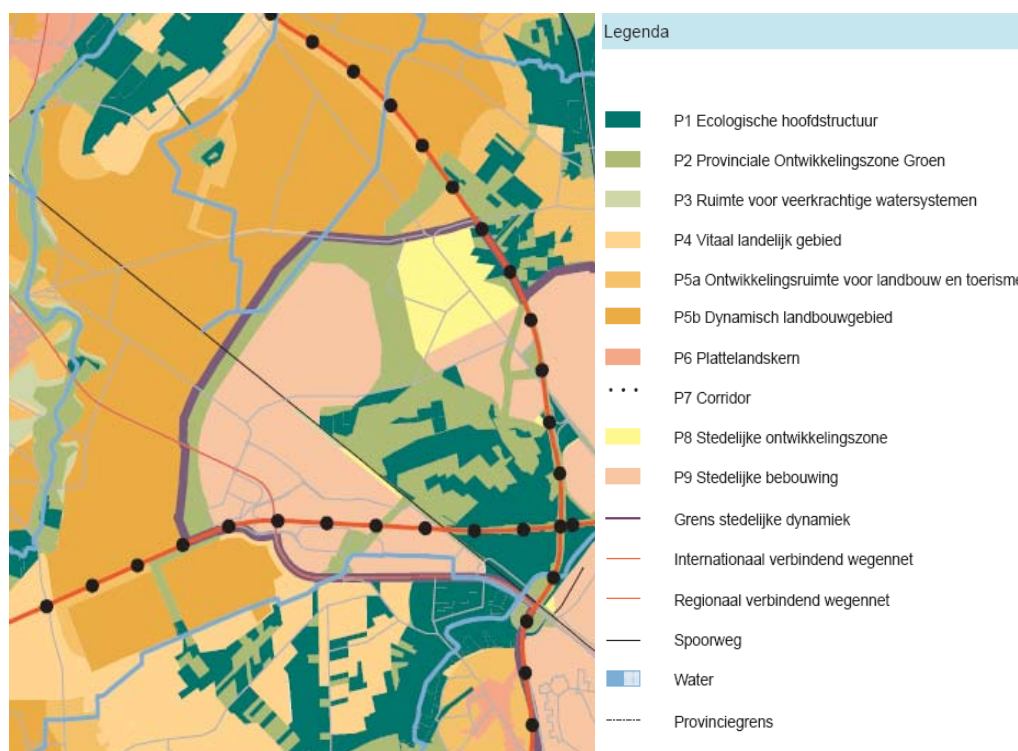
Het POL 2006 is een structuurvisie passend bij de nieuwe WRO die door de Provincie Limburg opgesteld is. De hoofdlijnen van de voor 2006 verschenen POL-aanvullingen en herzieningen zijn opgenomen in de tekst en in de kaartbeelden verwerkt. Er is bovendien invulling gegeven aan opdrachten die vanuit rijksbeleid (onder andere Nota Ruimte, Nota Mobiliteit) bij de Provincie zijn neergelegd. De ontwikkelingsgerichte werkwijze van de Provincie komt nadrukkelijker in het plan tot uiting. Hoofddoel van het omgevingsbeleid is het tot stand brengen van de kwaliteitsregio Limburg: een regio die de kwaliteit van leven en leren, van wonen en werken centraal stelt en die stevig is ingebed in internationaal verband.

De Provincie onderkent op grond van de aanwezige kenmerken en waarden in combinatie met de ontwikkelingsmogelijkheden een basis voor een gebiedsgerichte aanpak op meerdere niveaus: stedelijke

gebieden naast landelijke gebieden, en daarop voortbordurend het onderscheiden van (negen) perspectieven. Dit vertaalt zich in perspectieven op de ontwikkeling van beleidsregio's, zoals te zien in figuur 10 (uitsnede uit het POL2006). Deze thema's worden binnen deze paragraaf niet verder uitgewerkt maar komen terug in paragraaf 6.2.2.

De Provincie houdt vast aan het zo compact mogelijk houden van de steden en stadsregio's en een minstens gelijk blijvend aandeel van de stadsregio's in het totaal van woningen, werklocaties en arbeidsplaatsen. De ontwikkeling van de stadsregio's is een primaire verantwoordelijkheid van gemeenten. De Provincie let in het bijzonder op de regionale afstemming en op ontwikkelingen van bovenregionaal belang. Ontwikkelingen die de vitaliteit en leefbaarheid in de stadsregio's ten goede komen worden ondersteund.

Ook neemt de Provincie het voortouw bij complexe en geïntegreerde gebiedsontwikkeling en bij projecten van vitaal provinciaal belang, zoals grote bedrijventerreinen en onderdelen van het regionaal verbindend wegennet, zoals de voorgenomen ontwikkeling. De kwaliteit van het landelijk gebied is mede bepalend voor de aantrekkelijkheid van de stedelijke gebieden als vestigingsgebied. Er is een kwaliteitsslag aan de orde voor landbouw, recreatie, natuur, water en landschap.



Figuur 10: Uitsnede POL2006-kaart perspectieven voor het plangebied

In het POL 2006 zijn de volgende hoofdlijnen en ambities op het gebied van mobiliteit vastgelegd:

- De bereikbaarheid van Limburg op de schaal van Europese regio moet worden gegarandeerd. Daarvoor is het nodig dat het (inter)nationale netwerk van wegen, railverbindingen, waterwegen en technische infrastructuur compleet wordt gemaakt en het vereiste niveau krijgt;
- Wij willen zorgdragen voor een regionaal verbindend wegennet van goede kwaliteit, dat in staat is om het regionale verkeer op een vlotte en veilige manier af te wikkelen en daarmee bij te dragen aan de beoogde regionale bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid.

In het POL 2006 is met betrekking tot Greenport Venlo aangegeven dat de ontwikkelingen nader worden uitgewerkt in een POL-aanvulling (zie 6.2.2). Het POL 2006 ondersteunt het rijksbeleid en biedt een planologisch kader dat een deel van de voorgestane ontwikkelingen mogelijk maakt. Om verdere ontwikkeling mogelijk te maken is een POL-aanvulling opgesteld.

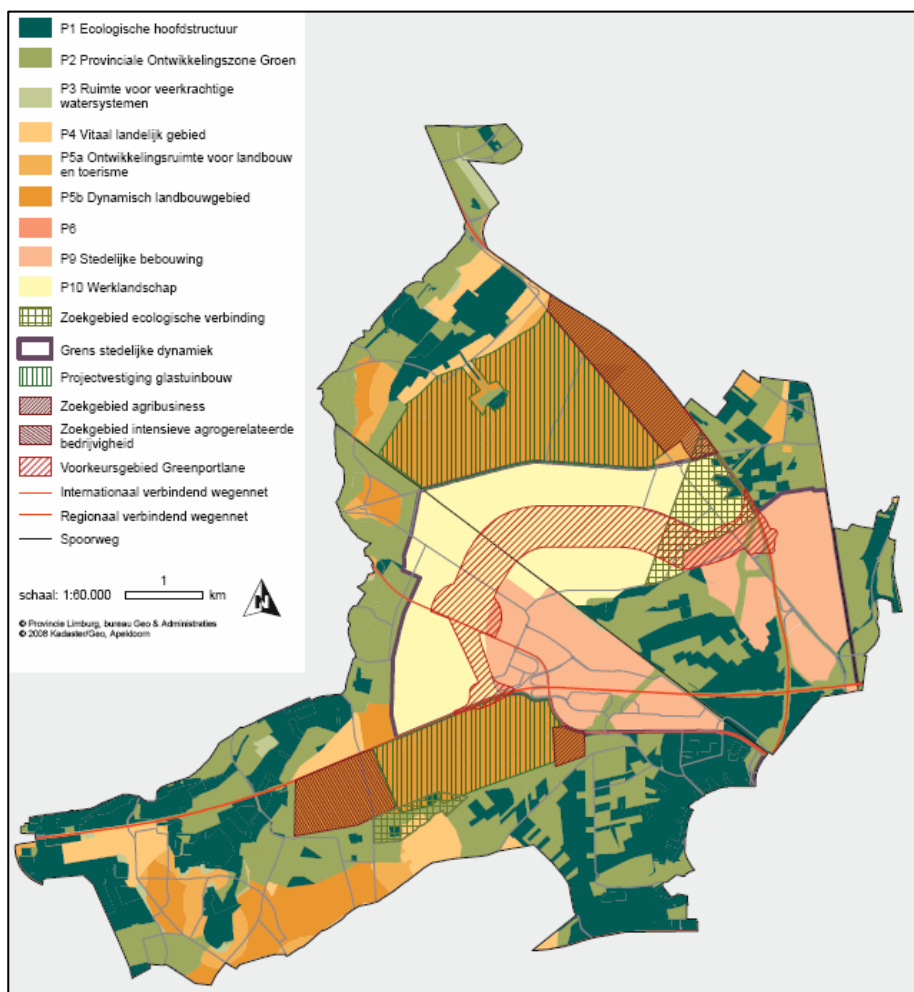
6.2.2 POL-aanvulling Gebiedsontwikkeling Klavertje 4

Niet al de voorgenomen ontwikkelingen binnen Klavertje 4 passen binnen de randvoorwaarden van het in 2006 vastgestelde POL. In het POL 2006 is daarom destijds een POL-aanvulling voor de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 aangekondigd. Deze POL-aanvulling is door Provinciale Staten (PS) van Limburg vastgesteld op 3 april 2009. De POL-aanvulling Gebiedsontwikkeling Klavertje 4 is de eerste planologische verankering van de gebiedsvisie voor Klavertje 4. Het plangebied maakt in het POL 2006 deel uit van de Provinciale Hoofdstructuur (PHS). Het wordt als een belangrijke bovenregionale opgave gezien om te zorgen voor voldoende grondaanbod, goede bereikbaarheid, duurzaamheid en landschappelijke inpassing en balans tussen rode en groene ontwikkelingen. Bij de POL-aanvulling wordt rekening gehouden met de inpassing in het landschap, natuur en water.

De POL-aanvulling geeft, samen met het POL2006, ruimte aan de gebiedsontwikkeling Klavertje 4. Dit omvat een aantal aanpassingen van het POL:

- Het omzetten van een deel van het huidige perspectief "P5b" in een aanduiding Agro-werklocatie te specificeren in een perspectief P10 'werklandschap'. Dit nieuwe perspectief richt zich op modulaire clusters van glastuinbouw, intensieve veehouderij en/of landbouwgerelateerde logistieke bedrijven binnen een robuuste casco van groen-, water- en recreatieve structuren.
- Het verleggen (oprekken) van de grens stedelijke dynamiek om de MLA-strip en de begrenzing van het nieuwe perspectief P10 'werklandschap' mogelijk te maken.
- Het uitwerken van de groene invulling van perspectief P2 (provinciale ontwikkelingszone groen), waarbij een deel van deze ontwikkelingszone wordt verlegd (ecologische verbindingszone Gekkegraaf) ten gunste van een meer robuuste groene structuur.
- Het terugbrengen van perspectief P5b 'Dynamisch landbouwgebied' naar de gebieden die buiten de nieuwe grens stedelijke dynamiek en buiten P1 en P2 vallen.

Figuur 11 geeft de plankaart van de POL-aanvulling weer.



Figuur 11: Plankaart POL aanvulling Gebiedsontwikkeling Klavertje 4

Op basis van de marktverkenning, de verwachte, maar ook de al lopende ontwikkelingen is geconstateerd dat een nieuwe ontsluitingweg door het gebied noodzakelijk is. In de schets "Gebiedsvisie Klavertje 4" is een eerste indicatie opgenomen van deze nieuwe ontsluitingsroute door het gebied Klavertje 4. Deze ontsluitingsroute - de Greenportlane - kan zorgen voor een snelle afwikkeling van de vervoersstromen via de hoofdassen A67 en A73 van en naar het economisch werklandschap. Om de ontsluiting van de Floriade in 2012 mogelijk te maken, zal de Greenportlane op dat moment in elk geval voor een deel gerealiseerd moeten zijn. De inschatting is dat ook bij een geringere ontwikkeling van bedrijvigheid dan in de Visienota is geschetst, de Greenportlane noodzakelijk is. De huidige ontwikkelingen die nog binnen het huidige POL zijn gepland zullen een te grote druk veroorzaken op het huidige wegennet. Bovendien functioneert de Greenportlane als de ruggengraat van de ruimtelijke ontwikkeling en is daarmee een belangrijke faciliterende factor hiervoor. De Greenportlane biedt vervolgens kansen voor een gedegen gebiedsontwikkeling. In de businesscase is deze ontwikkeling op haalbaarheid beoordeeld. Greenportlane is nu de centrale as binnen de POL-aanvulling.

Voor de POL-aanvulling is een planMER opgesteld. Bij het opstellen van de Tracénota/MER Greenportlane en bij het opstellen van dit PIP heeft afstemming plaatsgevonden met het planMER.

6.2.3 POL-aanvulling nieuwe Wet ruimtelijke ordening

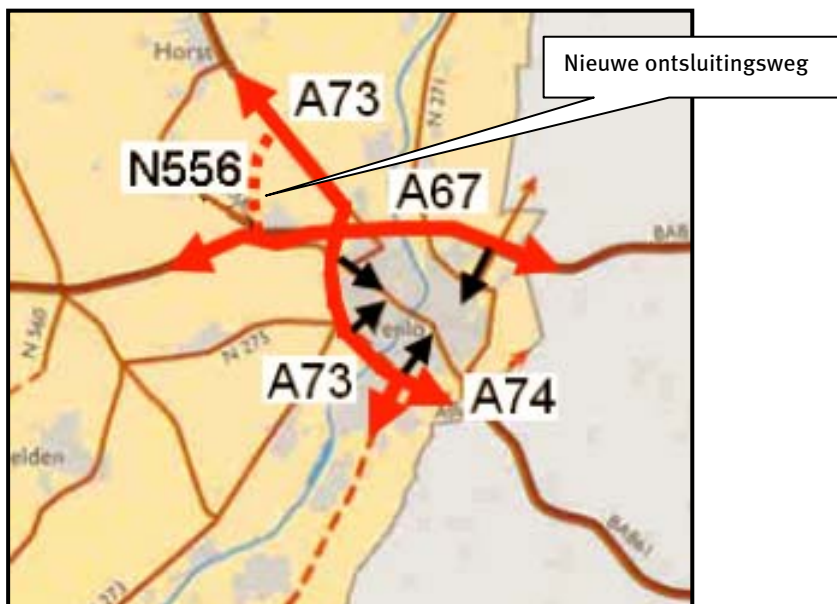
De Wet ruimtelijke ordening kent aan de Provincie bevoegdheden toe die alleen ingezet kunnen worden indien een provinciaal belang aan de orde is. Dit kan het geval zijn indien de inzet van provinciale bevoegdheden noodzakelijk is in verband met de verwezenlijking van provinciaal beleid. Ook kan een provinciaal belang aan de orde zijn indien voor de verwezenlijking van gemeentegrens overstijgende ontwikkelingen een regiefunctie van de Provincie noodzakelijk wordt geacht.

In 2008 heeft de Provincie de POL-aanvulling nieuwe Wet ruimtelijke ordening vastgesteld. In deze POL-aanvulling zijn in de Belangenstaat de Provinciale Belangen aangegeven. Op grond daarvan heeft de Provincie belang bij een internationaal en regionaal goed functionerend wegennet en is gebiedsontwikkeling Klavertje 4 en Greenport Venlo als provinciaal belang gekwalificeerd. De Belangenstaat is leidend voor het gebruik van de wettelijke bevoegdheden door de Provincie.

6.2.4 Provinciaal verkeers- en vervoersplan (PVVP)

De ambitie in het PVVP voor het wegverkeer, en dan vooral het aan de economie gerelateerde verkeer, is het streven naar een goede bereikbaarheid via een adequaat en veilig ingericht wegennet. Door de ontwikkeling van Greenport Venlo concentreren zich in de komende jaren belangrijke economische activiteiten ten noordwesten van de stad rondom het knooppunt Zaarderheiken. Voor de beoogde gebiedsontwikkeling Klavertje 4 is, naast een goede (inter)nationale bereikbaarheid, ook een goede regionale ontsluiting van belang.

Het PVVP voorziet hierin door de huidige regionale ontsluitingsweg N556 te vervangen door een nieuwe verbindingsweg tussen een nog te realiseren aansluiting op de A73-noord en de A67 ter plaatse van de huidige aansluiting van de N556 (figuur 12). De Greenportlane geeft invulling aan deze aanduiding in het PVVP.



Figuur 12: Aanduiding nieuwe verbindingsweg (PVVP, 2007)

6.2.5 Versnellingsagenda

De 'versnellingsagenda 2012: de dynamiek is terug. Limburg is alvast begonnen' is opgesteld nadat de Tweede Kamer bezorgdheid had geuit over de economische situatie van Limburg. De agenda biedt een toekomstvisie met een aantal concrete majeure projecten die zijn geconcentreerd rond een aantal 'clusters van kracht'. Greenport Utilities/Connections en Programmabureau Greenport zijn twee van deze majeure projecten. Er wordt voor Greenport Venlo aangestuurd op een groei van de werkgelegenheid en een trendbreuk in het energieverbruik van de glastuinbouw door goed renderende en collectieve voorzieningen.

6.2.6 Coalitieakkoord 2007-2011

Het coalitieakkoord 2007 - 2011 zet het motto 'Limburg verlegt grenzen' uit het voorgaande coalitieakkoord voort. Het akkoord heeft oog voor duurzame samenhang tussen investering in mensen, leefomgeving en de transformatie naar een innovatieve economie.

Limburg wil leidend zijn in het investeren in duurzame gebiedsontwikkeling, waarbij kwaliteitsverhoging van landschap en natuur hand in hand gaan met economische en sociale vernieuwing. Er wordt ingezet op ontwikkelingsplanologie en deregulering van overheidsbemoeienis. Greenport Venlo is één van de gebieden waar de Provincie door realisatie van enkele randvoorwaarden (EHS, infrastructuur, etc) maximaal effect wil halen vanuit het sociale en economische domein.

6.2.7 Cradle to Cradle

Voor de realisatie van de Greenportlane wordt de filosofie van Cradle to Cradle (C2C) als uitgangspunt gehanteerd. C2C is een concept dat is ontwikkeld door architect McDonough en chemicus Braungart. Het concept gaat uit van het motto 'waste equals food'. Dat betekent dat een ontwikkeling in plaats van nemen, maken en vervuilen ook producten en diensten kan creëren die economische, ecologische en sociale waarde hebben (upcycling in plaats van downcycling). Het concept sluit nauw aan bij ideeën over integraal ketenbeheer, maatschappelijk verantwoord ondernemen, industriële en ruimtelijke ecosystemen en duurzame ontwikkeling.

De Provincie Limburg hanteert de volgende 'C2C Limburg principles':

Wij zijn verbonden met onze omgeving en handelen daarnaar;

- Ons afval is ons voedsel;
- De zon is onze energieleverancier;
- Onze lucht, bodem en water zijn gezond;
- Wij ontwerpen voor het welzijn van alle generaties;
- Wij zorgen voor genietbare mobiliteit.

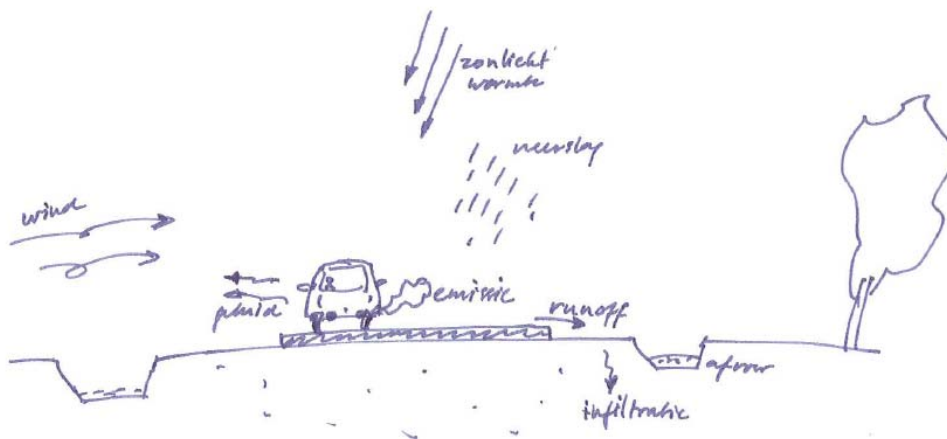
Gesteld kan worden dat in essentie C2C een middel is om het achterliggende doel -het zoveel mogelijk terugdringen van het gebruik van grondstoffen en (fossiele) energie, en het zo sterk mogelijk reduceren van het ontstaan van afvalstoffen en emissies.

Om Cradle to Cradle een plaats te geven binnen de ontwikkeling van de Greenportlane is er daarom gekozen om de verschillende alternatieven binnen de Tracénota/MER te beoordelen aan de hand van een aantal meer basale duurzaamheidscriteria en geen toets uit te voeren op basis van de zogenaamde Venlo Principles. Deze beoordeling is naast de beoordeling van de overige milieuaspecten opgenomen binnen de Tracénota/MER.

In de POL aanvulling Gebiedsontwikkeling Klavertje 4 is het voorgenomen beleid van de Provincie Limburg ten aanzien van duurzaamheid en cradle to cradle beschreven. De Provincie wil duurzaamheid in alle fasen van besluitvorming -van visie tot inrichting en beheer- een belangrijke plaats geven.

Een belangrijk deel van de feitelijke duurzaamheidsgevolgen is gekoppeld aan het niveau van feitelijk ontwerp, aanleg, gebruik, beheer en onderhoud van de Greenportlane. Om de effecten daarvan in relatie tot duurzaamheid te beoordelen is het noodzakelijk om naar de hele levenscyclus van de weg te kijken. Dat kan impliceren dat bijvoorbeeld in de aanlegfase meer effecten optreden, die worden goedgehaakt door minder effecten in de gebruik- en beheer- en onderhoudsfase. Bij de beoordeling van de weg op het niveau van de gehele levenscyclus zijn parameters als energie- en grondstoffengebruik goed bruikbaar.

Bij de uitwerking van de Greenportlane zullen de mogelijkheden om de C2C-principes op het ontwerp van de Greenportlane toe te passen verder worden nagegaan. Als vertrekpunt wordt uitgegaan van de weg als een gesloten systeem (zie onderstaande afbeelding).



In deze denkbeeldige ruimte komt zonlicht, neerslag en wind binnen. Geluid, emissies en water verlaten de ruimte. Zo kan de 'binnenkomende' wind met behulp van bijvoorbeeld windmolens worden omgezet in energie. Bij het maaien en snoeien van de bermen en begroeiing komt biomassa vrij welke kan worden vergist.

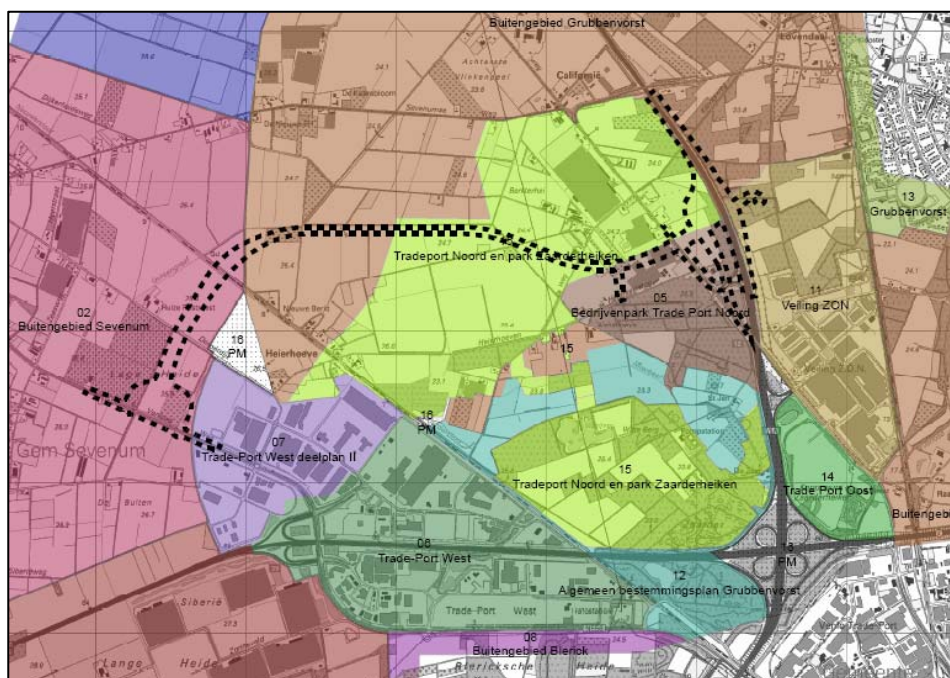
De Greenportlane zelf ligt in deze ruimte en hierop kunnen ook de C2C-principes worden toegepast. Zo kan de weg worden gebouwd met duurzame materialen die kunnen worden hergebruikt. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het toepassen van houten vangrails en houten verkeersportalen over de weg. Het afvalwater van de weg zal op een milieuvriendelijk manier worden gezuiverd (rietfilters) en in de bodem infiltreren. Deze natuurlijke filters zullen samen met de weg worden ingepast in het gebied Klavertje Vier waarvan bij het ruimtelijk ontwerp de C2C-uitgangspunten zijn toegepast.

Tenslotte wordt bij het ontwerp van de Greenportlane gekeken naar de totale 'life-cycle' van deze weg waardoor door het toepassen van materialen met een lange levensduur de weg minder onderhoud nodig heeft en daardoor op termijn minder afvalmaterialen in het milieu terecht komen.

6.3 Gemeentelijk beleid/ vigerende bestemmingsplannen

Voor de gronden van het tracé van de Greenportlane gelden verschillende gemeentelijke beleidsdocumenten van de gemeente Horst a/de Maas, Maasbree, Sevenum en Venlo. In sommige beleidsdocumenten wordt reeds melding gemaakt van de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 en de mogelijkheid tot aanleg van een verbindingsweg in dit gebied. Ten opzichte van andere beleidsdocumenten bestaat een strijdigheid met de aanleg van de Greenportlane. Hiervoor is ondermeer de POL-aanvulling vastgesteld. Derhalve is in deze toelichting geen beschrijving opgenomen van het gemeentelijke beleidskaders.

In figuur 14 is een overzicht gegeven van de geldende bestemmingsplannen in het plangebied en omgeving. Hierin zijn de plannen opgenomen van een groter gebied dan het plangebied dat uitsluitend bestaat uit de Greenportlane. Deze zijn verder niet beschreven binnen deze paragraaf maar wel visueel weergegeven ten behoeve van de beeldvorming.



Figuur 14: Vigerende bestemmingsplannen

Tabel 6.1 geeft een overzicht van de bestemmingsplannen en hun status. In tabel 6.2 is een overzicht opgenomen van de in voorbereiding zijnde bestemmingsplannen in of in de directe omgeving van het plangebied.

Tabel 6.1: Overzicht vigerende bestemmingsplannen in het plangebied

nr.	Vigerende bestemmingsplannen	Gemeente	Status
1	Buitengebied Sevenum	Sevenum/ Venlo	Vigerend
2	Buitengebied Grubbenvorst	Horst/ Venlo	Vigerend
3	Bedrijvenpark Trade Port Noord (deels)	Venlo	Vigerend
4	Trade-Port West deelplan II	Venlo	Vigerend
5	Veiling ZON	Venlo	Vigerend
6	Trade Port Noord	Venlo	Vigerend (deels)

Tabel 6.2: Overzicht bestemmingsplannen in procedure in het plangebied

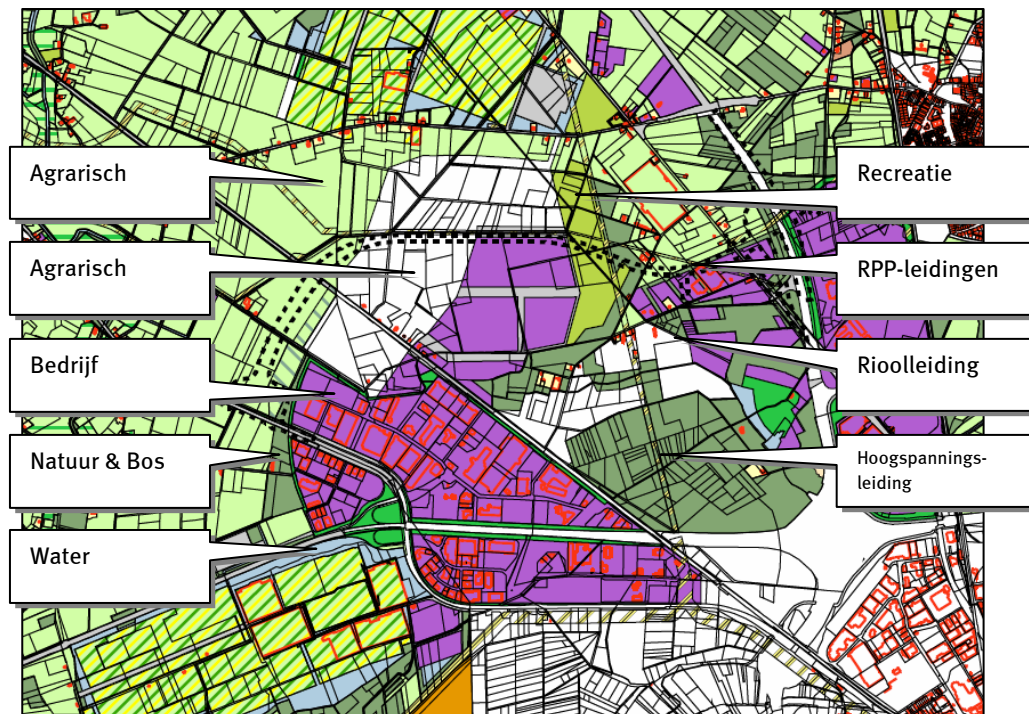
nr.	Bestemmingsplannen in (voor)ontwerp	Gemeente	Status
1	Buitengebied Sevenum	Sevenum	Ontwerp
2	Greenpark/Floriade	Venlo	Ontwerp
3	Trade Port Noord & Park Zaarderheiken (deels)	Venlo	n.a.v. uitspraak Raad van State

In figuur 15 zijn de bestemmingen geldend voor het plangebied weergegeven. Door de grote verscheidenheid aan geldende bestemmingen, gelegen in een zestal verschillende bestemmingsplannen wordt binnen dit inpassingsplan geen beschrijving van de mogelijkheden binnen de vigerende bestemmingsplannen gegeven maar wordt verwezen naar de desbetreffende bestemmingsplannen.

Wel is hieronder een korte opsomming opgenomen van de geldende hoofdbestemmingen, namelijk:

- Agrarisch;
- Bedrijven;
- Natuur en bos;
- Recreatieve doeleinden;
- Verkeer;
- Water.

Voor de gedeelten op figuur 15 waar geen bestemming voor is aangegeven geldt het oude bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Grubbenvorst, aangezien hier aan het bestemmingsplan Bedrijventerrein Trade Port Noord en Park Zaarderheiken goedkeuring is onthouden.



Figuur 15: Geldende bestemmingen binnen het plangebied

7 Milieu en overige aspecten

Om de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan aan te tonen is een aantal gebiedsonderzoeken uitgevoerd. In dit hoofdstuk zijn de voor het inpassingsplan relevante sectorale gebiedsaspecten in beeld gebracht, waarbij per aspect een korte inleiding is geschreven, gevolgd door een conclusie welke naar aanleiding van het uitgevoerde onderzoek getrokken kan worden. Ingegaan wordt op de aspecten wegverkeerslawaaai, luchtkwaliteit, bodemkwaliteit, externe veiligheid. Daarnaast is ingegaan op gevolgen voor het inpassingsplan vanuit de aspecten ecologie, waterhuishouding en archeologie.

De rapportages die ten grondslag liggen aan de onderstaande beschrijvingen zijn als losse bijlagen bij het inpassingsplan in te zien.

7.1 Wegverkeerslawaaai

Algemeen

Voor het aspect wegverkeerslawaaai is de Wet geluidhinder (Wgh) het wettelijke kader. Bij de aanleg van de Greenportlane bestaat vanuit deze wet een tweetal aandachtspunten. Ten eerste dient op basis van de Wgh bij de aanleg van een weg te worden aangetoond dat de geluidbelasting op woningen in de directe omgeving van het plangebied de grenswaarden uit de Wgh niet wordt overschreden.

Daarnaast dient voor de aanpassingen aan de A73 en Eindhovenseweg aangetoond te worden of er sprake is van een reconstructie in het kader van de Wgh. Van een reconstructie in de zin van de Wgh is sprake bij een wijziging op of aan een aanwezige weg waarbij de toename van de geluidbelasting 1,5 dB (afgerond 2 dB) of meer bedraagt op nabijgelegen woningen.

De Wgh is van toepassing binnen de wettelijke vastgestelde zone van de weg. De breedte van de geluidzone langs wegen is geregeld in artikel 74 Wgh en is gerelateerd aan het aantal rijstroken van de weg en het type weg (stedelijk of buitenstedelijk). De ruimte boven en onder de weg behoort eveneens tot zone van de weg. In de onderhavige situatie is er sprake van een weg met 2x2-rijstroken. Voor de Greenportlane betreft het in de zin van de Wgh een buitenstedelijke situatie met een zonebreedte van 400 meter. Ter plaatse van kruisingen geldt een breedte van 600 meter.

Onderzoek

Conform de Wgh is een akoestisch onderzoek³ uitgevoerd in het kader van de aanleg van de provinciale weg Greenportlane. Het doel van het akoestisch onderzoek is het bepalen van de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaai van de Greenportlane en de beide aansluitingen op de rijksweg A73 en de Eindhovenseweg op de gevels van de aanwezige woningen in de directe omgeving van het plangebied.

De berekeningsresultaten zijn getoetst aan de volgens de Wgh geldende grenswaarden. Wanneer de in de Wgh gestelde grenswaarden worden overschreden, dient beoordeeld te worden of er maatregelen ter

3. Akoestisch onderzoek Aanleg Greenportlane, 18 juni 2009, Oranjewoud

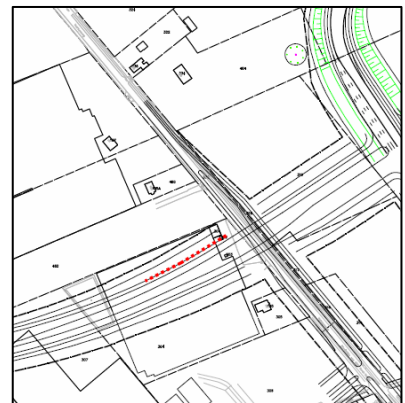
bepeking van het geluid mogelijk zijn en/of er een hogere grenswaarde moet worden vastgesteld door het college van Gedeputeerde Staten.

Geluidhinder Greenportlane

Met betrekking tot de Greenportlane blijkt uit de berekeningsresultaten dat bij 18 woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. Voor 3 woningen wordt de maximale ontheffingswaarde van 58 dB overschreden.

Het lokaal aanbrengen van een stiller wegdektype (dunne deklagen) geeft nog maar bij 16 woningen een geluidbelasting van meer dan 48 dB, waarvan bij één woning de maximale ontheffingswaarde van 58 dB niet wordt gerespecteerd. Deze bronmaatregel (aanleg stiller asfalt) is doelmatig te beschouwen.

Het verder terugbrengen van de geluidbelasting met lokale afscherming langs de Greenportlane is niet meer doelmatig. Toch wordt voor die ene woning middels een lokale overdrachtsmaatregel de geluidbelasting teruggebracht tot onder de 58 dB. Hiervoor dient een (geluids)voorziening van 1 meter hoogte gerealiseerd te worden ter hoogte van de Venrayseweg. Deze barrier kan gecombineerd worden met de betonnen bermbeveiliging die hier vanwege de verhoogde ligging van de Greenportlane moet worden aangelegd. Op nevenstaande afbeelding (figuur 16) is de plaatsing van deze bermbeveiliging/barrier globaal weergegeven met een rode stippellijn.



Figuur 16 met indicatieve locatie barrier

Op grond van de bevindingen en de maatregelafwegingen (doelmatigheid) zoals opgenomen in het akoestische onderzoek is het verlenen van hogere waarden voor 16 woningen verantwoord.

Deze woningen zijn in figuur 16 weergegeven en opgesomd in tabel 7.1. In deze tabel is de hogere waarde aangegeven alsmede de afstand (afgerond in meters) tot aan de as van de Greenportlane. De nummers in de eerste kolom corresponderen met de woningnummers op figuur 16. De nummers in de tweede kolom corresponderen met de ontvangstpunten uit het akoestische onderzoek. In de vierde kolom is de vastgestelde hogere waarde opgenomen.



Figuur 17: Woningen met vastgestelde hogere waarden

Tabel 7.1 Overzicht woningen hogere waarde als gevolg van Greenportlane.

nr.	ontvanger	adres	vastgestelde waarde (dB)	afstand tot as Greenportlane (m)
1.	131	Venrayseweg 105a	57	104
2.	454	Venrayseweg 107	53	170
3.	450	Venrayseweg 334	54	193
4.	446	Venrayseweg 336	53	235
5.	442	Venrayseweg 340	50	330
6.	100	Venrayseweg 342	49	381
7.	104	Heierhoevenweg 1	49	351
8.	116	Heierhoevenweg 4	58	66
9.	423	Heierhoevenweg 2a	52	103
10.	117	Heierhoevenweg 5	56	75
11.	430	Heierhoevenweg 2	50	229
12.	435	Berkter hei 1b	49	248
13.	431	Berkter hei 1	49	280
14.	121	Heierhoevenweg 8	50	213
15.	420	Heierkerkweg 8	50	245
16.	5	Dorperdijk 19	52	195

Reconstructie

Binnen het onderzoeksgebied van de wegaanpassing Eindhovenseweg zijn geen woningen gelegen. Verdere toetsing is niet aan de orde.

Binnen het onderzoeksgebied van de wegaanpassing rijksweg A73 laten de berekeningen zien dat er sprake is van een reconstructie. Voor 7 woningen neemt de geluidbelasting met 2 dB of meer toe (maximaal 5 dB). De maximale geluidbelasting bedraagt 55 dB.

Het aanbrengen van een stiller wegdektype dan ZOAB of lokale afschermingen zijn niet doelmatig. Op grond van de bevindingen is het verantwoord om voor de 7 woningen een hogere waarde aan te vragen. Deze woningen zijn eveneens op afbeelding 17 weergegeven en weergegeven in tabel 7.2.

Tabel 7.2 Woningen waarvoor hogere waarden worden aangevraagd voor de Greenportlane.

nr.	ontvanger	adres	vastgestelde waarde (dB)	afstand tot as Greenportlane (m)
1.	130	Venrayseweg 105a	53	484
2.	453	Venrayseweg 107	53	497
3.	449	Venrayseweg 334	55	389
4.	445	Venrayseweg 336	54	397
5.	441	Venrayseweg 340	53	424
6.	99	Venrayseweg 342	53	418
7.	102	Heierhoevenweg 1	52	570

Op de verbeelding, behorende bij dit inpassingsplan, is voor een aantal relevante punten (ten opzichte van de omliggende woningen) een dwarsprofiel opgenomen van de Greenportlane. Bij de aanleg van de Greenportlane kan niet zonder meer van dit profiel worden afgeweken. Hierbij dient voldaan te worden aan het bepaalde in de Wgh en aan het genomen besluit hogere waarden.

Conclusie

Uit het akoestisch onderzoek kan geconcludeerd worden dat de uiterste grenswaarde niet wordt overschreden op de onderzochte woningen, indien op enkele delen van de Greenportlane stiller asfalt wordt aangelegd (bronmaatregel) en een beperkte lokale overdrachtsmaatregel wordt aangelegd. Wel is sprake van een waarde hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor 16 woningen in de directe omgeving van het plangebied. Het verder terugbrengen van de geluidbelasting door maatregelen te treffen in het overdrachtsgebied (tussen de weg en de woning) wordt als niet doelmatig beschouwd.

Gelet op de overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde, wordt parallel aan de procedure van het inpassingsplan een procedure doorlopen voor het vaststellen van 23 hogere grenswaarden voor 16 woningen. Hogere grenswaarden worden in het kader van de aanleg van de Greenportlane vastgesteld voor de in tabel 7.1 genoemde 16 woningen. Hogere grenswaarden worden in het kader van de reconstructie A73 vastgesteld voor de in tabel 7.2 genoemde woningen.

Het besluit daarvan wordt tegelijkertijd met de tervisielegging van het inpassingsplan gepubliceerd. Tegelijkertijd met de vaststelling van het inpassingsplan wordt ook het besluit vastgesteld voor de hogere grenswaarden.

7.2 Luchtkwaliteit

Algemeen

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in Titel 5.2 (luchtkwaliteitseisen) van de Wet milieubeheer (Wm). In dit hoofdstuk heeft Nederland de Europese kaderrichtlijn (1996/62/EG), de eerste dochterrichtlijn (1999/30/EG) en de tweede dochterrichtlijn (2000/69/EG) geïmplementeerd in nationale wetgeving. Het doel is het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging. De implementatie van de kaderrichtlijn en dochterrichtlijnen is primair gericht op het voorkomen van effecten op de gezondheid van mensen. De grenswaarden voor zwaveldioxide,

stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes (PM₁₀), lood, koolmonoxide en benzeen geven het kwaliteitsniveau van de buitenlucht aan, dat op een gegeven tijdstip moet zijn bereikt.

In het besluit 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. In de Regeling NIBM zijn categorieën aangegeven waarvan op voorhand gezegd is dat deze NIBM zijn. De aanleg van de Greenportlane valt niet onder één van deze categorieën; er is dus een luchtkwaliteitonderzoek⁴ uitgevoerd.

Een ontwikkeling draagt 'niet in betekenende mate' bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit wanneer de toename van de concentraties als gevolg van de ontwikkeling niet meer dan 1% van de grenswaarde van de jaargemiddelde concentraties NO₂/PM₁₀ bedraagt. Dit komt overeen met een maximale toename van 0,4 µg/m³.

De vereisten aan luchtonderzoeken zijn vastgelegd in de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007 (RBL). De RBL stelt onder andere als eis dat dergelijk onderzoek als het onderzoek voor Greenportlane uitgevoerd dient te worden met een Standaard Rekenmethode 2.

Onderzoek

Het luchtkwaliteitonderzoek is uitgevoerd met Pluim Snelweg 1.4 2009 welke goedgekeurd is voor het gebruik als Standaard Rekenmethode 2. Met dit model zijn de volgende scenario's doorgerekend en met elkaar vergeleken:

- 2012 Referentiescenario (inclusief verkeer als gevolg van de Floriade);
- 2012 Situatie inclusief Greenportlane (inclusief verkeer als gevolg van de Floriade);
- 2020 Referentiescenario;
- 2020 Situatie inclusief Greenportlane.

Hierbij is de Floriade een tijdelijk evenement dat in 2012 invloed heeft op het aantal voertuigbewegingen op een deel van de onderzochte wegvakken.

Daarnaast is ook aandacht besteed aan het zichtjaar 2015. Een *worst case*-berekening voor de situatie 2015 inclusief Greenportlane is uitgevoerd met de verkeersintensiteiten die zijn gebruikt in 2020 in de situatie inclusief Greenportlane. Dit geeft een overschatting van de berekende luchtkwaliteit, aangezien in 2020 de volledige realisatie van de ontwikkeling Klavertje Vier voorzien is.

Het onderzoek heeft zich gericht op de stoffen NO₂ (stikstofdioxide) en PM₁₀ (fijn stof) daar deze stoffen maatgevend zijn. Voor de luchtverontreinigde stoffen zwaveldioxide, lood, koolmonoxide en benzeen zijn ook grenswaarden opgenomen in de Wet milieubeheer. Deze stoffen zijn in dit onderzoek echter niet specifiek onderzocht. Uit reeds uitgevoerde luchtkwaliteitonderzoeken door onder meer TNO-MEP (rapport R2004/582), alsmede uit de Memorie van Toelichting bij het wijzigingsvoorstel Wm (kamerstuk 30 489, 2006), blijkt dat de grenswaarden voor de betreffende luchtverontreinigde stoffen nu niet, en naar verwachting ook niet in de toekomst, worden overschreden.

Conclusie

De aanleg van Greenportlane heeft direct langs de aan te leggen weg een toename van de concentraties PM₁₀ en NO₂ tot gevolg daar er verkeer gaat rijden op locaties waar voorheen geen verkeer kwam. Deze toenames leiden ter plaatse niet tot overschrijdingen.

4. Rapportage luchtkwaliteit, Provinciaal InpassingsPlan Greenportlane, 3 juli 2009, Oranjewoud

In 2012 is er zowel in de autonome situatie als de situatie inclusief Greenportlane sprake van overschrijdingen van de grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide op twee locaties: 1. aan de noordzijde van de A67 ter hoogte van de aansluiting 39 Industrieterrein Venlo 8000-9900 en 2. aan de oostzijde van de A73 ter hoogte van de aansluiting 13 Venlo-West. Vergelijking tussen de autonome situatie en de situatie inclusief Greenportlane laat zien dat de luchtkwaliteit op de overschrijdingslocaties langs de A67 verbetert als gevolg van de aanleg van de Greenportlane en dat de concentratie stikstofdioxide met maximaal $0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ toeneemt als gevolg van de aanleg van de Greenportlane. Deze toename betreft een 'niet in betekenende mate'-toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen op de overschrijdingslocaties.

Daarnaast laten de berekeningen zien dat de jaargemiddelde en uurgemiddelde concentraties stikstofdioxide in 2015 en 2020 nergens leiden tot normoverschrijding. De jaargemiddelde en etmaalgemiddelde concentraties fijn stof leiden in geen van de scenario's tot normoverschrijding.

Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer staat derhalve verdere besluitvorming niet in de weg (Art. 5.16 lid 1 onder a en c).

7.3 Bodemkwaliteit

Algemeen

Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening dient inzicht te bestaan in de bodemkwaliteit om de geschiktheid van de bodemkwaliteit voor de beoogde bestemming te kunnen aantonen, alsmede om de consequenties voor de uitvoerbaarheid van het plan te kunnen beoordelen. Bij een bestemmingswijziging is het van belang dat de bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde bestemming en de daarin toegestane gebruiksvormen. Een optimale afstemming tussen bodemkwaliteit en functie is belangrijk om het opleggen van gebruiksbeperkingen te voorkomen.

In de Handreiking Ruimtelijke Ordening heeft de Provincie Limburg haar beleid vastgelegd voor de wijze waarop de bodemkwaliteit dient te worden vastgesteld in het kader van de bestemmingswijziging. Voor de bestemming Verkeer dient een vooronderzoek plaats te vinden conform de NVN 5725. Indien er sprake is van een verdachte locatie ten aanzien van bodemverontreiniging dient het vooronderzoek aangevuld te worden met een verkennend onderzoek conform NEN 5740.

Aangezien de bodemkwaliteit aan veranderingen onderhevig is, als gevolg van de activiteiten die op de bodem plaatsvinden, dienen bodemonderzoeken ouder dan 2 jaar geactualiseerd te worden. Afhankelijk van de activiteiten die in de periode tussen de bodemonderzoeken hebben plaatsgevonden, moet gekeken worden of de resultaten van eerdere bodemonderzoeken nog representatief zijn voor de huidige bodemkwaliteit ter plaatse. In het beleid is onderscheid gemaakt tussen onverdachte en verdachte locaties. Hieronder wordt een nadere toelichting gegeven.

Vooronderzoek

In het kader van de ruimtelijke plannen is voor het plangebied Greenportlane een Vooronderzoek bodem⁵ uitgevoerd. Het vooronderzoek is verricht op basis van de NVN 5725 "Leidraad bij het uitvoeren van verkennend, oriënterend en nader onderzoek (oktober 1999)".

5. Vooronderzoek PIP Greenportlane, revisie 04, mei 2009, Oranjewoud

Het doel van het vooronderzoek is, op basis van onder andere archiefonderzoek, interview(s) en terreininspecties een indicatie te verkrijgen over de kwaliteit van de bodem (inclusief grondwater) op de onderzoekslocatie. Op basis van deze informatie zal vervolgens een onderzoeksstrategie worden geformuleerd ten behoeve van het feitelijk bodemonderzoek. Het vooronderzoek wordt dan ook vóór het feitelijk bodemonderzoek uitgevoerd.

Binnen het geplande tracé en de directe omgeving hiervan zijn, vanuit diverse kaders, eerder milieuhygiënische bodemonderzoeken verricht. Deze bodemonderzoeken zijn in de periode 1995-2006 uitgevoerd. Het betreft overwegend vooronderzoeken en verkennende bodemonderzoeken. Een deel van het gebied is eerder onderzocht en hierdoor is bodeminformatie (milieuhygiënische kwaliteit) voorhanden. Een deel van het gebied is niet eerder onderzocht.

Aangezien de eerder uitgevoerde onderzoeken dateren van voor 1 oktober 2008 zijn de resultaten destijds getoetst aan de vigerende regelgeving (STI-waarden/BGW's). Twee van de uitgevoerde onderzoeken zijn jonger dan 2 jaar. Voor de overige verrichte onderzoeken is nagegaan in hoeverre deze nog representatief zijn voor de huidige bodemkwaliteit. Daarnaast ontbreken in de onderzoeken van voor 1 juli 2008 de aanvullende parameters uit het nieuwe standaardpakket (barium, cobalt, molybdeen en PCB's).

Diffuse verontreinigingen

Uit de resultaten van de eerder uitgevoerde bodemonderzoeken blijkt dat er binnen het gebied een diffuse verontreiniging (in grond en grondwater) met metalen wordt aangetroffen. Deze licht verhoogde gehalten aan zware metalen (cadmium, koper, kwik, nikkel en zink) in de grond kunnen in de regel, indien er geen specifieke bronlocaties aanwezig zijn, als gebiedseigen worden beschouwd en zijn te relateren aan het huidige en voormalig gebruik als landbouwgronden. De verhoogde gehalten aan metalen in het grondwater zijn veelal terug te voeren op het (voormalig) agrarisch gebruik en verzuring van de zandige grond, waardoor de metalen uitspoelen naar het grondwater. Dit regionale geval van grondwaterverontreiniging is beschreven in de brief "Provincie Limburg: Aanpassing beleid ten aanzien van de verhoogde gehalten aan zware metalen in het grondwater in Noord en Midden-Limburg" (kenmerk 95/36199, d.d. juli 1995). Verder blijkt uit de eerder verrichte onderzoeken dat binnen het plangebied in het grondwater regelmatig licht verhoogde gehalten aan aromaten zijn aangetroffen. In "Diffuse verontreiniging in de Provincie Limburg - gevalsbeschrijving: Aromatenverontreiniging in het grondwater in Noord- en Midden-Limburg", kenmerk R3342549.GV5, van oktober 1995 worden de grondwaterverontreinigingen met aromaten als 'verdeeld over Noord- en Midden-Limburg' aangeduid. Wanneer geen lokale bronnen kunnen worden aangewezen, worden de aangetoonde gehalten gerelateerd aan van nature verhoogde achtergrondwaarden.

Arseenaanreikingen

In de eerder uitgevoerde bodemonderzoeken zijn geen aanwijzingen naar voren gekomen die duiden op een natuurlijke verrijking van arseen binnen het geplande tracé en de directe omgeving. In geen van de ter beschikking gestelde eerdere onderzoeken zijn verhoogde gehalten aan arseen in de bodem aangetoond. Op basis hiervan bestaan geen arseenverdenkingen binnen het geplande tracé.

Asbest

Vanaf 2003 wordt conform de norm NEN 5707 onderzoek naar asbest verricht wanneer er een verdenking voor de aanwezigheid van asbest bestaat. Aangezien een deel van de onderzoeken vóór deze tijd is uitgevoerd, is in deze onderzoeken geen onderzoek verricht (visuele inspectie/asbestonderzoek) naar asbest. Het uitgevoerde vooronderzoek voldoet voor het overgrote deel van de onderzoekslocatie aan het vooronderzoek conform NEN 5707. De terreininspectie van de verdachte locaties (conform NEN 5707) wordt verricht in het kader van nog uit te voeren verkennend en nader asbestbodemonderzoek.

Aanvullend (verkennend) bodemonderzoek

Op basis van de verzamelde informatie is binnen het geplande tracé een aantal locaties verdacht met betrekking tot de aanwezigheid van bodemverontreiniging. Aanvullend onderzoek dient plaats te vinden ten behoeve van actualisering van de eerder verrichte onderzoeken. De betreffende locaties en de onderzoeksinspanning zijn in het vooronderzoek opgenomen. Naast deze locaties zijn er binnen het geplande tracé een aantal wegen waar bodemonderzoek dient plaats te vinden, te weten:

- Berkter Hei (onverhard);
- Romerweg, Heierhoevenweg (asfaltverharding);
- Dorperdijk (mogelijk zinkassen).

Voor de Berkter Hei en de Dorperdijk wordt de strategie heterogeen verdeeld (VED-HE) voorgesteld. Aangezien er ter plaatse van deze wegen mogelijk ook puinverhardingen zijn aangebracht wordt asbestonderzoek conform NEN 5897 verricht.

Voor de verharde wegen (Romerweg en Heierhoevenweg) wordt de strategie heterogeen verdeeld (VED-HE) voorgesteld. Aangezien ter plaatse van deze wegen mogelijk ook puinverhardingen zijn aangebracht, wordt asbestonderzoek conform NEN 5897 verricht. Daarnaast wordt voorgesteld om de teerhoudendheid van het asfalt te bepalen.

Voor de overige binnen het tracé aanwezige onverdachte locaties is vooronderzoek (NEN 5725 en NEN 5707) verricht. De percelen zijn overwegend onbebouwd en worden als landbouwgrond gebruikt.

Op basis van de verzamelde informatie zijn er geen aanwijzingen dat op deze percelen bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden die tot een potentiële bodemverontreiniging inclusief asbest hebben kunnen leiden. Vanuit de WRO-optiek volstaat het vooronderzoek voor deze onverdachte locaties en bestaat er geen verdere verplichting tot het verrichten van verkennend bodemonderzoek.

Conclusie

Op basis van het vooronderzoek kan worden geconcludeerd dat het aspect bodemkwaliteit vooralsnog geen belemmeringen oplevert voor de voorgenomen ontwikkeling van het gebied. Naar aanleiding van het vooronderzoek is het wel noodzakelijk gebleken om in het kader van de ruimtelijke ontwikkeling vervolgonderzoek op een aantal sublocaties uit te voeren. Deze nog te onderzoeken locaties zijn in de rapportage van het vooronderzoek opgenomen.

Medio juni 2009 is het vervolgonderzoek (verkennend bodemonderzoek) uitgevoerd op de, binnen het ruimtebeslag, gelegen verdachte sublocaties. Voor een aantal sublocaties is, op basis van de onderzoeksresultaten, vast komen te staan dat er weliswaar sprake is van een 'verdachte' locatie echter er is geen aanleiding tot het uitvoeren van nader onderzoek. Op deze sublocaties is geen aanvullend (nader) onderzoek noodzakelijk. Op enkele sublocaties zijn tijdens het verkennend bodemonderzoek (lokaal) verontreinigingen aangetoond. In het kader van het vervolgtraject voor de aanleg van de Greenportlane wordt, daar waar nodig, aanvullend (nader) onderzoek uitgevoerd. Voor de ruimtelijke besluitvorming volstaat het vooronderzoek en het verkennend bodemonderzoek. Geconcludeerd wordt dat de uitkomsten van het bodemonderzoek op de onderzochte 'verdachte' sublocaties geen belemmering vormen voor de voorgenomen ontwikkeling van het gebied. De volledige resultaten en conclusies zijn opgenomen in de separate bijlagen.

7.4 Externe veiligheid

Algemeen

In de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRvgs) is onder andere voor ruimtelijke besluiten geregeld op welke wijze omgegaan moet worden met het Plaatsgebonden Risico (PR) en het groepsrisico bij transportassen. In dit beleid zijn twee typen risico's gedefinieerd, het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Het *plaatsgebonden risico* is bedoeld voor de bescherming van individuen tegen de kans op overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico (10^{-6} -contour) kan worden weergegeven als een contour op een kaart, die punten van gelijk risico met elkaar verbindt en leent zich daarmee goed voor het vaststellen van een veiligheidszone tussen de risicovolle activiteit en kwetsbare plandelen, zoals woonwijken.

De verantwoording van het groepsrisico is voor de bescherming van (groepen in) de samenleving tegen het ontwrichtende effect van een ramp met een groter aantal slachtoffers. De verantwoordingsplicht van het groepsrisico bestaat uit een aantal aspecten: de hoogte van het groepsrisico, de toename van het groepsrisico, bronmaatregelen, bestrijdbaarheid door de brandweer, zelfredzaamheid, nut en noodzaak en het tijdsaspect. Voor de hoogte van het groepsrisico geldt geen norm maar een oriënterende waarde. Het berekende groepsrisico wordt weergegeven in een curve, waarbij de kans op een ongeval wordt uitgezet tegen het aantal mensen dat daarbij omkomt. In dezelfde grafiek wordt de oriënterende waarde uitgezet. Deze informatie geldt als input bij de invulling van de wettelijke verantwoordingsplicht. Hoe meer de curve de oriëntatiewaarde nadert, of zelfs overschrijdt, hoe nadrukkelijker de verantwoordingsplicht moet worden uitgewerkt.

Onderzoek

Voor het plangebied is een onderzoek naar de externe veiligheidssituatie uitgevoerd^{6,7}. Doel van het onderzoek is het signaleren van mogelijke knelpunten met betrekking tot de externe veiligheid. Deze zijn als separate bijlage opgenomen

Plaatsgebonden risico (PR)

In de huidige situatie is geen sprake van een weg en dus geen sprake van een plaatsgebonden risico. In de toekomstige situatie is echter wel sprake van een weg. Ten aanzien van het plaatsgebonden risico geldt dat door de ontwikkeling van de Greenportlane een toename van het plaatsgebonden risico plaatsvindt.

Uit de berekening in het risicoberekeningmodel RBM II met de aangenomen vervoerscijfers voor de Greenportlane blijkt geen PR 10^{-6} per jaar berekend te worden. De wettelijk vereiste basisbescherming kan geboden worden. Het plaatsgebonden risico, ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Greenportlane vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van het plan.

Andere risicobronnen

Onderdeel van dit PIP is een klein stukje van de A73. Uit onderzoek blijkt dat door de aanleg van de Greenportlane is geen sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde en ook niet van een toename van het groepsrisico. Voor deze risicobron hoeft dan ook niet de verantwoordingsplicht ingevuld te worden.

6. Rapport Externe veiligheid Greenportlane, QRA berekening, Save/Oranjewoud; 2 juli 2009

7. Rapport Externe veiligheid Greenportlane, Basisdocument verantwoordingsplicht groepsrisico, Oranjewoud; juli 2009

In de omgeving van de Greenportlane liggen nog andere risicobronnen, te weten de Rotterdam Rijn Pijpleiding (RRP), de spoorlijn Eindhoven-Venlo en enkele risicovolle inrichtingen op Trade Port West.

Het externe veiligheidsbeleid gaat uit van risicoafstanden tot aan bestemmingen voor bebouwing voor permanent verblijvende personen. Met voorliggend inpassingsplan wordt geen bebouwing mogelijk gemaakt. De genoemde risicobronnen hebben daarmee geen betrekking op de Greenportlane.

Traffic Port (MLA strip) is als risico-ontvangende functie (bevolkingsconcentratie) opgenomen in de bevolkingsinventarisatie.

De afweging ten aanzien van het toestaan van risicovolle inrichting in het Klavertje 4 gebied wordt gemaakt in de ruimtelijke procedure die voor het Klavertje 4- gebied doorlopen wordt. De acceptatie van dat risico dient in het ruimtelijke besluit voor het Klavertje 4 -gebied gemaakt te worden, en is niet relevant voor dit ruimtelijke besluit.

Wel dient de zakelijk rechtzone van de RRP van 5 meter aan weerszijden gerespecteerd te worden. Binnen deze zone is in het geheel geen bebouwing toegestaan (zie ook §7.5).

Verantwoordingsplicht

In het Bevi en de cRvgs is de verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Vanuit de 'circulaire' dient aandacht aan de verantwoording gegeven te worden wanneer het groepsrisico boven de oriëntatiewaarde ligt of wanneer het groepsrisico (significant) toeneemt. Vóór de aanleg van de Greenportlane is sprake van het geheel ontbreken van een groepsrisico, daar in deze situatie nog geen sprake is van een weg en er dus geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Door de aanleg van de Greenportlane is sprake van een significante toename van het groepsrisico. De verantwoordingsplicht dient daarom ingevuld te worden.

De essentie van de verantwoordingsplicht is dat het bevoegd gezag (Provinciale Staten) zich uitspreekt over de aanvaardbaarheid van het restrisico na een keuze gemaakt te hebben over de te nemen veiligheidsverhogende maatregelen.

In het kader van voorliggend inpassingsplan nemen Provinciale Staten voor de Greenportlane de verantwoording voor het restrisico na overweging van de mogelijke risicoverlagende maatregelen. Deze verantwoording is onderdeel van de besluitvorming over het inpassingsplan.

De Provincie heeft haar overwegingen verwoord in de verantwoordingsplicht van het groepsrisico, zoals opgenomen in bijlage 4. In deze bijlage zijn de overwegingen opgenomen tot het nemen van maatregelen. Deze maatregelen worden bij het feitelijke ontwerp opgenomen in het Programma van Eisen en als zodanig toegepast. Zoals eerder vermeld zijn Provinciale Staten het bevoegd gezag tot het accepteren van het restrisico (na overweging van te nemen veiligheidsverhogende maatregelen). Aangezien de verantwoordingsplicht is gekoppeld aan het te nemen besluit, wordt met het vaststellingsbesluit van het inpassingsplan de verantwoording daadwerkelijk ingevuld.

Mogelijke veiligheidsverhogende maatregelen

In het voorliggende inpassingsplan kunnen formeel gezien alleen die veiligheidsverhogende maatregelen betrokken worden, waarvan de uitvoering verankerd is in dit plan. Relevant is dat in het inpassingsplan geen maatregelen mogen worden verankerd welke niet tot de gronden van het plangebied behoren.

Het wegtracé is zodanig ontworpen, dat hiermee reeds een solide veiligheidsniveau wordt geboden. In het kader van de verantwoordingsplicht is het echter altijd noodzakelijk om te kijken of maatregelen mogelijk zijn waarmee een aanvullende veiligheid gerealiseerd kan worden.

In tabel 7.3 staan deze mogelijk aanvullende maatregelen weergegeven. Het risico is niet over het gehele traject gelijk. Toepassing van maatregelen verdient primair aanbeveling voor het deel van de Greenportlane ter hoogte van de Floriade/Greenpark omdat het groepsrisico daar hoger is tengevolge van grotere bevolkingsconcentraties.

Tabel 7.3 Te nemen maatregelen in het ruimtelijk besluit ter verhoging van de veiligheid.

Maatregel		Realiseerbaarheid	Effectiviteit	Kosten
Bronmaatregelen	ongelijkvloerse kruisingen	matig	matig	hoog
	breder wegprofiel	redelijk	gering	hoog
	verdiepte aanleg	goed op deel van traject	matig	hoog
	bermsloot direct langs de weg	goed	redelijk	laag
	ongelijkvloerse kruisingen	matig	matig	hoog
	breder wegprofiel	redelijk	gering	hoog
	verdiepte aanleg	goed op deel van traject	matig	hoog
Ruimtelijk	vergroten afstand Greenportlane tot bestaande bebouwing	redelijk	matig	hoog
Bestrijdbaarheid	bluswatervoorziening (bluswatervijvers)	goed	goed	laag

Conclusie

- De GPL voldoet aan de normen voor het plaatsgebonden risico.
- De aanleg van de weg betekent lokaal een toename van het (groeps)risico.
- Het groepsrisico neemt in de nieuwe situatie wel toe, maar blijft ruim onder de oriëntatiewaarde.
- Bij het ontwerp van de weg zijn reeds maatregelen getroffen om een veilige verkeersafwikkeling te bevorderen en daarmee ook de externe veiligheid te optimaliseren.
- Aanvullend op het beschreven veiligheidsniveau is het belangrijk om de bluswatervoorziening te optimaliseren.
- Het verlengen van de aanrijdtijden leidt niet tot een knelpunt. Dit is bevestigd door de gemeente Venlo als verantwoordelijke instantie voor dit aspect en de brandweer Venlo. De Provincie heeft de gemeente Venlo door middel van een brief op de hoogte gesteld van deze toename van de aanrijdtijd.

7.5 Kabels en leidingen

In en in de directe omgeving van het plangebied liggen enkele leidingen. In deze paragraaf zijn de planologisch relevante leidingen beschreven inclusief de gevolgen voor de ontwikkeling.

Hoogspanningsverbinding

In het noordelijke deel van het plangebied loopt een bovengrondse hoogspanningslijn van 150 kV inclusief bijbehorende zakelijke rechtstrook. Het betreffende kabeltracé kruist de geplande Greenportlane. Voor deze hoogspanningsverbinding geldt een in acht te houden afstand van 52 m als belemmerende strook (in geval van calamiteiten met masten en bedrading) en een afstand van 80 m als indicatieve zone (magnetisch veld).

De belemmeringstrook is daarbij planologisch van belang en als zodanig opgenomen als dubbelbestemming in onderhavig inpassingsplan. Het Rijk adviseert geen gevoelige bestemmingen (woningen, scholen, crèches en kinderopvangplaatsen) te realiseren in de indicatieve zone. De Greenportlane is geen gevoelige bestemming. De hoogspanningsverbinding is daarmee niet van invloed op het inpassingsplan.

Olieleidingen - Rotterdam Rijn Pijpleiding

Het plangebied wordt in het noordoostelijke deel van het plangebied doorkruist door het leidingtracé van de Rotterdam Rijn Pijpleidingmaatschappij (RRP). Door deze buisleidingen (2 stuks) worden brandbare vloeistoffen en aardolieproducten van de K1-categorie naar het Ruhrgebied getransporteerd.

Het gaat om een 24" (+/- 600 mm) productenleiding met licht ontvlambare producten (62 bar) en een 36" (+/- 900 mm) ruwe olieleiding met licht ontvlambare olie (43 bar).

Het externe veiligheidsbeleid, beschreven in de Circulaire van 1991 gaat uit van een 'toetsingsafstand' en een 'bebouwingsafstand'. Het nog in ontwikkeling zijnde beleid voor leidingen gaat uit van een $PR 10^{-6}$ en een invloedsgebied/Groepsrisico. Al deze risicoafstanden betreffen afstanden tot aan bestemmingen voor bebouwing voor permanent verblijvende personen. Met het inpassingsplan Greenportlane wordt geen bebouwing mogelijk gemaakt. De genoemde veiligheidsafstanden hebben dus geen betrekking op de Greenportlane.

Wel dient de zakelijk rechtzone van de RRP van 5 meter aan weerszijden gerespecteerd te worden. Binnen deze zone is in het geheel geen bebouwing toegestaan. Met uitzondering van de locaties waar het tracé gekruist wordt is het tracéontwerp is hier op afgestemd. Hier is de Greenportlane buiten deze rechtzone ontworpen.

Overigens bestaat de grootste kans op impact van de Greenportlane op de RRP bij de aanleg van de weg. Hiervoor is in het inpassingsplan een dubbelbestemming opgenomen, met daarin een aanlegvergunningstelsel.

Nationale leidingenstrook

In het noordelijke deel van het plangebied is sprake van een nationale leidingenstrook. Volgens de streekplanuitwerking Buisleidingen dient hiervoor een strook met een breedte van 45 meter gereserveerd te worden. Hier liggen (nog) geen leidingen, maar deze strook is van nationaal belang en dient vooralsnog gereserveerd te blijven in relevante ruimtelijke plannen. Het is niet toegestaan op deze gronden te bouwen.

Rioolpersleiding

Langs een gedeelte van het plangebied en gedeeltelijk over het plangebied loopt een rioolpersleiding waarvoor een belemmeringzone van 2,5 meter aan weerszijden van de leiding geldt. Deze leiding inclusief bijbehorende zakelijke rechtstrook ligt gedeeltelijk in het plangebied; het leidingtracé doorsnijdt op een aantal punten het plangebied. Dit levert evenwel geen belemmeringen op voor het inpassingsplan.

Straalpad

Parallel aan de Venrayseweg is sprake van een straalpad. Dit is op een hoogte van 44 meter boven NAP gesitueerd. Aangezien het hoogste deel van de Greenportlane hier ruim onder blijft, vormt de Greenportlane geen belemmeringen voor het straalpad.

Conclusie

Op basis van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de aanwezige kabels en leidingen geen belemmeringen opleveren voor de Greenportlane. Wel dienen de tracés met bijbehorende zakelijke rechtzones juridisch verankerd te worden.

7.6 Ecologie

Algemeen

Vanuit de huidige natuurwetgeving is de initiatiefnemer bij ruimtelijke ingrepen verplicht op de hoogte te zijn van de mogelijk voorkomende beschermde natuurwaarden in het plangebied en in de beïnvloedingszone. Het gaat daarbij om beschermde natuurgebieden (Natuurbeschermingswet 1998 en het beschermingsregime van de Ecologische Hoofdstructuur) en beschermde soorten (Flora- en faunawet). De Nederlandse natuurwetgeving valt uiteen in gebiedsbescherming en soortbescherming. Daarnaast dient nagegaan te worden of de boswet van toepassing is.

Natuurbeschermingswet 1998

De gebiedsbescherming is geïmplementeerd in de Natuurbeschermingswet en omvat de Natura 2000-gebieden. In de Natura 2000-gebieden zijn de beschermde natuurmonumenten alsmede de gebieden met de status Vogel- en/of Habitatrichtlijn, opgenomen. Globaal kan gesteld worden dat de gebiedsbescherming gericht is op de bescherming van de waarden waarvoor een gebied is aangewezen. Deze bescherming is gebiedspecifiek, maar kent wel de zogenaamde externe werking. Dat wil zeggen dat ook handelingen buiten het beschermde gebied niet mogen leiden tot verlies aan kwaliteit in het beschermde gebied.

Flora- en faunawet

De soortbescherming is opgenomen in de Flora- en faunawet. Het doel van de Flora- en faunawet is het instandhouden van de inheemse flora en fauna. Door, voorafgaand aan ruimtelijke ingrepen, stil te staan bij aanwezige natuurwaarden, kan onnodige schade aan beschermde soorten worden voorkomen of beperkt. Indien schade niet te voorkomen is, is een ontheffing ex artikel 75 van de Flora- en faunawet noodzakelijk. Voor algemene soorten geldt een vrijstellingsbesluit.

Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

De Ecologische Hoofdstructuur is geïntroduceerd in het Natuurbeleidsplan (1990) en planologisch verankerd in het Structuurschema Groene Ruimte. De EHS bestaat uit een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden verbonden door verbindingzones. Het hoofddoel van het ruimtelijk beleid voor de EHS is het bijdragen aan een samenhangend netwerk van kwalitatief hoogwaardige natuurgebieden en natuurlijke landschappen door bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de aanwezige bijzondere waarden en kenmerken.

Provinciale ontwikkelingszone Groen (POG)

Als versterking van de EHS heeft de Provincie Limburg uitgesproken extra natuur, bos en landschapselementen binnen de aansluitende Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG) te realiseren. De POG is circa 29.000 hectare groot en omvat een belangrijk deel van de ecologische verbindingzones, deels bestaande uit beekdalen met beken met speciaal ecologische functie (SEF-beken) waar extra natuurstroken zijn voorzien. De provinciale bosdoelstellingen worden in hoofdzaak in de POG gerealiseerd. Binnen de POG geldt een ontwikkelingsgerichte basisbescherming. Behoud en ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden zijn richtinggevend voor ontwikkelingen in de POG.

Boswet

De Boswet heeft tot doel om bossen te beschermen. Bos dat wordt gekapt, moet worden herplant. Als dat niet op dezelfde plaats kan, dan elders (compensatie). Alleen bij een groot maatschappelijk belang wijkt de Boswet. Onder de Boswet vallen alle beplantingen van bomen groter dan 10 are of, als het een rijbeplanting betreft, uit meer dan 20 bomen bestaan. Alleen bos dat buiten de bebouwde kom ligt valt onder de Boswet. De Boswet geldt niet voor een aantal boomsoorten (linde, paardekastanje, Italiaanse populier en treurwilg) en ook niet voor éénrijige beplantingen van populier en wilg langs landbouwgronden, boomgaarden en kwekerijen van kerstbomen of van bosplantsoen.

Natuurcompensatieplan

Voor vernietiging van (provinciale) natuurwaarden wordt vanuit de natuurwetgeving een natuurcompensatieplan vereist. Het natuurcompensatieplan geeft inzicht in de verwachte effecten van de Greenportlane op aanwezige beschermde natuurwaarden en de uitvoerbaarheid van de voorgenomen ingreep in het kader van de vigerende natuurwetgeving. Mitigerende en compenserende maatregelen die uitgevoerd moeten worden bij de aanleg van de Greenportlane, worden inzichtelijk gemaakt. Deze paragraaf betreft een samenvatting van het natuurcompensatieplan dat is opgesteld voor het plangebied⁸.

Uitgangspunt voor het natuurcompensatieplan is het feit dat de eventueel benodigde compensatie voor de aantakking van Freshpark Venlo in het kader van het compensatieplan voor dit project wordt geregeld.

Voor de Greenportlane is een aanvraag voor ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet ingediend. Dit betreft de Greenportlane mét aansluiting op de A67, maar zonder de aantakking op Fresh Park Venlo. In voorliggend inpassingsplan is de Greenportlane opgenomen zonder aantakking op de A67 en mét een aantakking op Fresh Park Venlo. Bij de aantakking van de Greenportlane op het Fresh Park Venlo worden geen verbodsartikelen van de Flora- en faunawet overtreden. Dit blijkt uit de natuurtoets⁹ voor Fresh Park Venlo. Er is dus geen ontheffing van de Flora- en faunawet nodig voor de aantakking. Het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit is hiervan op de hoogte gebracht.

Zoals verder is opgenomen in het natuurcompensatieplan is de laanbeplanting langs de Venrayseweg/ Horsterweg een belangrijke vliegroute voor vleermuizen. Indien over grote afstand deze vliegroute wordt onderbroken dient de functionaliteit te worden hersteld (:aanplant bomen) in het kader van de Flora- en faunawet. Daarmee wordt indirect ook voldaan aan de herplantplicht vanuit de Boswet. Een deel van de bomenrij die naar verwachting verdwijnt is evenwel ook onderdeel van de POG en als zodanig gecompenseerd in het natuurcompensatieplan. Dit betreft evenwel niet de gehele doorsnijding.

Het herstel van de functionaliteit van een vliegroute wordt als randvoorwaarde opgenomen bij het verlenen van de vergunning van de Flora- en faunawet. De verplichting tot compensatie is daarmee gewaarborgd.

Mitigerende maatregelen

Negatieve effecten van de Greenportlane worden beperkt door een aantal mitigerende maatregelen:

- Aanleg van beplanting aan weerszijde van de weg bij de doorsnijding van vliegroutes van vleermuizen, zodat deze hoger de weg zullen kruisen;
- Aanleg van rasters om verkeersslachtoffers onder dieren te voorkomen;
- Fasering van de werkzaamheden;
- Afscherming van lichtbundels uit verkeer;

8. Natuurcompensatieplan, 23 juni 2009, Oranjewoud

9. Quickscan Flora en Fauna uitbreidingsgebied Zon Freshpark, BRO november 2006 en aanvullend Flora en Faunaonderzoek Fresh Park Venlo, Faunaconsult juni 2007

- Strooilichtarme lampen om verstoring door verlichting van de weg te beperken;
- Geluidsbeperkende maatregelen (geluidsarme verharding);
- Beperking van verontreiniging en verdroging door water op te vangen in bermsloten waarin het biologisch gezuiverd wordt, alvorens te infiltreren.

Compensatie

In tabel 7.4 en 7.5 is de benodigde compensatie voor beschermde gebieden en beschermde soorten samengevat.

Tabel 7.4: Compensatie voor vernietiging beschermde gebieden

Gebied		Vernietiging compensatieplichtig gebied	Versnippering compensatieplichtig gebied	Verstoring door geluid	Vernietiging leefgebied beschermde soort ²	Netto compensatieplicht
EHS	3,09 ha voor vernietigde natuurwaarden, dit dient verminderd te worden met de compensatie voor vernietigde leefgebieden van beschermde soorten in de EHS. In de EHS wordt een groeiplaats van jeneverbes vernietigd, het te compenseren oppervlak hiervoor is 157 m ² . Van de compensatie dient minimaal 50% ingevuld te worden met een natuurdoeltype van vergelijkbare waarde (droge natuur, categorie 3).	3,09	0	0	-0,0157	3,07 ha
POG	4,17 ha voor vernietigde natuurwaarden. Hiervan dient minimaal 50% ingevuld te worden met een natuurdoeltype van vergelijkbare waarde (droge natuur, categorie 2). Versterking van natuur- en landschapswaarden voor de vernietiging van agrarische gronden: - Aanleg houtwal met een minimale lengte en breedte van respectievelijk 100 en 10 meter (0,1 ha); - Aanleg poel van minimaal 500 m ² (0,05 ha) en struweel met een minimale lengte en breedte van respectievelijk 50 en 10 meter (0,05 ha).	4,17 + 0,2 ¹	0	0	0	4,37 ha
Boswet	2,44 ha bos bij de aansluiting op de A73 en 0,63 compensatienatuur bij de aansluiting op de Venlose weg. ^{3 en 4}	3,07	0	0	0	3,07 ha

¹ In verband met vernietiging agrarische gronden, voorstel voor versterking natuur- en landschapswaarden, minimale oppervlakte hiervan = 0,2 ha voor aanleg houtwal, poel en struweel.

² Compensatie voor vernietiging EHS dient verminderd te worden met compensatie voor vernietiging van leefgebied van beschermde soorten binnen de EHS.

³ exclusief ruimtebeslag door aantakking van de Greenportlane op Freshpark Venlo (zal onderdeel uitmaken van natuurcompensatieplan voor het Freshpark)

⁴ Bos dient gekapt te worden ten behoeve van de Greenportlane. Conform artikel 2 en 3 van de Boswet dient dit gemeld en gecompenseerd te worden. Tenzij artikel 5 van toepassing is en de kap plaatsvindt voor het uitvoeren van een werk volgens het bestemmingsplan. Dan is een melding in het kader van de Boswet niet nodig. Te zijner tijd past het plan binnen het vastgestelde inpassingsplan. Hiermee is het aannemelijk dat een melding in het kader van de Boswet niet nodig zal zijn.

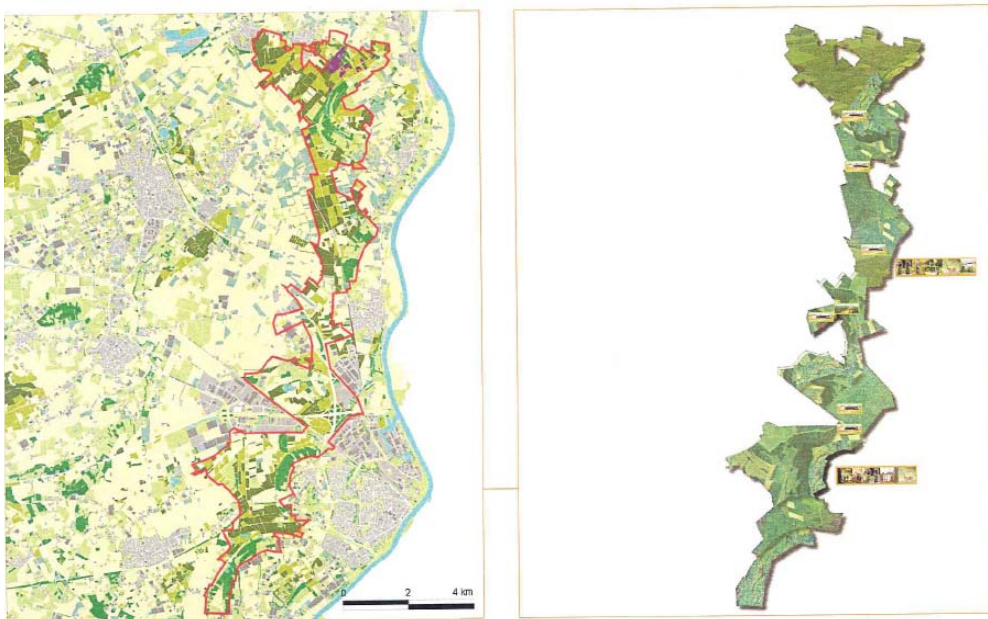
Tabel 7.5: Compensatie voor vernietiging en verstoring leefgebied beschermde soorten

Soort	Toelichting	Vernietiging groeiplaats	Verstoring territorium door geluid	Verstoring vliegrou- te door geluid	Netto compensatieplicht
jeneverbes	157 m ² compensatie voor vernietigde groeiplaats. Bij voorkeur aansluitend of in de nabijheid van de bestaande groeiplaats.	0,015	nvt	nvt	0,015 ha
kerkuil	Voor de verstoring van twee territoria van de kerkuil dient	nvt	1,90	nvt	1,90 ha
zwarte specht	0,74 ha en 1,16 ha aan landschapselementen gerealiseerd te worden binnen een agrarisch gebied met omvang van respectievelijk 3,7 ha en 5,8 ha. Voor de zwarte specht en de havik dient respectievelijk 1,6 ha en 1,91 ha gecompenseerd te worden. In totaal dient er voor de verstoring van vogels 5,41 ha aan natuur- en landschapselementen gecompenseerd te worden.	nvt	1,60	nvt	1,60 ha
havik		nvt	1,91	nvt	1,91 ha
vleermuizen	De verstoring van twee vliegrou-tes dient gecompenseerd te worden. Dit komt neer op 0,59 ha voor verstoring van de vliegrou-te langs de Dorperdijk en 0,89 ha voor de vliegrou-te langs de Heierkerkweg.	nvt	nvt	1,48	1,48 ha

De benodigde compensatie bestaat voornamelijk uit droge natuur. De compensatie vindt bij voorkeur plaats binnen de Natuur- en Landschapvisie Greenport Venlo e.o. Concept 'de Ledder' plaats. In de POL aanvulling Klavertje 4 (2008) is dit als sturingsdocument gebruikt voor de aanwijzing van POG en natuurontwikkelingsgebieden in de EHS. De beide staanders uit het Concept 'de Ledder' hebben hierdoor gestalte gekregen en veranderen geleidelijk aan in robuuste verbindingzones. Zoekgebieden voor de verplichte compensatie dienen binnen de POG en dan bij voorkeur binnen de staanders van het Concept 'de Ledder' gezocht te worden. Omdat Staander I wordt gekenmerkt door natte natuurdoeltypen, gaat de voorkeur uit naar compensatie binnen Staander II (zie figuur 18).

Ecoduct

De Greenportlane doorsnijdt de Staander II uit het Ledderconcept. Om het effect van de versnippering als gevolg van de Greenportlane tegen te gaan wordt over de Greenportlane een ecoduct aangelegd. Om een goede functionerende verbinding te krijgen moet de ecologische verbinding minstens 100m breed zijn in het veld en wordt gestreefd naar een ecoduct met een breedte van minimaal 25 meter. Op de verbeelding is een 'zoekgebied ecoduct' aangeduid, en in de regels is de bestemming van een ecoduct geregeld.



Figuur 18: Staander II uit het Concept 'de Ledder'.

7.7 Waterhuishouding

Algemeen

Het nationaal ruimtelijk beleid voor water richt zich op borging van veiligheid tegen overstromingen, voorkoming van wateroverlast en watertekorten en verbetering van water- en bodemkwaliteit. In de 4^e Nota Waterhuishouding (1998) worden als belangrijke elementen van duurzaam stedelijk waterbeheer genoemd: herwaardering van watersystemen bij de ruimtelijke inrichting van (nieuwe) stedelijke gebieden, het afkoppelen van verhard oppervlak van de riolering, het vasthouden van regenwater in de bodem en in vijvers en het treffen van 'waterbesparende' maatregelen in bedrijven en woningen.

Door middel van de zogenaamde 'watertoets' wordt in een vroeg stadium van het ontwerpproces overleg gevoerd met de waterbeheerders voor wat betreft het aspect water tot optimale afstemming te komen. Hiervoor is een waterhuishoudkundig onderzoek¹⁰ uitgevoerd. Voor een volledige analyse en beschrijving van de waterhuishoudkundige aspecten in het plangebied en omgeving wordt verwezen naar dit onderzoek. In deze paragraaf is een samenvattende tekst opgenomen: de waterparagraaf.

Huidige situatie

Het gebied waar de toekomstige Greenportlane wordt gerealiseerd heeft in de huidige situatie nagenoeg overal een agrarische functie. Het terrein kan als volledig onverhard worden beschouwd. Nabij het plangebied liggen in het landelijk gebied de primaire watergangen de Lager Heide, de Oude Gekkengraaf, de Gekkengraaf, de Noordersloot en de Mierbeek en de secundaire watergang Dorperdijk. Al deze watergangen hebben een Algemene Ecologische Functie; hun hoofdfunctie is het afvoeren van water uit het omliggende gebied.

De Lager Heide, de Oude Gekkengraaf, de Gekkengraaf wateren uiteindelijk af op de Grote Molenbeek. De Mierbeek watert af op de Everlosebeek. Zowel de Grote Molenbeek als de Everlosebeek hebben een

10. Watertoets Greenportlane/ toelichting watertoets, 2 juli 2009, Oranjewoud

Specifiek Ecologische Functie. Beken met een Specifiek Ecologische Functie hebben hoge ecologische doelstellingen.

Aan de zuidoostzijde van het plangebied ligt het bedrijventerrein Tradeport met een waterbergingsgebied dat afwatert via de primaire watergang Tradeport. Aan de oostzijde van het plangebied ligt de A73 met bijbehorende bermslotenstructuur.

Waterschap Peel en Maasvallei is waterbeheerder in het plangebied.

Toekomstige situatie

De Greenportlane bestaat uit een provinciale weg met 2x2 rijstroken met een breedte van 7,25 meter per rijrichting. De Greenportlane wordt deels verhoogd op een weglichaam aangelegd. Naast de weg en het aanwezige weglichaam bij de verhoogd aangelegde delen ligt eerst een berm van circa 4 à 5 meter en vervolgens de bermsloot. Op het weglichaam is naast de weg eveneens een berm aanwezig.

Het afstromende hemelwater wordt geborgen in bermsloten aan beide zijden van de weg vanwaar het naar de bodem infiltreert. Voor de zuiverende trap van het afstromende wegwater wordt gebruik gemaakt van een bermpassage en afhankelijk van de verharding wordt mogelijkerwijs aanvullend een bodempassage gerealiseerd binnen de bermsloten.

De Greenportlane kruist de primaire watergangen Lage Heide en Noordersloot en de secundaire watergang Dorperdijk. In het zuidoosten grenst het tracé aan de Venloseweg/ Eindhovenseweg (N556) en doorsnijdt de op- en afritten het waterbergingsgebied van het bedrijventerrein Tradeport. Aan de noordoostzijde van het tracé ten noorden van de A73 wordt een aansluiting gerealiseerd op het bedrijventerrein Fresh Park.

Waterhuishoudkundige aspecten

Bij de ontwikkeling van het gebied dient rekening gehouden te worden met de uitgangspunten, wensen en aandachtspunten ten aanzien van de waterhuishouding en riolering. De voorgenomen ontwikkeling wordt daarop toegelicht aan de hand van de thema's uit de 'handreiking watertoets deel 2'.

Wateroverlast

Door de aanleg van de weg neemt het verharde oppervlak toe. Om versnelde afvoer van hemelwater te voorkomen wordt aan beide zijden van de weg een bermsloot aangelegd. De bermsloot is één meter diep voor de ontwatering van de weg en kent taluds van 1:2 in verband met de stabiliteit. De bermsloten vormen een apart watersysteem dat op een beperkt aantal punten overstorten heeft naar het omliggende regionale watersysteem.

De bermsloten hebben voldoende capaciteit om al het afstromende hemelwater bij een neerslaggebeurtenis van T=100 te kunnen bergen zonder overstort. De watergangen voeren af naar de bodem middels infiltratie; de ondergrond is (redelijk) goed doorlaatbaar volgens de aangeleverde gegevens van het waterschap. Hiermee wordt voldaan aan de ambitie van een statische buffer van het waterschap.

De kruisingen met de Noordersloot en de Dorperdijk vinden plaats door een verhoogde aanleg van de Greenportlane. De watergangen en bijbehorende onderhoudsstroken blijven daarbij ongewijzigd. Waar de weg watergangen gelijkvloers kruist zullen de watergangen verbonden blijven door de aanleg van een voldoende groot gedimensioneerde duiker onder de weg. De primaire watergang Lage Heide kan indien gewenst worden verlegd naar de zuidzijde van de Venloseweg/ Eindhovenseweg (N556).

Bij de doorsnijdingen van het waterbergingsgebied Tradeport wordt de afname in bergingscapaciteit gecompenseerd door de aanleg van minimaal eenzelfde hoeveelheid nieuw oppervlaktewater dat verbonden is met het bergingsgebied. Dit is mogelijk binnen de huidige bestemmingen. Daarnaast blijft voldoende ruimte beschikbaar ter plaatse van de doorsnijding om een goed gedimensioneerde verbinding met het (de) bijbehorend(e) onderhoudspad(en) te realiseren.

Bij de aansluiting op de A73 worden de bestaande watergangen deels verbreed om het hemelwater van de nieuw aan te leggen op- en afritten te bergen. De bestaande waterafvoerstructuur blijft gehandhaafd en waar nodig zullen watergangen worden verlegd. In en nabij de kommen van de op- en afritten is extra waterberging mogelijk.

Riolering

De ontwikkeling heeft geen vuilwaterafvoer nodig. Mogelijk wordt een beperkt deel van het afstromende wegwater middels kolken en een rioolstelsel afgevoerd naar de bermsloten. Dit wordt nader uitgewerkt in het definitief ontwerp van de waterhuishouding.

Grondwateroverlast

De grondwaterstand in het projectgebied ligt op meer dan 1,0 meter beneden maaiveld. De bermsloot heeft een diepte van 1,0 meter vanwege de gewenste ontwatering van de weg. De weg heeft daarmee voldoende ontwateringsdiepte. Een groot gedeelte van de weg wordt tevens verhoogd aangelegd.

Grond- en oppervlaktewaterkwaliteit

De bermsloten zullen droogvallende greppels zijn.

Het afstromende wegwater is vervuild. Om vervuiling van het grond- en het oppervlaktewater te voorkomen wordt een zuiverende trap aangelegd. Het vrij afstromende wegwater wordt middels een bermassage afgevoerd naar de bermsloten vanwaar het infiltreert in de bodem. Afhankelijk van het type wegverharding en de bodemsamenstelling zal de bodem van de bermsloten worden verbeterd (verhoging lutumgehalte) om voldoende zuiverende werking te kunnen garanderen (aanleg infiltratievoorziening). De definitieve keuze van het type verharding en de realisatie van een eventuele bodemverbetering wordt in het definitief ontwerp uitgewerkt.

Op delen waar afvoer van hemelwater via kolken plaatsvindt dient een zuiverende voorziening (bijvoorbeeld wadi, lamellenfilter of infiltratievijver in oksel van op- en afritten) te worden toegepast alvorens het water wordt afgevoerd op de bermsloten.

Bij toepassing van bovenstaande omgang met het afstromende regenwater kunnen de wegsloten zonder aanvullende maatregelen afwateren op de omliggende beken en watergangen. De waterkwaliteit van deze beken en watergangen zal dan niet beïnvloed worden door de Greenportlane.

Voor calamiteiten, zoals een auto-ongeluk waarbij vloeistoffen vrijkomen, is het wenselijk slechts één noodoverloop of afsluitbare overlopen naar het omliggende regionale watersysteem te hebben. Dit wordt bij de nadere uitwerking meegenomen.

Natte natuur en verdroging

Het traject van de Greenportlane doorsnijdt geen watergangen met een Specifieke Ecologische Functie en geen natte natuur. De Ecologische verbindingzone de Gekkengraaf is niet meer opgenomen in de recente POL-aanvulling Klavertje 4.

De grondwaterstand wordt voor de aanleg van de Greenportlane niet verlaagd.

Het hemelwater wordt geborgen in de bermsloten vanwaar het infiltreert in de bodem. Al het hemelwater komt daardoor ten goede aan het grondwater (maximale inzet op inzijging). Het ontwerp voldoet daarmee aan de doelstelling van grondwaterneutraal bouwen en er treedt geen verdrogings schade op.

Grondwaterwinning

Het plangebied ligt niet in een grondwaterwinningsgebied of grondwaterbeschermings-gebied. De Greenportlane ligt namelijk ten noorden van het grondwaterwingebied Californië en bijbehorende grondwaterbeschermingszones.

Veiligheid

De Greenportlane loopt voor een deel langs de aardgasleiding van de Rotterdam - Rijn Pijpleidingmaatschappij en een rioolwaterpersleiding van het Waterschapsbedrijf Limburg. De weg en de naastgelegen bermsloten blijven buiten de beschermingszone van de pers- en pijpleidingen, met uitzondering van enkele kruisingen met de leidingentracés.

Bij de uitwerking van het ontwerp worden de kruisingen met de rioolpersleiding vormgegeven met als resultaat een verdiepte ligging of het aanbrengen van beschermende voorzieningen. Een gevaar op de veiligheid is daarom niet aanwezig.

De bermsloten zijn droogvallend en ondiep. Het traject loopt niet langs bebouwing waar kinderen spelen. Wanneer een auto in de bermsloot belandt zal deze niet onder water verdwijnen. Kans op verdrinking is daarom zeer gering.

Beheer en onderhoud

Het beheer en onderhoud van de weg, bermen en de bermsloten wordt uitgevoerd door de Provincie. Naast de weg en het aanwezige weglichaam bij de verhoogd aangelegde delen ligt eerst een berm van circa 4 à 5 meter en vervolgens de bermsloot. De berm is voldoende breed om het weglichaam en de bermsloot te onderhouden. Aan de buitenzijde van de bermsloot is eveneens een smalle strook aanwezig.

De onderhoudspaden van de primaire watergangen in de omgeving van de Greenportlane, in onderhoud bij waterschap Peel en Maasvallei, worden behouden dan wel veilig gesteld. Zo is de afstand tussen de Gekke Graaf en de insteek van de bermsloot, ter plaatse waar ze parallel aan elkaar lopen, voldoende om hier alsnog een onderhoudspad te realiseren in de toekomst voor de Gekke Graaf.

Watertoetsproces

Met het waterschap heeft meerdere malen overleg plaatsgevonden. Op 21 november 2008 heeft een startoverleg plaatsgevonden waarin de uitgangspunten, wensen en aandachtspunten zijn besproken. Hierbij zijn de verschillende oplossingsrichtingen eveneens verkend. Een concept waterparagraaf en toelichting zijn voorgelegd aan het waterschap en de reacties zijn volledig verwerkt. Ondermeer ten behoeve van het aangepaste plangebied heeft op 17 juni 2009 opnieuw overleg plaatsgevonden om de wijzigingen te bespreken. De rapportage is hierop aangepast. Het Waterschap heeft te kennen gegeven in te kunnen stemmen met de afgesproken wijzigingen. Tevens is bij brief van 7 juli 2009 aangegeven dat hiermee de watertoets is afgerond.

Doorvertaling in inpassingsplan

In het inpassingsplan is de benodigde aanleg en verlegging van watergangen met bijbehorende onderhoudspaden mogelijk. Binnen de bestemming 'Verkeer' is de aanleg van watergangen met bijbehorende voorzieningen mogelijk. De primaire watergangen Lage Heide en Noordersloot en de secundaire watergang Dorperdijk inclusief bijbehorende onderhoudsstroken zijn op de verbeelding aangegeven met een aparte aanduiding. Daarnaast is nadrukkelijk rekening gehouden met een reserveringsstrook aan de zuidzijde van de Venloseweg/Eindhovenseweg om de primaire watergang Lage Heide op termijn te kunnen verleggen. Om deze watergang te kunnen verleggen en te bestemmen (met een aanduiding) is in het inpassingsplan een wijzigingsbevoegdheid in het plan opgenomen.

Vanuit het aspect waterhuishouding dient daarnaast rekening gehouden te worden met het compenseren van een deel van het waterbergingsgebied tussen de aansluiting van de Greenportlane met de Venloseweg/Eindhovenseweg en Tradeport West. Compensatie dient deels buiten het plangebied plaats te vinden. Het inpassingsplan voorziet vooralsnog niet in deze laatste compensatie, maar de betreffende bestemmingen laten de aanleg van compenserende maatregelen toe. Het waterschap heeft te kennen gegeven hiermee in te kunnen stemmen en wordt betrokken bij het vervolgtraject inzake de uitwerking van tracéontwerp.

7.8 Archeologie

Algemeen

Het archeologisch bodemarchief is de grootste bron voor de geschiedenis van Nederland. Het verdrag van Malta regelt de bescherming en het behoud van deze archeologische waarden. Nederland heeft dit verdrag in 1992 ondertekend en in 1998 geratificeerd. Het Verdrag van Malta is geïmplementeerd in de Monumentenwet. De wet op de archeologische monumentenzorg is in april 2006 door de Tweede Kamer aangenomen en in december van dat jaar door de Eerste Kamer bekrachtigd. Op 1 september 2007 is de wet als onderdeel van de monumentenwet in werking getreden.

Het belangrijkste doel is de bescherming van het archeologische in de bodem (in situ) omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor een goede conservering. Vooronderzoek moet duidelijk maken welke archeologische waarden verwacht kunnen worden. Wie de bodem in wil, bijvoorbeeld om te bouwen, kan verplicht worden om een archeologisch vooronderzoek te (laten) uitvoeren. De onderzoeksresultaten bepalen het verdere vervolg; een aanpassing van de bouwplannen of het opgraven van archeologische vondsten. Er wordt uitgegaan van het basisprincipe dat de "verstoorder" betaalt voor het opgraven en het documenteren van de aangetroffen waarden als behoud in de bodem niet tot de mogelijkheden behoort.

Volgens het provinciaal beleid inzake archeologie, zoals vastgelegd in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg wordt voorafgaand aan ruimtelijke ingrepen onderzocht of er archeologische waarden in het geding zijn. Indien dat zo is dan is het provinciaal uitgangspunt de archeologie resten zoveel mogelijk ter plekke te behouden. Mocht dat niet mogelijk zijn dan zal een opgraving moeten plaatsvinden.

Onderzoek

In de eerste helft van 2008 is een archeologisch bureauonderzoek¹¹ en een inventariserend veldonderzoek door middel van boringen uitgevoerd ten behoeve van de m.e.r. Greenportlane (VandenBorre e.a. 2008). Hierbij zijn de verschillende tracéalternatieven onderzocht en zijn aanbevelingen gedaan ten aanzien van de tracékeuze voor wat betreft het aspect archeologie. Uit het destijds uitgevoerde booronderzoek bleek dat

11. J. VandenBorre e.a., 2008: Bureauonderzoek en verkennend booronderzoek t.b.v. het MER Greenportlane (Archeologische Rapporten Oranjewoud 2008/67). Dit rapport is als bijlage bij de Tracénota/MER opgenomen.

binnen het oorspronkelijke tracé ten zuiden van de huidige variant, ter hoogte van de aansluiting op de A73 de bodem door akkerbouw (met name tuinbouw) op de meeste plaatsen tot meer dan 50 cm -mv was verstoord.

Inmiddels is het ontwerp van de aansluiting op de A73 van tracévariant I enigszins aangepast. De gewijzigde aansluiting ligt net ten noorden van de reeds door middel van boringen onderzochte tracévariant. Aangezien het om een zone gaat die op de archeologische beleidsadvieskaart van de gemeente Venlo een hoge verwachtingswaarde is toegekend, is besloten een aanvullend booronderzoek¹² uit te voeren binnen het tracé van het aangepaste ontwerp om ook hier eventuele archeologische waarden in kaart te brengen.

Aangezien deze variant nog binnen het plangebied is gelegen waarop ook het in 2008 uitgevoerde (bureau)onderzoek betrekking heeft, is geen afzonderlijk bureauonderzoek uitgevoerd.

Min of meer gelijktijdig met het door Oranjewoud uitgevoerde aanvullend booronderzoek is een inventariserend veldonderzoek door middel van boringen uitgevoerd door BAAC ter plekke van het uitbreidingsplan ten noorden van het huidige ZON Freshpark¹³. Dit betreft een terrein van circa 30 hectare. Voor de Greenportlane is het onderzoek van BAAC van belang in verband met de aansluiting van het de toekomstige uitbreiding van ZON Freshpark op de A73, die gesitueerd is ter hoogte van de bospercelen 346 tot en met 349. Daarnaast is er een overlap van beide onderzoeken voor een strook ten oosten van de A73, waar de aansluiting op de A73 wordt gerealiseerd. Zowel het onderzoek van Oranjewoud als dat van BAAC heeft geleid tot een gelijkwaardig selectieadvies. Het akkerperceel ten noorden van het huidige Freshpark (340-342, 399) kan worden vrijgegeven, terwijl voor de bospercelen een vervolgonderzoek wordt aanbevolen.

Conclusie

Tijdens het veldonderzoek zijn geen archeologische indicatoren of sporen aangetroffen, noch in de boringen, noch aan het oppervlak. Daarnaast bleek de bodem ten westen van de Horsterweg op de meeste plaatsen tot meer dan 50 cm -mv te zijn verstoord. Alleen op de bospercelen langs de A73 is de eventuele aanwezigheid van een archeologische vindplaats op basis van dit veldonderzoek nog niet uit te sluiten. Naar verwachting zal het terrein hier echter worden opgehoogd teneinde de nieuwe weg over de A73 te leiden.

Wanneer echter op deze bospercelen bodemverstoringen dieper dan 25 cm plaatsvinden, is een vervolgonderzoek noodzakelijk in de vorm van een inventariserend veldonderzoek door middel van boringen (karterende fase in een intensief boorgrid) of proefsleuven. In het geval van proefsleuven moet het bos eerst gerooid worden. Hierbij is het van belang een methode te kiezen die de ondergrond zo min mogelijk verstoord.

De Provincie is bevoegd gezag voor archeologie in dit project en in die hoedanigheid zijn drie selectiebesluiten genomen (zie bijlage 3), waarin staat aangegeven dat er in het tracé van de Greenportlane geen vervolgonderzoek noodzakelijk is met inachtneming van bovenstaande randvoorwaarde.

In de regels en op de verbeelding wordt hiervoor de dubbelbestemming "Waarde - Archeologie" opgenomen. In deze dubbelbestemming is een aanlegvergunningstelsel opgenomen voor werkzaamheden/bodemverstoringen die dieper zijn dan 25 cm onder het maaiveld.

12. I. Vossen, 2009: Aanvullend booronderzoek Tracévariant I t.b.v. MER Greenportlane Venlo (Archeologische Rapporten Oranjewoud 2009/10).

13. H.J. Krelberg, 2008: Venlo Plangebied ZON Freshpark. Inventariserend Veldonderzoek (karterende fase) (BAAC rapport V-08.0397)

8 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

8.1 Overleg overheidsinstanties

In de voorbereidingsfase, de m.e.r.-fase alsmede in de totstandkomingfase van het ontwerp inpassingsplan heeft overleg en afstemming plaatsgevonden met de betrokken gemeenten in en in de directe omgeving van het plangebied. Tevens heeft afstemming plaatsgevonden met de betrokken rijksdiensten.

Expliciet heeft in het kader van het ontwerp inpassingsplan een aantal overlegsessies plaatsgevonden d.d. 26 november 2008, 17 december 2008 en 8 januari 2008.

Van deze overlegsessies zijn verslagen gemaakt die als bijlagen bij deze plantoelichting zijn gevoegd en zijn betrokken bij het opstellen van het ontwerp inpassingsplan.

8.2 Overleg overige instanties

Zoals reeds genoemd in de waterparagraaf (§ 7.7) heeft in het kader van de watertoets meerdere malen overleg plaatsgevonden met de waterbeheerder: het waterschap Peel & Maasvallei.

Verder heeft in het kader van het aspect externe veiligheid meerdere keren overleg plaatsgevonden met de regionale brandweer en de plaatselijke brandweer van Venlo. De plaatselijke brandweer van Venlo vertegenwoordigd hierbij de overige plaatselijke korpsen.

8.3 Horen gemeenteraden

De raden van de gemeente Horst aan de Maas, Maasbree, Sevenum en Venlo zijn schriftelijk gehoord in het kader van artikel 3.26 lid 1 Wro. Alle betrokken gemeenteraden kunnen instemmen met het opstellen van voorliggend inpassingsplan.

9 Uitvoerbaarheid

9.1 Financiële uitvoerbaarheid

De motivatie voor de aanleg van de Greenportlane komt direct voort uit de noodzaak het te ontwikkelen werklandschap, Trade Port Noord en Greenpark te kunnen ontsluiten. Ook de aanleg en omvang van de robuuste groenstructuur is gemotiveerd uit de door de Provincie noodzakelijk geachte kwalitatieve en landschappelijke inpassing van het te ontwikkelen werklandschap. Er is daarmee sprake van een volledig causaal verband tussen de ontwikkeling van het werklandschap aan de ene kant en de aanleg van de Greenportlane en de robuuste groenstructuur aan de andere kant. Deze onderbouwing van de samenhang op hoger schaalniveau tussen Greenportlane en het te ontwikkelen werklandschap is ook in de POL-aanvulling Klavertje 4 opgenomen, en vormt daarmee de juridische basis voor afspraken over verevening.

De totale kostenomvang van de Greenportlane zoals deze is opgenomen in het ontwerp inpassingsplan bedraagt circa 93 miljoen euro (ongeïndexeerd). De kosten van de aanleg van de Greenportlane na aanpassing van het tracé worden begroot op circa 75 miljoen euro. De aanpassing van het tracé heeft tot gevolg dat vooralsnog wordt afgezien van de aansluiting op de A67. Het is echter nadrukkelijk de bedoeling om op termijn ook de aansluiting op de A67 planologisch te regelen.

Voor de Greenportlane is op dit moment een tweetal subsidies toegezegd. Het Rijk heeft in het kader van de gehonoreerde toekenning van FES middelen 15 miljoen euro toegezegd. Daarnaast is een bedrag van 9 miljoen euro beschikbaar (uitvoering motie Koopmans).

In totaal is daarmee ten minste 24 miljoen euro aan subsidies voor de aanleg beschikbaar. Daarnaast is door de NV Klavertje 4 i.o. uit inkomsten van de gebiedsexploitatie reeds 26 miljoen euro aan financiële bijdrage aan de Greenportlane toegezegd. En voor zover afzonderlijke private partijen niet via samenwerking met de overheids-nv maar door zelfrealisatie tot ontwikkeling van onderdelen van het werklandschap komen, zullen in het kader van de grondexploitatie wet afspraken gemaakt moeten worden met partijen over (bovenplans) kostenverhaal. In de samenwerkingsovereenkomst met de betrokken gemeenten zijn hierover afspraken gemaakt. Daarnaast zal de Provincie in het kader van de gebiedsontwikkeling afspraken maken over verevening met (semi)publieke en private partijen in het gebied. De Provincie Limburg staat daarmee garant voor de uitvoering van de Greenportlane.

9.2 Grondverwerving

Om de Greenportlane fysiek aan te kunnen leggen, dient de Provincie de beschikking te hebben over de gronden. Getracht wordt om deze gronden middels minnelijke verwerving in eigendom te krijgen.

Mocht minnelijke verwerving niet haalbaar blijken dan beschikt de Provincie op grond van titel 4 van de Onteigeningswet over de mogelijkheid om de gronden te onteigenen. Basis voor deze onteigening vormt het onderhavige inpassingsplan, waarin de betreffende gronden de bestemming Verkeer krijgen.

Hierbij geldt het uitgangspunt dat de plangrens van het inpassingsplan ook de uiteindelijke eigendomsgrens vormt en dat dit uiteindelijk - indien noodzakelijk - ook de onteigeningsgrens vormt.

Op de bij dit inpassingsplan horende verbeelding is voor een deel van het plangebied de aanduiding 'Wro-zone - verwerkelijking in de naaste toekomst' opgenomen. De op deze gronden geprojecteerde bestemmingen worden aangewezen als onderdelen van het plan ten aanzien waarvan de verwezenlijking in de naaste toekomst nodig wordt geacht als bedoeld in artikel 3.4 Wet ruimtelijke ordening. De Provincie overweegt artikel 85 Onteigeningswet toe te passen voor de gronden die in het kader van artikel 3.4 van de Wet ruimtelijke ordening zijn aangewezen.

DEEL 2

Provinciaal inpassingsplan Greenportlane

Regels van het inpassingsplan Greenportlane

Inhoud

Blz.

Hoofdstuk 1	Inleidende regels	85
Artikel 1	Begrippen	85
Artikel 2	Wijze van meten	87
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	88
Artikel 3	Verkeer	88
Artikel 4	Verkeer – Railverkeer	90
Artikel 5	Leiding – Hoogspanningsverbinding	91
Artikel 6	Leiding – Olie	92
Artikel 7	Leiding – Riool	93
Artikel 8	Waarde – Archeologie	94
Hoofdstuk 3	Algemene Regels	95
Artikel 9	Anti-dubbeltelbepaling	95
Artikel 10	Algemene ontheffingsregels	95
Artikel 11	Algemene wijzigingsregels	95
Artikel 12	Algemene procedureregels	95
Artikel 13	Verwerkelijking in de naaste toekomst	95
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	96
Artikel 14	Overgangsrecht	96
Artikel 15	Slotregel	97

1. Inleidende regels

Artikel 1. Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

1. plan

het "inpassingsplan Greenportlane" van de Provincie Limburg.

2. inpassingsplan

de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.9931GREENPORTLANE-6001 met de bijbehorende regels.

3. aanduiding

een geometrisch bepaald vlak of een figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels, regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

4. aanduidingsgrens

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

5. bebouwing

één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

6. bestemmingsgrens

de grens van een bestemmingsvlak.

7. bestemmingsvlak

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

8. bouwen

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats.

9. bouwwerk

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

10. gebouw

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

11. natuurwaarde

de aan een gebied toegekende waarde in verband met de aanwezige flora en fauna.

12. nutsvoorzieningen

voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreducerstations, schakeluisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, telefooncellen, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

13. peil

- voor een bouwwerk dat niet direct aan de weg grenst: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld;
- voor een bouwwerk dat direct aan de weg grenst: de hoogte van de kruin van de weg ter plaatse van dat bouwwerk;
- voor een bouwwerk, ten behoeve van spoorwegvoorzieningen, dat direct aan de spoorweg grenst ter plaatse van de bestemming 'Verkeer - Railverkeer': de hoogte van de bovenkant van de spoorstaaf.

Artikel 2. Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

de bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2. Bestemmingsregels

Artikel 3. Verkeer

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen, met niet meer dan 2 x 2 doorgaande rijstroken, alsmede parallelrijbanen, opstelstroken, in- en uitvoegstroken, op- en afritten en de daarbij behorende bermen en taluds;
- b. voet- en fietspaden;
- c. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- d. faunapassages;
- e. onderdoorgangen, viaducten;
- f. bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals geluidswerende voorzieningen, groen, parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen en reclame-uitingen;

alsmede voor:

- g. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - ecoduct': de ontwikkeling van natuurwaarden;

met dien verstande dat:

- h. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - rotondes' maximaal 2 aansluitpunten in de vorm van rotondes zijn toegestaan met een onderlinge afstand van minimaal 600 meter;
- i. ter plaatse van de aanduiding 'Water' de gronden tevens zijn bestemd voor de bescherming en beheer van primaire en secundaire watergangen alsmede bijbehorende onderhoudsstroken.

3.2 Bouwregels

- 3.2.1 Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, met dien verstande dat:

- a. ter plaatse van de aanduiding 'vrijwaringszone - buisleidingenstraat' mogen geen gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'vrijwaringszone - straalpad' bedraagt de bouwhoogte van een bouwwerk, geen gebouwen zijnde, in geen enkel opzicht meer dan een hoogte van 44 meter boven NAP.

- 3.2.2 De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan ten behoeve van de verkeersregeling, de verkeers- of wegaanduiding of de verlichting bedraagt ten hoogste 5 meter, met dien verstande dat de bouwhoogte van bruggen, viaducten en ecoducten ten hoogste 8 meter mag bedragen.

3.3 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend het inrichten van de gronden in afwijking van de aangegeven dwarsprofielen.

3.4 Ontheffing van de gebruiksregels

Gedeputeerde Staten kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in 3.3 en toestaan dat van de aangegeven dwarsprofielen wordt afgeweken:

- a. indien en voor zover uit overleg met de wegbeheerder blijkt dat daartegen uit hoofde van het wegbeheer, de verkeersveiligheid daaronder begrepen, geen bezwaar bestaat, en;
- b. indien uit akoestisch onderzoek blijkt dat voldaan wordt aan het bepaalde in de Wet geluidhinder.

3.5 Wijzigingsbevoegdheid

Gedeputeerde Staten kunnen de opgenomen bestemming 'Verkeer' wijzigen voor de aanleg van nieuwe primaire danwel secundaire watergangen en/of verlegging van aangeduide primaire danwel secundaire watergangen, met dien verstande dat de bestemming niet eerder mag worden gewijzigd dan nadat van de waterbeheerder een positief schriftelijk advies is ontvangen.

Artikel 4. Verkeer - Railverkeer

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Railverkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. spoorwegen en de daarbij behorende bermen, taluds en spoorwegovergangen;
- b. wegen, met niet meer dan 2 x 2 doorgaande rijstroken, alsmede opstelstroken, in- en uitvoegstroken en de daarbij behorende bermen en taluds;
- c. voet- en fietspaden;
- d. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- e. faunapassages;
- f. bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals geluidswerende voorzieningen, groen, parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen en reclame-uitingen.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd.

4.2.2 De bouwhoogte van erfafscheidingen bedraagt ten hoogste 3 meter.

4.2.3 De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan ten behoeve van de verkeersregeling, de verkeers- of wegaanduiding of de verlichting bedraagt ten hoogste 5 meter, met dien verstande dat de bouwhoogte van bruggen en viaducten ten hoogste 8 meter mag bedragen. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van spoorwegvoorzieningen bedraagt ten hoogste 10 meter.

Artikel 5. Leiding - Hoogspanningsverbinding

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Hoogspanningsverbinding' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), bestemd voor een bovengrondse hoogspanningsverbinding van ten hoogste 150 kV.

5.2 Bouwregels

Op deze gronden mogen ten behoeve van de in 5.1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, zoals meet- en regelkasten en hoogspanningsmasten.

5.3 Ontheffing van de bouwregels

Gedeputeerde Staten kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in 5.2, indien de bij de bestemming 'Verkeer' behorende bouwregels in acht worden genomen en het belang van de leiding(en) door de bouwactiviteiten niet onevenredig wordt geschaad. Hiertoe wordt schriftelijk advies ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder.

5.4 Aanlegvergunning

- 5.4.1 Het is verboden op of in de gronden met de bestemming 'Leiding-Hoogspanningsverbinding' zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van Gedeputeerde Staten (aanlegvergunning) de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:
- het aanbrengen van hoog opgroeiende beplantingen en bomen;
 - het aanbrengen van bovengrondse constructies, installaties of apparatuur hoger dan 2,5 meter;
 - het opslaan van materialen of stoffen, die onder bepaalde omstandigheden gevaar van brand of explosie kunnen opleveren;
 - het aanleggen van andere kabels en leidingen dan in 5.1 is aangegeven, en het aanbrengen van daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur.
- 5.4.2 Het in 5.4.1 opgenomen verbod is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:
- noodzakelijk zijn voor de uitvoering van een bouwplan waarvoor ontheffing is verleend, zoals in 5.3 bedoeld;
 - normaal onderhoud en beheer ten dienste van de bestemming betreffen;
 - reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan.
- 5.4.3 De werken en werkzaamheden, zoals bedoeld in 5.4.1 bedoeld, zijn slechts toelaatbaar, indien het leidingbelang daardoor niet onevenredig wordt geschaad. Hiertoe wordt schriftelijk advies ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder.

Artikel 6. Leiding - Olie

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Olie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), bestemd voor een transportleiding met licht ontvlambare producten (62 bar) en een transportleiding met licht ontvlambare ruwe olie (43 bar).

6.2 Bouwregels

Op deze gronden mogen ten behoeve van de in 6.1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd zoals meet- en regelkasten, en afsluiterputten.

6.3 Ontheffing van de bouwregels

Gedeputeerde Staten kunnen ontheffing verlenen van 6.2, indien de bij de bestemming 'Verkeer' behorende bouwregels in acht worden genomen en het belang van de leiding(en) door de bouwactiviteiten niet onevenredig wordt geschaad. Hiertoe wordt schriftelijk advies ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder.

6.4 Aanlegvergunning

6.4.1 Het is verboden op of in de gronden met de bestemming 'Leiding - Olie' zonder of in afwijking van een schriftelijke aanlegvergunning van Gedeputeerde Staten de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanleggen van wegen of paden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- b. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en bomen;
- c. het aanleggen van andere kabels en leidingen dan in 6.1 is aangegeven, en het aanbrengen van daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur;
- d. het indrijven van voorwerpen in de bodem;
- e. het uitvoeren van grondbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
- f. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren.

6.4.2 Het in 6.4.1 opgenomen verbod is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

- a. noodzakelijk zijn voor de uitvoering van een bouwplan waarvoor ontheffing is verleend, zoals in 6.3 bedoeld;
- b. normaal onderhoud en beheer ten dienste van de bestemming betreffen;
- c. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan.

6.4.3 De werken en werkzaamheden, zoals bedoeld in 6.4.1, zijn slechts toelaatbaar, indien het leidingbelang daardoor niet onevenredig wordt geschaad. Hiertoe wordt schriftelijk advies ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder.

Artikel 7. Leiding - Riool

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Riool' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), bestemd voor een rioolleiding.

7.2 Bouwregels

Op deze gronden mogen uitsluitend ten behoeve van de in 7.1 genoemde bestemming bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd zoals meet- en regelkasten, en afsluiterputten.

7.3 Ontheffing van de bouwregels

Gedeputeerde Staten kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in 7.2, indien de bij de bestemming 'Verkeer' behorende bouwregels in acht worden genomen en het belang van de leiding(en) door de bouwactiviteiten niet onevenredig wordt geschaad. Hiertoe wordt schriftelijk advies ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder.

7.4 Aanlegvergunning

7.4.1 Het is verboden op of in de gronden met de bestemming 'Leiding - Riool' zonder of in afwijking van een schriftelijke aanlegvergunning van Gedeputeerde Staten de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanleggen van wegen of paden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- b. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en bomen;
- c. het aanleggen van andere kabels en leidingen dan in de bestemmingsomschrijving is aangegeven, en het aanbrengen van daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur;
- d. het indrijven van voorwerpen in de bodem;
- e. het uitvoeren van grondbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
- f. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren.

7.4.2 Het in 7.4.1 opgenomen verbod is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

- a. noodzakelijk zijn voor de uitvoering van een bouwplan waarvoor ontheffing is verleend, zoals in 7.3 bedoeld;
- b. normaal onderhoud en beheer ten dienste van de bestemming betreffen;
- c. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan.

7.4.3 De werken en werkzaamheden, zoals bedoeld in 7.4.1, zijn slechts toelaatbaar, indien het leidingbelang daardoor niet onevenredig wordt geschaad. Hiertoe wordt schriftelijk advies ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder.

Artikel 8. Waarde - Archeologie

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), bestemd voor bescherming van aanwezige of naar verwachting aanwezige archeologische waarden.

8.2 Aanlegvergunning

8.2.1 In het belang van de archeologische monumentenzorg en ter voorkoming van onevenredige aantasting van aanwezige dan wel naar verwachting aanwezige archeologische waarden, is het verboden, behoudens het bepaalde in 8.2.2, zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van Gedeputeerde Staten (aanlegvergunning) op en in de in 8.1 bedoelde gronden de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden uit te voeren, over een oppervlakte van 100 m² of meer:

- a. het uitvoeren van graafwerkzaamheden, het roeren en omwoelen van gronden, dieper dan 0,25 meter onder peil;
- b. het verlagen van de bodem en afgraven van gronden, dieper dan 0,25 meter onder peil;
- c. het graven of anderszins aanbrengen van watergangen en waterpartijen, dieper dan 0,25 meter onder peil;
- d. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen;
- e. het ophogen en egaliseren van gronden.

8.2.2 Het in 8.2.1 gestelde verbod geldt niet voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden:

- a. in het kader van het normale beheer en onderhoud;
- b. in het kader van archeologisch onderzoek en het doen van opgravingen, mits verricht door een ter zake deskundige;
- c. waarmee is of mag worden begonnen op het tijdstip van onherroepelijk worden van het plan.

8.2.3 De werken, geen bouwwerk zijnde en werkzaamheden als bedoeld in 8.2.1, zijn slechts toelaatbaar, indien:

- a. door die werken of werkzaamheden, danwel door de daarvan hetzij direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen, één of meer archeologische waarden van de betreffende gronden, niet onevenredig worden of kunnen worden aangetast, danwel de mogelijkheden voor het herstel van die waarden niet onevenredig worden of kunnen worden verkleind, en
- b. door de aanvrager van de aanlegvergunning een rapport is overgelegd waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord naar het oordeel van Gedeputeerde Staten in voldoende mate is vastgesteld.

HOOFDSTUK 3 ALGEMENE REGELS

Artikel 9. Anti-dubbelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 10. Algemene ontheffingsregels

Gedeputeerde Staten kunnen ontheffing verlenen van de regels voor afwijkingen van maten (waaronder percentages) met ten hoogste 10%, met dien verstande dat ontheffing niet wordt verleend, indien daardoor onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de ingevolge de bestemming gegeven gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken.

Artikel 11. Algemene wijzigingsregels

Gedeputeerde Staten kunnen de in het plan opgenomen bestemmingen wijzigen voor overschrijding van bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein. De overschrijdingen mogen echter ten hoogste 3 meter bedragen en het bestemmingsvlak mag met ten hoogste 10% worden vergroot, met dien verstande dat wijziging niet plaatsvindt indien daardoor onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de ingevolge de bestemming gegeven gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken.

Artikel 12. Algemene procedureregels

Bij het verlenen van ontheffing of de toepassing van de bevoegdheid tot wijziging nemen Gedeputeerde Staten de procedure als opgenomen in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht in acht, waarbij de termijn van tervisielegging 6 weken bedraagt.

Artikel 13. Verwerkelijking in naaste toekomst

Ten plaatse van de aanduiding 'Wro-zone - verwerkelijking in naaste toekomst' wordt de verwerkelijking van het plan in de naaste toekomst nodig geacht.

HOOFDSTUK 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS

Artikel 14. Overgangsrecht

14.1 Overgangsrecht bouwwerken

- 14.1.1 Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het inpassingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een bouwvergunning, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot:
- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de bouwvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
- 14.1.2 Burgemeester en Wethouders kunnen eenmalig ontheffing verlenen van het eerste lid voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
- 14.1.3 Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

14.2 Overgangsrecht gebruik

- 14.2.1 Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het inpassingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
- 14.2.2 Het is verboden het met het inpassingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
- 14.2.3 Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
- 14.2.4 Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 15. Slotregel

Deze regels worden aangehaald als Regels van het inpassingsplan Greenportlane.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van Provinciale Staten van Limburg, gehouden op 10 juli 2009.

De griffier,

De voorzitter,

Bijlage 1 : Ontwerp Greenportlane

Bijlage 2 : Vooroverlegverslagen

Besprekingsverslag

Ruimte & Mobiliteit
Beneluxweg 7
Postbus 40
4900 AA Oosterhout
T (0162) 48 70 00
F (0162) 45 11 41
www.oranjewoud.nl

nummer	2008-01	project	Provinciaal Inpassingsplan Greenport
datum	26 november 2008	projectnr.	189650
plaats	Venlo	onderwerp	Vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro
opsteller	Paul Kennes	vakgroep	RO&E
autorisator	Bert Meseure	paraaf	

aanwezig	namens	verzendlijst	afwezig
Mevrouw D. v. Zandvoort	provincie Limburg	Mevrouw K. Kloth	Mevrouw K. Kloth
De heer A. Hassink	provincie Limburg	De heer L. Runia	De heer L. Runia
De heer H. Luijpers	provincie Limburg		
Mevrouw G. Lep	gemeente Horst a/d		
	Maas/ Sevenum		
De heer A. Gerrits	gemeente Maasbree		
De heer L. Peters	gemeente Venlo		
De heer B. Meseure	Oranjewoud		
De heer P. Kennes	Oranjewoud		

- | nr. | verslag | actie door |
|-----|--|---|
| 1. | Opening en mededelingen <ul style="list-style-type: none">- Overleg vindt plaats in kader van vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro.- Afdeling RO - Limburg treedt op als bevoegd gezag.- Projectbureau Greenportlane (GPL) is opdrachtgever. | |
| 2. | Provinciaal Inpassingsplan (PIP) <ul style="list-style-type: none">- PIP regelt uitsluitend noodzakelijk infrastructurele aspecten m.b.t. de GPL, waaronder ondermeer aansluitpunten A67 en A73.- Bij Venrayseweg worden ook fietspaden in het profiel van GPL meegenomen.- Er worden geen maatregelen opgenomen t.a.v. Trafficport, Greenpark en Freshpark ZON. Wel wordt noodzakelijke aanpassing van Venrayseweg geregeld.- Plangrens PIP wordt geprojecteerd 1 meter uit kant buitenste bermsloot. Deze grens vormt tevens de eigendoms- en onteigeningsgrens.- Discussie bestaat over opnemen van rotondes ter hoogte van Trade Port Noord (TPN). Uitgezocht wordt of deze zijn te fixeren en kunnen worden opgenomen in PIP (wijzigingsbevoegdheid) of in bestemmingsplannen voor de aangrenzende ontwikkelingen.- Opgemerkt wordt dat discussie nog loopt in Trade Port West omtrent twee aansluitingen op GPL. Het ruimtelijke ontwerp van de weg moet worden getoetst voor wat betreft de mogelijkheid van een aansluiting van Californië op de GPL.- Tussen A67 en spoor is geen ruimte is voor wijzigingen van rotondes. Tussen spoor en A73 kan nog ruimte worden gegeven aan plaatsing rotondes. Deze afspraken moeten nog worden vastgelegd met projectorganisatie Klavertje 4. | <div>Henk</div> <div>Provincie</div> <div>Provincie</div> |



nr. verslag

actie door

3. Inhoud en opzet PIP

- GPL wordt opgenomen binnen één bestemming (Verkeer), waarin alle noodzakelijke functies en maatregelen mogelijk zijn.
- Als uitgangspunt voor het PIP geldt het voorkeursalternatief B+I.
- De as van de weg ligt vast en is afgestemd op de ligging van de golfbaan.
- Vooralsnog wordt geen rekening gehouden met andere bestemmingen ondermeer in het kader van natuurcompensatie; compensatie wordt buitenplans geregeld.

4. Aandachtspunten

- Aansluiting GPL ter hoogte van A67/ Siberië. Vaststelling van het bestemmingsplan Siberië staat gepland op 16 december 2008. Afspraak wordt belegd met gemeente Maasbree en projectontwikkelaar voor locatiekeuze. Afspraak wordt door provincie belegd. Henk Luijpers
- Over bypass richting Eindhovenseweg bestaat nog de nodige discussie. In week 49 vinden hier de nodige discussies over plaats. Provincie
- Aandacht wordt gevraagd in het PIP voor relatie GPL met onderliggende wegennet.
- Venlo is het nog niet eens met het feit dat de zuidelijke aansluiting A73 ter hoogte van ZON-veiling er uit moet. Aangegeven is dat dit een eis is van Rijkswaterstaat om de GPL op de A73 te kunnen aansluiten.
- Aandacht wordt gevraagd voor viaduct op de Venrayseweg. Verkeersintensiteiten worden hier te hoog. Aangegeven wordt dat het de bedoeling is om het meeste verkeer van het Greenpark en de Floriade op de GPL af te wikkelen.

5. Reactie gemeenten

- Het vooroverleg wordt in het PIP opgenomen in verslagvorm.
- Gemeenten Horst aan de Maas, Sevenum en Maasbree hebben ingestemd met voornemen van Provinciale Staten om PIP GPL op te stellen.
- Gemeentebestuur Venlo heeft behandeling doorverwezen naar gemeenteraad.
- Gemeenten Horst aan de Maas, Sevenum en Maasbree verzoeken in vervolgcorrespondentie aan te geven welke ruimte er is voor reactie en wat fatale termijnen zijn. Provincie
- Gemeenten ontvangen graag een overzicht met overlegmomenten, aanleverdata van welke producten/rapporten, op welke wijze moet worden gereageerd en wat fatale termijnen zijn. Provincie

nr.	verslag	actie door
	- Gemeente Maasbree ziet graag een oplegnotitie tegemoet met motivatie voor tracékeuze om onderhandelingen/ gesprekken met stakeholders/ partners te kunnen voeren. Dit is niet voor 18 december 2008 voorhanden, maar onderhandelingen hoeven niet door gemeente gedaan te worden. Projectorganisatie GPL neemt onderbouwing en verantwoording op zich. - Aandacht wordt gevraagd voor het voorbespreken met bestuurders door projectorganisatie GPL. Dit onder het motto: "<i>maatwerk per gemeente</i>". - Als gevolg hiervan wordt afgesproken dat gemeenten intern de relevante zaken voorbespreken met portefeuillehouders ter bevordering van bestuurlijke behandeling. Dit wordt in week 49 uitgevoerd en teruggekoppeld aan projectorganisatie GPL en voorstel wordt gedaan op welke wijze het beste maatwerk kan worden geleverd.	Provincie Gemeenten/ Provincie
6.	Vervolgafspraken - In de buurt van 17 december 2008 wordt een extra overlegmoment ingepland met gemeenten waarbij ook rijksdiensten aanwezig zijn. - Overlegmoment van 8 januari 2009 blijft in stand. - Eerste concept ontwerpPIP wordt voor overleg van 17 december 2008 verspreid. Hierin zijn in ieder geval de plankaart (verbeelding) en de planregels opgenomen alsmede de plantoelichting met waar mogelijk de uitgevoerde onderzoeken. - Voor het overlegmoment wordt uiterlijk 30 december 2008 de meest actuele versie van het ontwerpPIP geleverd. Deze versie kan worden voorgelegd aan gemeentebestuur. - Afgesproken wordt dat alle deelproducten die af zijn, worden doorgestuurd naar gemeenten, waarbij wordt aangegeven of een adviestaak noodzakelijk is of dat het puur ter kennisname is.	

Verslag vooroverleg Greenportlane

Betreft: verslag vooroverleg Greenportlane d.d. 17 december 2008

Aanwezig: Greetje Lep (Horst aan de Maas/Sevenum), Pieter-Jan v.d. Hulst (Venlo), Paul Kennes (Oranjewoud), Henk Luijpers, Kim Kloth (Provincie, Afdeling Infraprojecten), André Hassink, Daphne van Zandvoort (Provincie, Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling).

Afwezig: Armand Gerrits (Maasbree), Martine de Vaan (GOB)

1. Welkom

Daphne van Zandvoort heet iedereen van harte welkom en geeft aan dat ondanks uitnodigingen richting de gemeente Maasbree (Armand Gerrits) en de Rijkspartners (Martine de Vaan) beide partijen helaas niet aanwezig zijn.

2. Doel vooroverleg en verwerken opmerkingen

Daphne van Zandvoort geeft een korte toelichting op het doel van het vooroverleg. De bedoeling is dat in een tweetal bijeenkomsten, te weten vandaag en 8 januari 2009, gesproken wordt over de concepten van het provinciaal inpassingsplan (PIP) die voorafgaand daaraan worden verspreid. Van deze bijeenkomsten worden verslagen gemaakt, welke worden gebruikt in het PIP als weergave van het vooroverleg. Bij deze verslagen zal de provincie als bevoegd gezag aangeven hoe met de opmerkingen wordt omgegaan. Voor het eerste overleg zijn de stukken pas laat verstuurd, daarom wordt de gelegenheid geboden tot 18 december per e-mail inhoudelijk reacties door te geven.

3. Plankaart en regels

Paul Kennes ligt plankaart en regels toe. Het PIP bevat enkel de verkeersbestemming die noodzakelijk is voor de aanleg van de weg. Het is aan gemeenten om bestemmingen die vanwege aanleg van de weg in ongebruik raken her te bestemmen en te zorgen voor eventuele andere bestemmingen, noodzakelijk voor aansluiting van het bestaande wegennet op de Greenportlane. De rotonde bij Californië past gedeeltelijk binnen de bestemming 'Verkeer' zoals die nu op de plankaart is aangegeven. De toegangswegen zullen in een ander planologisch kader moeten worden geregeld.

Greetje Lep geeft aan dat het voor de gemeenten Horst en Sevenum belangrijk is dat ook de langzaam-verkeer verbindingen worden gerealiseerd. Hiervoor zal bij de uitvoering aandacht moeten zijn.

Paul Kennes wijst op de aanduiding 'golfbaan' binnen de bestemming 'Verkeer'. Is deze aanduiding zodanig verwoord dat het doel van het ecoduct/viaduct kan worden uitgevoerd.

Henk Luijpers geeft aan dat ter hoogte van de golfbaan rekening wordt gehouden met een verdiepte ligging van de Greenportlane van ca. ½ tot 1 meter. Verdere verdieping kan niet in verband met de stand van het grondwater ter plaatse. Dit is via Rob Brughes kortgesloten met de gemeente Venlo.

Pieter-Jan v/d Hulst geeft aan dat toegezegd is dat een combineert gebruik van het ecoduct mogelijk is. Het ecoduct is dan zowel een oversteekplaats voor flora & fauna als personen. Het betreft echt een mogelijkheid om de Greenportlane over te steken van de ene zijde van de golfbaan naar de andere, verdere activiteiten op het ecoduct zijn niet aan de orde.

Hij vraagt ook aandacht voor de bestemming 'Verkeer-Railverkeer'. Venlo ziet graag dat de mogelijkheid wordt opgenomen om aan beide zijde van het bestaande spoor een extra spoor aan te leggen in verband met de te realiseren railterminal.

Henk Luijpers geeft aan dat op dit moment is voorzien in de aanleg van een viaduct over het spoor. Uitvoering van een breder viaduct vanwege een groter aantal sporen is kostbaar en niet voorzien. De discussie spitst zich vervolgens toe op de vraag of het hier om een reservering moet gaan via een rechtstreekse bestemming of dat een wijzigingsbevoegdheid aan de orde kan zijn.

Pieter-Jan v/d Hulst zegt toe binnen de gemeente Venlo na te gaan welke wensen er zijn en richting provincie zal worden aangegeven welke ruimte reservering zij wenselijk achten.

Afdeling Infraprojecten en Oranjewoud gaan na welke consequenties op het opnemen van een extra reservering heeft op de procedure van het PIP.

Inbreng Afdeling Infraprojecten

In het huidige POP is voorzien in een aansluiting richting Venlo dat geen extra spoor vergt onder de overbrugging door. Echter bij een uitplaatsing van het emplacement zal er naast een inrijdend spoor vanaf Venlo ook wellicht een uitrijdend spoor richting Eindhoven nodig zijn. Dit betekent een aanpassing van het omgevingsprofiel van de overbrugging. (langer met wellicht bevestigingspunten voor de bovenleiding, extra beveiliging van de bovenleiding door extra afschermende beveiligingsroosters aan de overbrugging enz.) Relevant is tevens:

- *Wat zijn de functies nu en wat straks?*
- *Wat betekent dit voor de dienstregeling.*
- *Zijn er meer treinbewegingen?*
- *Moet derhalve de beveiliging intensief worden aangepast?*
- *Heb je voldoende aan één extra spoor? Of moet zelfs de locatie i.v.m. het ruimtebeslag worden gewijzigd?*

*Dit zijn allerlei vragen die niet direct kunnen worden beantwoord. **De praktijk leert dat hiervoor een quikscan-studie nodig is die circa een half jaar vergt.** Daarbij zullen in grote lijnen de technische aspecten (lees onder meer aanpassing beveiliging) en de gevolgen voor de dienstregeling in beeld worden gebracht. De vraag is of gelet op de realiseringsdatum 1e kwartaal 2012 dit mogelijk is.*

Het betreft hier een wens van de gemeente Venlo. Zij zullen dit verder moeten oppakken met Prorail. Conclusie is dat er op dit moment onvoldoende gegevens beschikbaar om vóór vaststelling van het PIP duidelijk te kunnen aangeven welke reservering noodzakelijk is voor de aanleg van een railterminal en bijbehorende extra sporen.

André Hassink meldt dat Rijkswaterstaat een aantal inhoudelijk opmerkingen al schriftelijk heeft doorgegeven, waaronder dat bij de bouw van kunstwerken of andere gebouwen in de reserveringszone van de snelwegen overleg moet plaatsvinden met RWS. Deze zones moeten ook in het PIP worden opgenomen.

4. Toelichting

Paul Kennes legt uit dat in het eerste deel van de toelichting nog gesneden zal worden. Bedoeling is enkel die tekst er in te laten staan die echt betrekking heeft op de weg.

André Hassink geeft aan dat in de toelichting nog onvoldoende aandacht is besteed aan de ontsluitingsstructuur van de Greenportlane. In het plan moet beschreven worden welke wegen zullen aantakken op de Greenportlane.

Daarnaast heeft RWS meegegeven dat nut en noodzaak van de weg onvoldoende zijn onderbouwd in het PIP.

Kim Kloth geeft in het kader van de MER Floriade aan dat daar is uitgegaan van een ander verkeersmodel dan voor de TN/MER van de Greenportlane. In de toelichting zal beter onderbouwd worden waarom het model van de Greenportlane is gebruikt. Het betreft hier namelijk een breed gedragen model.

Pieter-Jan v/d Hulst vraagt zich af hoe het zit met de uitspraken van gedeputeerde Driessen rondom de aansluitingen op de A67.

Daphne van Zandvoort meldt dat donderdag 18 december een stuurgroepvergadering is gepland en naar alle waarschijnlijkheid hier ook wordt teruggemeld hoe het verder gaat met de aansluitingen op de A67. De gemeente Venlo heeft al aangegeven dat de bestaande aansluiting gehandhaafd moet blijven of dat er een bypass moet komen vanuit de nieuwe aansluiting waardoor de ondernemers op Tradeport West niet gedupeerd worden. We zijn echter het stadium van eisen stellen voor het PIP gepasseerd. De provincie heeft de bevoegdheid en verantwoordelijkheid voor realisatie van de Greenportlane en zal op sommige momenten knopen moeten doorhakken waarmee de betrokken partijen niet allemaal kunnen instemmen. We zullen echter wel alle argumenten en vragen meenemen in het besluitvormingsproces.

Pieter-Jan v/d Hulst geeft aan dat dit inderdaad de bevoegdheid van de provincie is.

5. Bestuurlijke betrokkenheid

Daphne van Zandvoort geeft, in herhaling op de vorige vergadering, nogmaals aan dat de provincie graag wil bijdragen aan een goede informatiestroom richting de betrokken gemeenteraden. Voor de gemeenten Horst aan de Maas en Sevenum is een raadsconsultatie gepland op 27 januari 2009. Indien de andere gemeenten ook van het aanbod gebruik willen maken is het verzoek dit zo spoedig mogelijk door te geven.

6. Vervolgafspraken

- Vrijdag 19 december 2008 worden alle beschikbare onderzoeken en de meest recente versie van het concept PIP aan alle betrokken vooroverleg-partijen toegestuurd.
- De mogelijkheid bestaat om hierop schriftelijk te reageren vóór 8 januari 2009.
- Het volgende overleg staat gepland op 8 januari 2009 om 13.00 uur in het Greenporthuis. Hier zullen de stukken verder worden besproken.

Besprekingsverslag

Ruimte & Mobiliteit

Beneluxweg 7

Postbus 40

4900 AA Oosterhout

T (0162) 48 70 00

F (0162) 45 11 41

www.oranjewoud.nl

nummer	januari 2009	project	Provinciaal inpassingsplan Green-portlane
datum	8 januari 2009	projectnr.	189650
plaats	Venlo	onderwerp	vooroverleg; rijksinstanties
opsteller	Robbert Martens	vakgroep	Ro&E
autorisator	Paul Kennes	paraaf	

aanwezig	namens	verzendl	afwezig
Kim Kloth	Provincie Limburg (projectorganisatie GPL)	Ed Roos	Ed Roos
Henk Luijpers	Provincie Limburg (projectorganisatie GPL)		
Daphne van Zandvoort	Provincie Limburg (bevoegd gezag)		
Andre Hassink	Provincie Limburg (bevoegd gezag)		
Louis Verhees	VROM-Inspectie		
Charlotte Rutten	Rijkswaterstaat		
Paul Hanraets	Rijkswaterstaat		
Paul Kennes	Oranjewoud		
Robbert Martens	Oranjewoud		

nr.	verslag
	Reacties rijksinstanties
1	VROM-Inspectie geeft aan dat een aantal aspecten (rijkswegen, luchtkwaliteit, watertoets, externe veiligheid, ecologische hoofdstructuur en wegverkeerslawaaï) als nationaal belang zijn aangemerkt. Er wordt vanuit het Rijk met name op toe gezien dat wordt voldaan aan vigerende regelgeving binnen de aspecten aangemerkt als rijksbelang. Dit gebeurt middels een gezamenlijke (LNV, VROM, etc.) reactie vanuit het Rijk door VROM-Inspectie.
2	VROM-Inspectie vraagt aandacht voor het feit dat het PIP een op zichzelf staand document in procedure moet zijn. Aangegeven wordt dat los van nog niet vastgestelde documenten (MER, POL aanvulling, enz.) het PIP leesbaar moet zijn waarbij zo min mogelijk verwijzing naar nog niet vastgestelde documenten worden toegepast. <i>Beantwoording:</i> Dit wordt zoveel mogelijk aangepast in de toelichting. Voor een deel wordt deze verwijzing niet los gelaten om te voorkomen dat niet de gehele andere plannen opnieuw beschreven dienen te worden. Deze plannen vormen een deel van de onderbouwing van het PIP.
3	VROM-Inspectie vraagt of het mogelijk is de te doorlopen termijn van de MER aanvaarding en het PIP duidelijk te maken door middel van een tijdsbalk? <i>Beantwoording:</i> In de toelichting wordt duidelijk de relatie gelegd tussen het MER en het opgestelde VKA dat in het PIP mogelijk wordt gemaakt.
4	Rijkswaterstaat vraag of het mogelijk is op de verbeelding duidelijk te maken dat de bestaande aansluitingen op de rijkswegen vervallen? <i>Beantwoording:</i> Dit wordt aangepast en duidelijk gemaakt in de toelichting middels een figuur. Op de verbeelding wordt niets geregeld over de te vervallen aansluitingen. Dit zal worden vastgelegd en uitgelegd in de plantoelichting van het PIP. Aangezien het PIP puur en



nr. verslag

	alleen de verkeersmaatregelen ten behoeve van de Greenportlane regelt, en derhalve niets regelt over de afsluiting van de bestaande op- en afritten van de snelweg, kan dit niet op de verbeelding (plankaart) worden gerealiseerd.
5	VRM-Inspectie vraagt of het mogelijk is om in de planregels een koppeling te maken met het beeldkwaliteitplan? <i>Beantwoording:</i> • Voor de aanleg van de Greenportlane wordt geen apart beeldkwaliteitplan opgesteld. In het Masterplan van de gebiedsontwikkeling K4 worden enkele ontwerp-eisen aan de Greenportlane gesteld. De inrichting van het PIP wordt afgestemd op dit Masterplan K4. Deze eisen zijn voor zover ruimtelijk relevant opgenomen in het PIP. Wel zal in het PIP de relatie tussen het Masterplan en het PIP worden aangegeven. Op de verbeelding worden de dwarsprofielen opgenomen om de geplande inrichting van de weg te waarborgen.
6	Rijkswaterstaat vraagt aandacht voor de mogelijkheden om het aantal rotondes vast te leggen. <i>Beantwoording:</i> • De rotondes zijn mogelijk gemaakt binnen de bestemming Verkeer maar zijn vooralsnog niet gefixeerd. Dit wordt opgenomen in de regels, het aantal rotondes en de onderling afstand (600m) worden vastgelegd.
7	VRM-Inspectie vraagt hoe de zakelijke reststroken en bijbehorende indicatieve zones van de aanwezige leidingen worden vastgelegd? <i>Beantwoording:</i> • Dit wordt vastgelegd op de verbeelding en in de regels, in de toelichting onder de milieu aspecten wordt verder ingegaan op de toetsingsafstand van de leidingen. (PM nagaan binnen gebiedsonderzoek Externe veiligheid)
8	Rijkswaterstaat geeft aan dat op pagina 39 beschreven staat dat de huidige aansluiting op de A73 blijft bestaan. <i>Beantwoording:</i> • Dit is fout beschreven en wordt aangepast aan de hand van het nieuwe pve voor het wegontwerp.
9	Rijkswaterstaat geeft aan dat op pagina 39 staat: "het des betreffende bestemmingsplan". Wordt hiermee het PIP bedoelt? <i>Beantwoording:</i> • Nee, dit wordt aangepast zodat deze onduidelijkheid wordt weggenomen. Met het desbetreffende bestemmingsplan wordt bedoelt het bestemmingsplan Greenpark/Floriade.
10	Rijkswaterstaat geeft aan dat op de verbeelding de overgang bij de golfbaan niet is aangegeven? <i>Beantwoording:</i> • Dit is juist, dit is abusievelijk niet opgenomen en wordt aangepast op de verbeelding.

nr. verslag

11	VROM-Inspectie ziet graag dat op de figuren gebruikt in de toelichting het nieuw te realiseren tracé wordt aangegeven? <i>Beantwoording:</i> • Dit wordt aangepast zodat duidelijk wordt gemaakt waar het tracé van de Greenportlane is gepositioneerd.
12	VROM-Inspectie stelt dat binnen het natuurcompensatieplan het 'nee tenzij' beginsel het uitgangspunt is, waarin de natuurcompensatie geborgd dient te worden van zowel de flora en fauna verplichting als wel de mogelijke aantasting van de EHS. Borging van het compensatieplan is eveneens van groot belang. In het verleden is te vaak aangegeven dat compensatie wel lukt en dat het ruimtelijk besluit dat de ingreep/verstoring mogelijk maakt werd vastgesteld, zonder dat borging over de compensatie geregeld is. <i>Beantwoording:</i> • Het 'nee tenzij' beginsel wordt opgenomen waarbij het benoemde onderscheid wordt aangegeven. De onderbouwing van de verstoring in verband met het maatschappelijk belang speelt hierbij een grote rol. Opgemerkt dient te worden dat compensatieverhaal altijd als het 'sluitstuk' wordt gezien van de onderbouwing. Eveneens krijgt de borging van de compensatie een grote rol.
13	VROM-Inspectie geeft aan dat de binnen de toelichting gekozen opbouw mogelijk onduidelijkheid creëert. <i>Beantwoording:</i> • Bekeken zal worden of een duidelijkere opbouw van de toelichting kan worden gekozen.
14	VROM-Inspectie geeft aan dat het nationale beleid niet alleen wordt bepaald door de Nota Ruimte, maar dat ook de Realisatieparagraaf een grote rol speelt. VROM-Inspectie ziet deze Realisatieparagraaf graag opgenomen in de toelichting. <i>Beantwoording:</i> • Deze wordt opgenomen in de toelichting.
15	VROM-Inspectie vraagt of het mogelijk is om de relatie tussen het PIP en het MER duidelijker te maken in de toelichting. <i>Beantwoording:</i> • Dit wordt toegevoegd aan de toelichting middels een apart hoofdstuk.
16	VROM-Inspectie vraagt zich af of de uitspraak Cradle to Cradle haalbaar is of alleen een ambitie en of deze uitspraak in de toelichting moet worden opgenomen. <i>Beantwoording:</i> • De Greenportlane (en de realisatie daarvan) zal zoveel mogelijk in het kader van Cradle to Cradle worden opgezet. Of en op welke wijze dit gebeurt zal in de toelichting van het PIP worden verwoord.

nr. verslag

17	VROM-Inspectie geeft aan dat de borging van de financiële haalbaarheid dan wel de exploitatie van de Greenportlane nog niet duidelijk is beschreven. <i>Beantwoording:</i> • Deze haalbaarheid wordt aangetoond middels een paragraaf in het PIP. Deze wordt opgesteld door de Provincie.
18	Rijkswaterstaat merkt op dat er sprake is van eventuele herhaling van tekstgedeelten, te weten de tekst op blz. 11 en 15 in de toelichting. <i>Beantwoording:</i> • Het voorliggende PIP betreft een conceptstuk. Dit wordt in het uiteindelijke PIP gewijzigd.
19	Rijkswaterstaat merkt op dat de tekst op blz. 12, 37 en 39 in de toelichting dient te worden aangepast op basis van het vervallen van de huidige aansluitingen op de rijkswegen. <i>Beantwoording:</i> • Dit is fout beschreven en wordt aangepast aan de hand van het nieuwe pve voor het wegontwerp.

Besprekingsverslag

Ruimte & Mobiliteit

Beneluxweg 7

Postbus 40

4900 AA Oosterhout

T (0162) 48 70 00

F (0162) 45 11 41

www.oranjewoud.nl

nummer	januari 2009	project	Provinciaal inpassingsplan Green-portlane
datum	8 januari 2009	projectnr.	189650
plaats	Venlo	onderwerp	vooroverleg; rijksinstanties
opsteller	Robbert Martens	vakgroep	Ro&E
autorisator	Paul Kennes	paraaf	

aanwezig	namens	verzendl	afwezig
Kim Kloth	Provincie Limburg (projectorganisatie GPL)	Ed Roos	Ed Roos
Henk Luijpers	Provincie Limburg (projectorganisatie GPL)		
Daphne van Zandvoort	Provincie Limburg (bevoegd gezag)		
Andre Hassink	Provincie Limburg (bevoegd gezag)		
Louis Verhees	VROM-Inspectie		
Charlotte Rutten	Rijkswaterstaat		
Paul Hanraets	Rijkswaterstaat		
Paul Kennes	Oranjewoud		
Robbert Martens	Oranjewoud		

nr.	verslag
	Reacties rijksinstanties
1	VROM-Inspectie geeft aan dat een aantal aspecten (rijkswegen, luchtkwaliteit, watertoets, externe veiligheid, ecologische hoofdstructuur en wegverkeerslawaaï) als nationaal belang zijn aangemerkt. Er wordt vanuit het Rijk met name op toe gezien dat wordt voldaan aan vigerende regelgeving binnen de aspecten aangemerkt als rijksbelang. Dit gebeurt middels een gezamenlijke (LNV, VROM, etc.) reactie vanuit het Rijk door VROM-Inspectie.
2	VROM-Inspectie vraagt aandacht voor het feit dat het PIP een op zichzelf staand document in procedure moet zijn. Aangegeven wordt dat los van nog niet vastgestelde documenten (MER, POL aanvulling, enz.) het PIP leesbaar moet zijn waarbij zo min mogelijk verwijzing naar nog niet vastgestelde documenten worden toegepast. <i>Beantwoording:</i> Dit wordt zoveel mogelijk aangepast in de toelichting. Voor een deel wordt deze verwijzing niet los gelaten om te voorkomen dat niet de gehele andere plannen opnieuw beschreven dienen te worden. Deze plannen vormen een deel van de onderbouwing van het PIP.
3	VROM-Inspectie vraagt of het mogelijk is de te doorlopen termijn van de MER aanvaarding en het PIP duidelijk te maken door middel van een tijdsbalk? <i>Beantwoording:</i> In de toelichting wordt duidelijk de relatie gelegd tussen het MER en het opgestelde VKA dat in het PIP mogelijk wordt gemaakt.
4	Rijkswaterstaat vraag of het mogelijk is op de verbeelding duidelijk te maken dat de bestaande aansluitingen op de rijkswegen vervallen? <i>Beantwoording:</i> Dit wordt aangepast en duidelijk gemaakt in de toelichting middels een figuur. Op de verbeelding wordt niets geregeld over de te vervallen aansluitingen. Dit zal worden vastgelegd en uitgelegd in de plantoelichting van het PIP. Aangezien het PIP puur en



nr. verslag

	alleen de verkeersmaatregelen ten behoeve van de Greenportlane regelt, en derhalve niets regelt over de afsluiting van de bestaande op- en afritten van de snelweg, kan dit niet op de verbeelding (plankaart) worden gerealiseerd.
5	VRM-Inspectie vraagt of het mogelijk is om in de planregels een koppeling te maken met het beeldkwaliteitplan? <i>Beantwoording:</i> • Voor de aanleg van de Greenportlane wordt geen apart beeldkwaliteitplan opgesteld. In het Masterplan van de gebiedsontwikkeling K4 worden enkele ontwerp-eisen aan de Greenportlane gesteld. De inrichting van het PIP wordt afgestemd op dit Masterplan K4. Deze eisen zijn voor zover ruimtelijk relevant opgenomen in het PIP. Wel zal in het PIP de relatie tussen het Masterplan en het PIP worden aangegeven. Op de verbeelding worden de dwarsprofielen opgenomen om de geplande inrichting van de weg te waarborgen.
6	Rijkswaterstaat vraagt aandacht voor de mogelijkheden om het aantal rotondes vast te leggen. <i>Beantwoording:</i> • De rotondes zijn mogelijk gemaakt binnen de bestemming Verkeer maar zijn vooralsnog niet gefixeerd. Dit wordt opgenomen in de regels, het aantal rotondes en de onderling afstand (600m) worden vastgelegd.
7	VRM-Inspectie vraagt hoe de zakelijke reststroken en bijbehorende indicatieve zones van de aanwezige leidingen worden vastgelegd? <i>Beantwoording:</i> • Dit wordt vastgelegd op de verbeelding en in de regels, in de toelichting onder de milieu aspecten wordt verder ingegaan op de toetsingsafstand van de leidingen. (PM nagaan binnen gebiedsonderzoek Externe veiligheid)
8	Rijkswaterstaat geeft aan dat op pagina 39 beschreven staat dat de huidige aansluiting op de A73 blijft bestaan. <i>Beantwoording:</i> • Dit is fout beschreven en wordt aangepast aan de hand van het nieuwe pve voor het wegontwerp.
9	Rijkswaterstaat geeft aan dat op pagina 39 staat: "het des betreffende bestemmingsplan". Wordt hiermee het PIP bedoelt? <i>Beantwoording:</i> • Nee, dit wordt aangepast zodat deze onduidelijkheid wordt weggenomen. Met het desbetreffende bestemmingsplan wordt bedoelt het bestemmingsplan Greenpark/Floriade.
10	Rijkswaterstaat geeft aan dat op de verbeelding de overgang bij de golfbaan niet is aangegeven? <i>Beantwoording:</i> • Dit is juist, dit is abusievelijk niet opgenomen en wordt aangepast op de verbeelding.

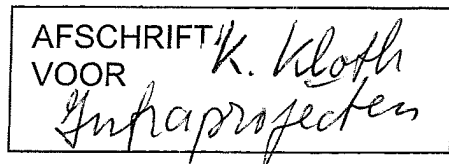
nr. verslag

11	VRM-Inspectie ziet graag dat op de figuren gebruikt in de toelichting het nieuw te realiseren tracé wordt aangegeven? <i>Beantwoording:</i> • Dit wordt aangepast zodat duidelijk wordt gemaakt waar het tracé van de Greenportlane is gepositioneerd.
12	VRM-Inspectie stelt dat binnen het natuurcompensatieplan het 'nee tenzij' beginsel het uitgangspunt is, waarin de natuurcompensatie geborgd dient te worden van zowel de flora en fauna verplichting als wel de mogelijke aantasting van de EHS. Borging van het compensatieplan is eveneens van groot belang. In het verleden is te vaak aangegeven dat compensatie wel lukt en dat het ruimtelijk besluit dat de ingreep/verstoring mogelijk maakt werd vastgesteld, zonder dat borging over de compensatie geregeld is. <i>Beantwoording:</i> • Het 'nee tenzij' beginsel wordt opgenomen waarbij het benoemde onderscheid wordt aangegeven. De onderbouwing van de verstoring in verband met het maatschappelijk belang speelt hierbij een grote rol. Opgemerkt dient te worden dat compensatieverhaal altijd als het 'sluitstuk' wordt gezien van de onderbouwing. Eveneens krijgt de borging van de compensatie een grote rol.
13	VRM-Inspectie geeft aan dat de binnen de toelichting gekozen opbouw mogelijk onduidelijkheid creëert. <i>Beantwoording:</i> • Bekeken zal worden of een duidelijkere opbouw van de toelichting kan worden gekozen.
14	VRM-Inspectie geeft aan dat het nationale beleid niet alleen wordt bepaald door de Nota Ruimte, maar dat ook de Realisatieparagraaf een grote rol speelt. VRM-Inspectie ziet deze Realisatieparagraaf graag opgenomen in de toelichting. <i>Beantwoording:</i> • Deze wordt opgenomen in de toelichting.
15	VRM-Inspectie vraagt of het mogelijk is om de relatie tussen het PIP en het MER duidelijker te maken in de toelichting. <i>Beantwoording:</i> • Dit wordt toegevoegd aan de toelichting middels een apart hoofdstuk.
16	VRM-Inspectie vraagt zich af of de uitspraak Cradle to Cradle haalbaar is of alleen een ambitie en of deze uitspraak in de toelichting moet worden opgenomen. <i>Beantwoording:</i> • De Greenportlane (en de realisatie daarvan) zal zoveel mogelijk in het kader van Cradle to Cradle worden opgezet. Of en op welke wijze dit gebeurt zal in de toelichting van het PIP worden verwoord.

nr. verslag

17	VROM-Inspectie geeft aan dat de borging van de financiële haalbaarheid dan wel de exploitatie van de Greenportlane nog niet duidelijk is beschreven. <i>Beantwoording:</i> • Deze haalbaarheid wordt aangetoond middels een paragraaf in het PIP. Deze wordt opgesteld door de Provincie.
18	Rijkswaterstaat merkt op dat er sprake is van eventuele herhaling van tekstgedeelten, te weten de tekst op blz. 11 en 15 in de toelichting. <i>Beantwoording:</i> • Het voorliggende PIP betreft een conceptstuk. Dit wordt in het uiteindelijke PIP gewijzigd.
19	Rijkswaterstaat merkt op dat de tekst op blz. 12, 37 en 39 in de toelichting dient te worden aangepast op basis van het vervallen van de huidige aansluitingen op de rijkswegen. <i>Beantwoording:</i> • Dit is fout beschreven en wordt aangepast aan de hand van het nieuwe pve voor het wegontwerp.

Bijlage 3 : Selectiebesluiten archeologie



Oranjewoud B.V.
Postbus 24
8440 AA HEERENVEEN

Cluster	CWZE
Faxnummer	(043) 389 70 13
Ons kenmerk	2009/3849
Bijlage(n)	1

Behandeld A. van Waveren
Doorkiesnummer (043) 389 75 93
Uw kenmerk
Maastricht 7 oktober 2008
VERZONDEN 1 1 FEB. 2009

Onderwerp

Beoordeling archeologisch rapport Bureauonderzoek en verkennend booronderzoek t.b.v. het MER
Greenportlane. Archeologische Rapporten Oraniewoud 2008/67

Met betrekking tot uw verzoek tot beoordeling van het rapport "Bureauonderzoek en verkennend booronderzoek t.b.v. de MER Greenportlane" (uw brief van 17 september 2008) kan het volgende meegedeeld worden.

Het rapport dat u ter beoordeling gestuurd heeft, heeft een heldere en overzichtelijke structuur en wordt als dusdanig goedgekeurd. Wij gaan er daarbij vanuit dat de opmerkingen die in de bijgevoegde toetsinglijst zijn opgenomen in de definitieve versie worden verwerkt. Het door u gegeven advies is goed onderbouwd en wordt dan ook door de provinciale archeologen onderschreven.

In het MER dient aangegeven te worden dat het meest archeologievriendelijke tracé alternatief gevormd wordt door de bovengenoemde combinaties van A, B, Ab en I of II.

Het advies luidt om alle varianten binnen het plangebied vrij te geven, uitgezonderd de zones die op kaartbijlage 7 een middelhoge verwachting hebben gekregen. Indien bij de weging van alternatieven op grond van andere aspecten de keuze op alternatief C in het zuiden of III dan wel IV in het noorden valt, luidt het advies om binnen de zones met een middelhoge verwachting vervolgonderzoek uit te voeren in de vorm van proefsleuven.

081007-0036

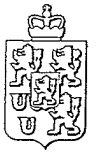
Praat mee over Limburg! www.limburg.nl/burgerforum

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

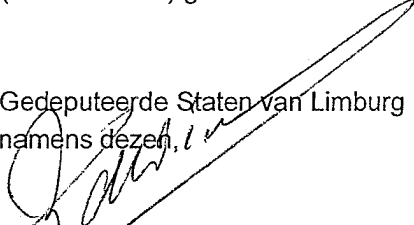
Tel + 31 (0)43 389 99 99 Bankrekening
Fax + 31 (0)43 361 80 99 Rabobank
www.limburg.nl 13.25.75.728

Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De Heeg)
Lijn 3 (richting Heugem)
Lijn 53 (richting Gulpen)
Lijn 57 (richting Gulpen)



Indien u vragen of opmerkingen heeft, kunt u zich wenden tot mevrouw A. van Waveren op telefoonnummer (043) 389 7593. Een afschrift van deze brief is ter kennisgeving naar de gemeente Venlo (dhr. Dolmans) gestuurd.

Gedeputeerde Staten van Limburg
namens dezen,



drs. R.C. de Wilde CMC
afdelingshoofd a.i.
Cultuur Welzijn Zorg

TOETSLIJST ONDERZOEKSRAPPORTEN

1. ADMINISTRATIEVE GEGEVENS

Titel	Bureauonderzoek en verkennend booronderzoek t.b.v. het MER Greenportlane. Archeologische Rapporten Oranjewoud 2008/67.
Auteur	J.A.M. Oude Rengerink, G. Sophie
CIS-code / OMG-nr.	28245 t/m 28248

Gemeente	Venlo
Plaats	Venlo / Sevenum
Toponiem	MER Greenportlane
Archeoregio	
Type + fase onderzoek	Bureauonderzoek en verkennend booronderzoek
Onderzoekskader RO	MER aanleg verbindingsweg tussen A67 en A73
Grootte plangebied	
Onderzoekperiode	Bureauonderzoek feb/april 2008 / Booronderzoek mei 2008
Opdrachtgever	Provincie Limburg
Opdrachtnemer	Oranjewoud

Toetser	drs. A. M.I. van Waveren	
Datum toetsing	24 juli 2008	Ontvangen in juli 2008
Datum toetsing	3 oktober 2008	Ontvangen 17 september 2008
Datum goedkeuring	3 oktober 2008	
Aanbeveling uitvoerder	In het MER dient aangegeven te worden dat het meest archeologievriendelijke tracé alternatief gevormd wordt door de bovengenoemde combinaties van A , B, Ab en I of II. Het advies luidt om alle varianten binnen het plangebied vrij te geven, uitgezonderd de zones die op kaartbijlage 7 een middelhoge verwachting hebben gekregen. Indien bij de weging van alternatieven op grond van andere aspecten de keuze op alternatief C in het zuiden of III dan wel IV in het noorden valt, luidt het advies om binnen de zones met een middelhoge verwachting vervolgonderzoek uit te voeren in de vorm van proefsleuven.	
Advies provincie	Idem.	

Verwachte periode(s) en complex(en)	Archeologische waarden worden verwacht uit de periode vanaf het Mesolithicum tot en met de Romeinse Tijd en daarna vanaf de Late middeleeuwen.
-------------------------------------	--

2. BUREAUONDERZOEK / VOORAFGAAND

ONDERZOEK

VRAAG	JA	NEE	TOELICHTING
1. Is het bureauonderzoek uitgevoerd conform het KNA-protocol?	X		
2. Is het (voor)onderzoek afdoende weergegeven?			N.v.t.
3. Is het vereiste kaartmateriaal aanwezig?	X		
1. topkaart met begrenzing plan/onderzoeksgebied	X		
2. kaart aardkundige waarden	X		
3. historische kaart	X		
4. kaart archeologische waarden (IKAW/AMK/ waarnemingen en onderzoeksmeldingen)	X		
4. Is navraag gedaan bij lokale amateurs en/of heemkundeverenigingen?		X	
5. Zijn de resultaten van het (voor)onderzoek op een expliciete en logische wijze verwerkt?	X		
6. Is een gespecificeerd verwachtingsmodel opgesteld?	X		
7. Indien onderzoeksvragen zijn gesteld, zijn deze beantwoord?	X		

3. VELDONDERZOEK

VRAAG	JA	NEE	TOELICHTING
8. Is de onderzoeksmethode afgestemd op het gespecificeerde verwachtingsmodel?	X		
9. Worden de resultaten verduidelijkt met tekeningen, lijsten, tabellen, grafieken, foto's en/of kaartmateriaal?	X		
10. Is de onderzoeksfase duidelijk (verkenkend, karterend of waarderend)?	X		
11. Indien booronderzoek, zijn dan aanwezig:	X		N.v.t.
1. volledige boorstaten	X		
2. boorpuntenkaart	X		
3. verstoringskaart	X		
4. vondstdiepte archeologische indicatoren			
12. Is het onderzoek uitgevoerd conform het PvE?			N.v.t.
13. Is het veldonderzoek uitgevoerd en weergegeven conform de protocollen in de KNA 3.1 en (indien van toepassing) de Leidraad Karterend booronderzoek?	X		

4. RAPPORTAGE ONDERZOEK

VRAAG	JA	NEE	TOELICHTING
14. Is het onderzoek gerapporteerd conform KNA , dan wel PvE?	X		
15. Is de onderzoeksopdracht of het doel van het onderzoek uitgevoerd?	X		
16. Zijn de onderzoeksvragen beantwoord?	X		
17. Zijn alle vindplaatsen benoemd en in kaart weergegeven?			N.v.t.
18. Is de relevante literatuur voor de periode, het complextype en het gebied geraadpleegd?	X		
19. Zijn er voor specifieke vragen specialisten geraadpleegd? Zo ja, wie?			N.v.t.
20. Zijn de specialistische deelrapporten toegevoegd?			N.v.t.

5. ADVIES EN/OF WAARDERING

VRAAG	JA	NEE	TOELICHTING
21. Bevat het rapport een advies?	X		
22. Is het advies voldoende onderbouwd?	X		
23. Bevat het rapport een waardering?(alleen bij waarderend onderzoek)			N.v.t.
24. Is een waarderingstabel met score per vindplaats opgenomen?			N.v.t.
25. Is de waardering voldoende onderbouwd?			N.v.t.

6. DEPONERING

26. Is de tijdelijke en definitieve bewaarplaats van vondsten en documentatie genoemd?			N.v.t.
27. Is er sprake van specifieke conservering van vondstmateriaal? Zo ja welke?			N.v.t.

7. Opmerkingen

- pag. 34: bij beantwoording van de vraag met betrekking tot aanwijzingen voor verstuingen: wat wordt met de tweede zin bedoeld? Graag duidelijker verwoorden.
- pag. 36: 6.2 punt 2: waar is de bewering in de eerste zin in deze paragraaf op gebaseerd?
- pag. 37: Bij het verhaal over de toekenning van de scores in de tabellen 12 en 13 worden de waarde aanduidingen die in de tabellen gebruikt worden niet toegelicht (dit was wel het geval in de eerste versie). Het is nu onduidelijk waar de getallen voor staan wat het verhaal niet ten goede komt en de tabellen oncontroleerbaar. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van een plus/min methodiek waarvan in de tekst ook aangenomen wordt dat iedereen wel weet wanneer wat van toepassing is. Graag aanvullen en verduidelijken.

8. concepttekst brief/Eindoordeel

Beoordeling archeologisch rapport Bureauonderzoek en verkennend booronderzoek t.b.v. het MER Greenportlane.
Archeologische Rapporten Oranjewoud 2008/67

Met betrekking tot uw verzoek tot beoordeling van het rapport "Bureauonderzoek en verkennend booronderzoek t.b.v. het MER Greenportlane" (uw brief van 17 september 2008) kan het volgende meegedeeld worden.

Het rapport dat u ter beoordeling gestuurd heeft, heeft een heldere en overzichtelijke structuur en wordt als dusdanig goedgekeurd. Wij gaan er daarbij vanuit dat de opmerkingen die in de bijgevoegde toetsinglijst zijn opgenomen in de definitieve versie worden verwerkt. Het door u gegeven advies is goed onderbouwd en wordt dan ook door de provinciale archeologen onderschreven.

In het MER dient aangegeven te worden dat het meest archeologievriendelijke tracé alternatief gevormd wordt door de bovengenoemde combinaties van A, B, Ab en I of II.

Het advies luidt om alle varianten binnen het plangebied vrij te geven, uitgezonderd de zones die op kaartbijlage 7 een middelhoge verwachting hebben gekregen. Indien bij de weging van alternatieven op grond van andere aspecten de keuze op alternatief C in het zuiden of III dan wel IV in het noorden valt, luidt het advies om binnen de zones met een middelhoge verwachting vervolgonderzoek uit te voeren in de vorm van proefsleuven. Indien u vragen of opmerkingen heeft, kunt u zich wenden tot mevrouw A. van Waveren op tel. (043) 389 7893. Een afschrift van deze brief is ter kennisgeving naar de gemeente Venlo (dhr. Dolmans) gestuurd.

Documenttype: Alg. doc
Onderwerp: Beoordeling archeologisch rapport

Bureauhoofd	Afdelingshfd. / proj.leider	Directeur	(adj.)Secretaris	Portefeuillehouder(s)
T. Arts	R. de Wilde			Driessen
Medeparaaf	Medeparaaf	GdK	Budgethouder	

Casusnr	CAS200900001989		
Doc.nr	DOC200900009990	Initiatief	
Coll.		FA	
Leges	€	Auteur	Niels van Waveren

Afschrift	Steller, K. Kloth (afd. infraprojecten), gemeente Venlo tav dhr. M. Dolmans
Aanw. FA/SECR.	
Bijlage	
Ingekomen brief	
doc.-nr.	

AFSCHRIJF
VOOR *K. Kloth*

provincie limburg



Oranjewoud BV
De heer I. Vossen
Postbus 24
8440 AA HEERENVEEN

Afdeling CWZE
Ons kenmerk CAS200900001989
DOC200900009990
2009/3285
Uw kenmerk
Bijlage(n)

Behandeld A.M.I. van Waveren
Telefoon (043) 389 7593
Fax (043) 389 7013
Email ami.van.waveren@prvlimburg.nl
Maastricht 3 februari 2009
Verzonden 3 februari 2009

Onderwerp

Beoordeling archeologisch rapport Aanvullend booronderzoek Tracévariant I t.b.v. MER Greenportlane
Archeologische Rapporten Oranjewoud 2009/10

Met betrekking tot uw verzoek tot beoordeling van het rapport "Aanvullend booronderzoek Tracévariant I t.b.v. MER Greenportlane Venlo" (ingekomen in januari 2009) kan het volgende meegedeeld worden.

Het rapport dat u ter beoordeling gestuurd heeft, heeft een redelijk heldere structuur en wordt als dusdanig goedgekeurd. In de conclusie wordt aangegeven dat tijdens het veldonderzoek geen archeologische indicatoren of sporen zijn aangetroffen. Daarnaast bleek de bodem ten westen van de Horsterweg op de meeste plaatsen tot meer dan 50 cm -mv is verstoord. Alleen op de bospercelen langs de A73 is de eventuele aanwezigheid van een archeologische vindplaats op basis van dit veldonderzoek nog niet uit te sluiten. Naar verwachting zal het terrein hier echter worden opgehoogd teneinde de nieuwe weg over de A73 te leiden.

Hoewel van een vindplaats geen sprake is en u in uw rapport schrijft dat u derhalve geen selectieadvies kunt geven, gaan wij akkoord met het door u in de conclusie geformuleerde aanbeveling. Hierin wordt gesteld dat alleen indien op de bospercelen langs de A73 geen ophoging plaatsvindt een vervolgonderzoek in de vorm van een karterend booronderzoek (eventueel proefsleuven) moet plaatsvinden.

Praat mee over Limburg! www.limburg.nl/burgerforum

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 (0)43 389 99 99
Fax + 31 (0)43 361 80 99
www.limburg.nl

Bankrekening
Rabobank
13 25.75 728

Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De Heeg)
Lijn 3 (richting Heugem)
Lijn 53 (richting Gulpen)
Lijn 57 (richting Gulpen)

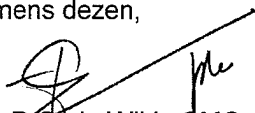
AFSCHRIFT
VOOR

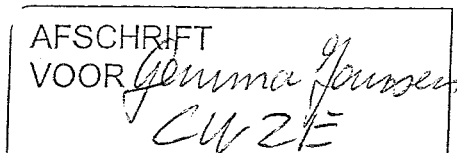
provincie limburg



Het advies luidt dan ook om de gewijzigde tracévariant I vrij te geven, onder voorwaarde dat op de genoemde bospercelen ophoging plaats vindt. Indien u vragen of opmerkingen heeft, kunt u zich wenden tot mevrouw A. van Waveren op tel. (043) 389 7893. Een afschrift van deze brief is ter kennisgeving naar de gemeente Venlo (dhr. Dolmans) gestuurd.

Gedeputeerde Staten van Limburg
namens dezen,


drs. R.C. de Wilde CMC
afdelingshoofd a.i.
Cultuur Welzijn Zorg



provincie limburg



BAAC
Onderzoeks- en adviesbureau
De heer N. J. Krekelbergh
Postbus 2015
7420 AA DEVENTER

Afdeling CWZE
Ons kenmerk CAS200900012516
DOC200900071613

Uw kenmerk
Bijlage(n) kaart

Behandeld G.C.M. Jansen
Telefoon (043) 389 7183
Fax (043) 389 7013
Email gcm.jansen@prvlimburg.nl
Maastricht 7 juli 2009
Verzonden 7 juli 2009

Onderwerp

Uw rapport V-08.0397 over het plangebied ZON Fresh Park

De Provincie Limburg bereidt op dit moment het Provinciaal InpassingsPlan (PIP) 'Greenportlane' voor. De aansluiting van het Fresh Park op deze nieuwe provinciale weg en de A73 is hier onderdeel van (zie eventueel bijgevoegde bijlage). Vanuit die hoedanigheid is de Provincie Limburg bevoegd gezag voor archeologie van dit (kleine) onderdeel van het bovengenoemde rapport.

We gaan akkoord met het door u geformuleerde selectiebesluit, voor zover dit van toepassing is op dat deel dat binnen het inpassingsplan valt: vervolgonderzoek is op deze bospercelen noodzakelijk. De wijze van onderzoek en de dekkingsgraad van de proefsleuven zal met de stadsarcheoloog van de gemeente Venlo, de heer Maarten Dolmans, kort gesloten moeten worden. We hebben dit besluit genomen na overleg met de gemeente Venlo.

Gedeputeerde Staten van Limburg
namens dezen,

drs. R.C. de Wilde CMC
afdelingshoofd a.i.
Cultuur Welzijn Zorg

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 (0)43 389 99 99
Fax + 31 (0)43 361 80 99
www.limburg.nl

Bankrekening
Rabobank
13.25.75 728

Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De Heeg)
Lijn 3 (richting Heugem)
Lijn 8 (richting Heer)
Lijn 57 (richting Gulpen)

Bijlage 4 : Verantwoordingsplicht groepsrisico aanleg Greenportlane

VERANTWOORDINGSPLICHT GROEPSRISICO AANLEG GREENPORTLANE

Inleiding

De Provincie Limburg is voornemens een nieuwe verbindingsweg aan te leggen, de Greenportlane, die verschillende ontwikkelingen binnen het Klavertje 4 gebied mogelijk maakt en deze onderling verbindt. Door Oranjewoud is een aantal onderzoeken uitgevoerd om zicht te krijgen op mogelijke knelpunten mbt externe veiligheid (1+2). Hieruit is gebleken dat het plaatsgebonden risico (PR 10-6) geen belemmering vormt voor de ontwikkeling van de GPL. De wettelijke vereiste basisbescherming kan dus geboden worden.

Door de aanleg van de Greenportlane is wel sprake van een nieuwe risicobron met als gevolg een significante toename van het groepsrisico. Het bevoegd gezag (Provinciale Staten) heeft, in geval van een significante toename van het groepsrisico een zogenaamde “verantwoordingsplicht”. Bij deze verantwoording dient duidelijk te worden gemaakt welke maatregelen zij uitvoerbaar acht om het groepsrisico zoveel als mogelijk te reduceren. En hoe zij, alles afwegende, de maatschappelijke aanvaardbaarheid van het restrisico, in relatie tot het belang van de ontwikkeling, van het restrisico, beoordelen.

Verantwoording van het groepsrisico

De verantwoording van het groepsrisico heeft een relatie met de bescherming van (groepen in) de samenleving tegen het mogelijk ontwrichtende effect van een ramp waarbij een groot aantal slachtoffers kan vallen. De verantwoordingsplicht van het groepsrisico bestaat uit een aantal aspecten: de hoogte van het groepsrisico in de bestaande situatie exclusief de GPL, de toename van het groepsrisico als gevolg van de aanleg van de GPL, de bestrijdbaarheid van mogelijke effecten door de brandweer, de visie op mogelijke bronmaatregelen, de zelfredzaamheid van personen, nut en noodzaak en een uiteindelijke afweging van alle belangen.

Het onderzoek van Oranjewoud signaleert dat het risico door de aanleg van de GPL betrekking heeft op de volgende punten:

1. toename van het groepsrisico;
2. knelpunt in de bluswatervoorziening;
3. verslechtering aanrijdtijden voor het Freshpark / Trade Port Oost;
4. ligging bestaande bebouwing binnen invloedsgebied brandbare gassen;
5. knelpunten zelfredzaamheid.

Advies brandweer

De brandweer Limburg Noord en de brandweer van de gemeente Venlo (tevens gemandateerd vertegenwoordiger van de lokale brandweer Horst a/d Maas, Sevenum en Maasbree) zijn, conform de wettelijke regels, om advies gevraagd over de wijze waarop het risico, dat door de GPL veroorzaakt wordt, zo veel als mogelijk kan worden gereduceerd. Beiden hebben hierover advies gegeven, deze adviezen zijn, als bijlage 1 en 2, bij deze nota gevoegd.

1 Rapportage externe veiligheid Greenportlane, QRA berekening, Oranjewoud, januari 2009

2 Rapportage externe veiligheid Greenportlane, Basisdocument verantwoordingsplicht groepsrisico, Oranjewoud, februari 2009

Veiligheidsverhogende maatregelen

In onderstaande tabel zijn de mogelijk te treffen aanvullende veiligheidsmaatregelen bij de aanleg van de Greenportlane weergegeven (2). De maatregelen die de brandweer heeft geadviseerd zijn hierin ook meegenomen. Bij de beoordeling van deze maatregelen moet worden bedacht dat het risico niet over het gehele traject gelijk is. Toepassing van eventuele maatregelen verdient primair aanbeveling voor het deel van de Greenportlane ter hoogte van de Floriade/Greenpark, omdat het groepsrisico daar hoger is tengevolge van grotere bevolkingsconcentraties.

Mogelijke te treffen veiligheidsmaatregelen.

Maatregel	
Bronmaatregelen	ongelijkvloerse kruisingen
	breder wegprofiel
	verdiepte aanleg
	Bermsloot direct langs de weg
Ruimtelijk	Vergroten afstand Greenportlane tot bestaande bebouwing (30 meter aan beide zijden van de weg; plasbrandaandachtsgebied)
Bestrijdbaarheid Incl brandweeradvies	bluswatervoorziening (bluswatervijvers / putten) overrijdbare middenberm

Met betrekking tot het ontwerp van de weg is door GS een aantal uitgangspunten aan de initiatiefnemer meegegeven, waaronder de eis van een sober en doelmatig ontwerp. Deze uitgangspunten zijn bij de uiteindelijke keuze van de te nemen veiligheidsverhogende maatregelen meegenomen.

Van de genoemde bronmaatregelen wordt de maatregel, de aanleg van de bermsloten zo dicht als mogelijk langs de weg, overgenomen. De bronmaatregelen ongelijkvloerse kruisingen, breder wegprofiel en de verdiepte aanleg zullen niet uitgevoerd worden bij de aanleg van de GPL omdat deze niet overeenkomen met de eis van een sober en doelmatig ontwerp. Ook gezien de matige realiseerbaarheid, matige tot geringe effectiviteit op het veiligheidsniveau en de hoge kosten van de genoemde maatregelen, is besloten om deze niet uit te voeren.

De in de tabel genoemde ruimtelijke maatregel en de door de brandweer geadviseerde maatregelen die betrekking hebben op de bestrijdbaarheid van een incident, zullen meegenomen worden bij het wegontwerp van de GPL. Dit betekent dat een bebouwingsvrije zone van 30 meter aangehouden zal worden en dat de middenberm zoveel mogelijk vrijgelaten zal worden.

Ook zal het advies van de Brandweer Venlo opgevolgd worden; ter plaatse van het deel van de GPL ter hoogte van de Floriade zullen aanvullende bluswatervoorzieningen gerealiseerd worden ten einde een adequate incidentbestrijding op en rond de Greenportlane mogelijk te maken.

Afweging

1. Toename groepsrisico

Door de aanleg van de GPL wordt een risicobron aan het plangebied toegevoegd waardoor het groepsrisico toeneemt (vóór de aanleg van de GPL is geen sprake van een groepsrisico). De in het risicobeleid aangeduide, oriëntatiewaarde wordt echter niet overschreden (2). Het berekende groepsrisico geldt voor een traject van 1 kilometer. Het deeltraject ter hoogte van de Floriade kent, relatief gezien, het hoogste groepsrisico. Dit komt omdat zich hier de meeste personen bevinden binnen het invloedsgebied van de weg. Omdat de GPL van groot belang is voor de ontwikkeling van het Klavertje 4 gebied wordt deze uiteindelijke toename van het groepsrisico, na het treffen van maatregelen, geaccepteerd.

2. Knelpunt in bluswatervoorziening

Omdat het groepsrisico het hoogste is ter plaatse van de Floriade zal binnen dit ruimtelijk plan gekozen worden voor de aanleg van bluswaterpompen ter hoogte van de Floriade. De bluswaterpompen zullen, analoog aan het advies van de brandweer, op een afstand van maximaal 320 meter van elkaar geplaatst worden. Ter plaatse van de aansluiting van de GPL op de Eindhovenseweg, waar bedrijven gevestigd zijn, zullen maatregelen getroffen worden om de bluswatervoorziening ter plaatse op peil te brengen.

De afweging van de aanleg van bluswater voor het overig deel van de GPL, ter hoogte van de gebiedsontwikkeling Klavertje 4, dient geregeld te worden in het ruimtelijke besluit dat de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 mogelijk maakt. Voor het totaal van de ontwikkelingen die binnen Klavertje 4 een plek zullen vinden, bestaat nog geen concreet eindbeeld: de gebiedsontwikkeling wordt aangepakt als een dynamisch proces. De gebiedsontwikkeling kent een aantal harde en minder harde ontwikkelingen en biedt verder ruimte voor flexibiliteit.

Het uiteindelijke restrisico dat hiermee gepaard gaat wordt geaccepteerd.

3. Verslechtering van de aanrijdtijden Freshpark / Trade Port Oost

De aanleg van de GPL heeft gevolgen voor de aanrijdtijden van de brandweer op het bedrijventerrein Freshpark en Trade Port Oost. De aanrijdtijden nemen 2,5 minuut toe; van 10 tot 10,5 minuten. De aanbevolen aanrijdtijd voor een bedrijfsgebouw bedraagt volgens de "Leidraad repressie basisbrandweezorg" 10 minuten. Deze leidraad wordt regionaal toegepast, en gezien de geringe overschrijding van 0,5 minuut, wordt deze aanrijdtijd als verantwoord aangemerkt. Dit restrisico wordt geaccepteerd.

4+5. Ligging bestaande bebouwing en knelpunten zelfredzaamheid

Binnen het invloedsgebied van de GP is een aantal woningen gelegen binnen het invloedsgebied van de aan te leggen weg. Door het nemen van maatregelen wordt het risico van een calamiteit op de GPL zo gering mogelijk gemaakt, maar het geheel uitsluiten van een calamiteit is niet mogelijk.

Fysieke eigenschappen van gebouwen in de omgeving zijn van invloed op de vraag of zelfredding (schuilen en vluchten) mogelijk is. Omdat het hier een ruimtelijk besluit betreft voor de aanleg van een weg kunnen maatregelen aan gebouwen niet getroffen worden.

Dit restrisico wordt geaccepteerd.

Conclusie

Het groepsrisico neemt door de aanleg van de Greenportlane toe, maar de oriëntatiewaarde wordt niet overschreden.

Een deel van de geadviseerde maatregelen om de veiligheid van de Greenportlane te vergroten, en de door de brandweer geadviseerde maatregelen ter verbetering van de bestrijdbaarheid van een mogelijke calamiteit, zullen bij de aanleg van de weg meegenomen worden. Het betreft onderstaande maatregelen:

- het aanleggen van een overrijdbare middenberm;
- het aanleggen van bluswatervoorzieningen ter plaatse van het deel van de GPL waar zich, voor zover nu bekend, de meeste personen zullen bevinden;
- het zo dicht mogelijk langs de weg aanleggen van de bermsloot.

Het aanwezige restrisico na het treffen van genoemde maatregelen wordt aanvaardbaar geacht.

BIJLAGE 1: ADVIES BRANDWEER LIMBURG NOORD

BRANDWEER



College van Gedeputeerde Staten
Provincie Limburg
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Provincie Limburg	
Stuknummer:	
Ingek: - 4 FEB 2009	
Afdeling: JNF	Af stuk:

Nijmeegseweg 42
Postbus 11
5900 AA Venlo
Telefoon (077) 359 87 77
Fax (077) 354 24 54
info@brandweerln.nl

datum 03 februari 2009

uw kenmerk
ons kenmerk 2009500104

behandeld door Dhr. B.J.J. Verbugt
doorkiesnummer +31 (077) 3598840 bijlage(n)

onderwerp advies Greenportlane

Geacht College van Gedeputeerde Staten,

U heeft de brandweer gevraagd om advies uit te brengen voor het Tracébesluit voor de realisatie van de Greenportlane. De Greenportlane vormt de verbinding tussen de A73 en de A67. De Greenportlane wordt de hoofdontsluiting voor het Klavertje 4-gebied en wordt ook gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Dit advies, gebaseerd op de van u ontvangen gegevens^{1,2}, is opgesteld volgens de handleiding IPO 08 Adviestaak Regionale Brandweer³ en is afgestemd met uw ambtenaren. Gelet op de gevoerde overleggen met uw ambtenaren en de uitgebreide risicostudie worden in dit advies alleen de relevante aspecten voor wat betreft externe veiligheid opgenomen.

Dit advies geeft voorstellen om de veiligheidssituatie te verbeteren bij de Greenportlane zelf en niet voor andere ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de Greenportlane.

Relevante aspecten externe veiligheid

Bij de realisatie van de Greenportlane zijn voor wat betreft externe veiligheid de volgende aspecten relevant:

Groepsrisico

Over de Greenportlane wordt het vervoer van gevaarlijke stoffen toegestaan. Hierdoor vormt de weg een nieuwe risicobron in het Klavertje 4-gebied waarmee bij de verantwoording van het groepsrisico voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen rekening moet worden gehouden. Een ongeval met gevaarlijke stoffen op de Greenportlane heeft namelijk effecten op de toekomstige ruimtelijke bebouwing.

¹ Rapport externe veiligheid Greenportlane, QRA berekening, projectnummer 189650, revisie 00, 5 januari 2009.

² Rapport externe veiligheid Greenportlane, Basisdocument Verantwoordingsplicht groepsrisico, projectnummer 189650, revisie 01, 27 januari 2009

³ Handleiding is opgesteld vanuit het IPO om te dienen als leidraad bij het opstellen van uniforme adviezen door de regionale brandweren in Nederland



Veiligheid > uw zaak onze taak



BRANDWEER



Uit de risicoanalyse is gebleken dat:

- Er zonder Greenportlane geen groepsrisico is. Door de realisatie van de Greenportlane ontstaat er een groepsrisico.
- De hoogte van het groepsrisico niet over het gehele traject gelijk is. De oriënterende waarde van het groepsrisico wordt nergens overschreden.

Mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval

De volgende aspecten zijn hierbij relevant: opkomsttijd, bereikbaarheid en bluswatervoorziening.

Opkomsttijd

Door de verplaatsing van de afrit Grubbenvorst van de A73 in noordelijke richting neemt de opkomsttijd in het gebied Freshpark en Trade Port-Oost toe met circa twee minuten.

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van de Greenportlane is voldoende.

Bluswatervoorziening

In de nabijheid van de Greenportlane is geen bluswaterwatervoorziening aanwezig.

Zelfredzaamheid

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in het effectgebied in staat zijn om zich op eigen kracht in veiligheid te brengen. Het effectgebied betreft het Klavertje 4-gebied.

De bevordering van de zelfredzaamheid van de personen in de nabijheid van de Greenportlane kan niet met deze procedure geregeld worden.

Advies

Op basis van het bovenstaande adviseren wij u het volgende:

Groepsrisico

Voor de ruimtelijke procedure van de Greenportlane kan geen advies worden gegeven om het groepsrisico te verminderen.

Mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval

Wij adviseren u om maatregelen aan het wegprofiel te nemen. De volgende maatregelen kunnen worden genomen:

- o Aanleg van een bermsloot aan beide zijden van de weg op een kort mogelijke afstand van de rand van de weg.
- o Verdiept aanleggen van de weg.

BRANDWEER



o De middenberm waar mogelijk vrijhouden van belemmeringen.
Verder adviseren wij u om een adequate bluswatervoorziening te realiseren volgens de notitie bluswatervoorziening van brandweer Venlo d.d. 30 januari 2009.

Zelfredzaamheid

Voor de ruimtelijke procedure van de Greenportlane kunnen wij u geen advies geven voor wat betreft het verbeteren van de zelfredzaamheid.

Binnenkort wordt het Basisnet ingevoerd. Daarin is een afstand van 30 meter opgenomen voor een zogenaamd plasbrandaandachtsgebied. Daarom adviseren wij u om binnen een afstand van 30 meter vanaf de rand van de weg geen objecten te bouwen. Zo kunt u anticiperen op de toekomstige invoering van het Basisnet. Dit vraagt om een nadere afstemming binnen uw organisatie.

Tenslotte adviseren wij u om de gemeente Venlo te informeren over de gewijzigde opkomsttijden in hun gemeente door het verleggen van de afrit.

Wij verwachten u met dit advies van dienst te zijn geweest. Heeft u nog vragen dan kunt u contact opnemen met de heer B.J.J. Verbugt, adviseur Pro-actie & Preventie, telefoonnummer 077-3598840 of via e.verbugt@brandweerln.nl.

Graag ontvangen wij voor ons dossier een afschrift van het genomen verantwoordingsbesluit.

Namens het bestuur van de regio Limburg-Noord,

Sjoerd van der Schuit
Regionaal Commandant Brandweer

BIJLAGE 2: ADVIES BRANDWEER GEMEENTE VENLO

Notitie

BRANDWEER

aan Het College van Gedeputeerde Staten Limburg

c.c. Werkgroep Externe Veiligheid Greenportlane

van R. Beeren

onderwerp Bluswatervoorzieningen Greenportlane

team BRPPR

steller Beeren

doorkiesnummer 077-3597238

e-mail rijbeeren@venlo.nl

datum 30 januari 2009

Inleiding

In het kader van het Provinciaal Inpassing Plan (PIP) Greenportlane, heeft er een onderzoek Externe Veiligheid plaats gevonden. In dit onderzoek is gekeken naar de invloeden van de realisatie van de Greenportlane op de directe omgeving van het tracé. De uitkomsten van dit onderzoek zijn verwerkt in de rapportage "Onderbouwing externe veiligheid", opgesteld door adviesbureau Oranjewoud in opdracht van de Provincie Limburg.

Maatgevende scenario's

De maatgevende scenario's in het kader van externe veiligheidsrisico's, zijn een BLEVE¹ van een LPG-tankwagen of een lekkage van toxische stoffen op de Greenport

Bij een incident met een LPG-tankwagen is het noodzakelijk om de tank zo snel mogelijk te koelen om een BLEVE te voorkomen. Hiervoor dient in korte tijd veel water beschikbaar te zijn (inzet 4 straatwaterkanonnen, totaal capaciteit 360 m3/uur).

Bij een lekkage van toxische stoffen zal indien mogelijk geprobeerd worden de toxische wolk neer te slaan met een nevelschermb, dit is afhankelijk van de stof of dit mogelijk is. Tevens zal getracht worden de lekkage af te dichten en een eventuele vloeistofplas af te dekken. Voor het opzetten van een nevelschermb en het afdekken van de vloeistofplas, is binnen korte tijd bluswater noodzakelijk. De capaciteit is afhankelijk van de inzet.

Maatregelen verantwoording groepsrisico

In de rapportage "Onderbouwing externe veiligheid" zijn een aantal maatregelen genoemd, welke getroffen kunnen worden om de kans op een incident, of de gevolgen van een incident, te verkleinen. In paragraaf 3.5.2 punt B "Bluswatervoorzieningen" wordt gesteld dat het ontbreken van bluswatervoorzieningen op de Greenportlane een knelpunt is. Brandweer Venlo adviseert om ter plaatse van het plangebied aanvullende bluswatervoorzieningen te realiseren, ten einde een adequate incidentbestrijding op de Greenportlane mogelijk te maken.

Huidige situatie

Momenteel zijn er geen bluswatervoorzieningen direct aan de Greenportlane voorzien. Een snelle inzet bij incidenten waarvoor grote hoeveelheden bluswater nodig zijn, is momenteel niet mogelijk.

¹ BLEVE; Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion. Explosie van een tankwagen ten gevolge van de drukopbouw door uitzetting van de vloeistoffen in de tankwagen.

Notitie

Te realiseren voorzieningen

Om een incident effectief te kunnen bestrijden zijn aan de Greenportlane bluswatervoorzieningen noodzakelijk met een maximale onderlinge afstand van 320 meter, zodat vanaf ieder punt binnen 160 meter² een bluswatervoorziening bereikt kan worden. In verband met de bereikbaarheid van de bluswatervoorzieningen moeten daar waar de rijbanen fysiek afgescheiden zijn, aan beide zijden van de Greenportlane bluswatervoorzieningen worden aangelegd.

Geadviseerd wordt bluswatervoorzieningen aan de Greenportlane aan te leggen, uitgevoerd conform het beleid "Bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid"., waarbij nut en noodzaak het hoogste zijn bij gebieden waar grote bevolkingsdichtheden in de directe nabijheid van de Greenportlane aanwezig zijn.

Effectiviteit

Momenteel ontbreekt de mogelijkheid om effectief op te treden in geval van een calamiteit op de Greenportlane. Door de realisatie van de aanvullende bluswatervoorzieningen wordt de mogelijkheid geboden om effectief op te treden. Het risico op effecten op de directe omgeving van de Greenportlane wordt hiermee gereduceerd.

Kosten

De kosten van bluswatervoorzieningen zijn sterk afhankelijk van de uitvoering en de mogelijkheid bluswatervoorzieningen te combineren met reeds aanwezige voorzieningen welke uit ander oogpunt aangelegd worden. Hierbij kan gedacht worden aan meervoudig gebruik van waterbergende voorzieningen in het landschap.

De toename van het risico wordt veroorzaakt door de realisatie van de Greenportlane. Op basis van het gemeentelijk beleid "Bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid" moeten deze voorzieningen op budget van de planontwikkeling gerealiseerd worden. Na realisatie kunnen de geboorde putten en brandkranen overgedragen worden aan de gemeente Venlo, welke vervolgens verantwoordelijk is voor het beheer en onderhoud. Indien de voorzieningen niet overgedragen worden blijven de beheerskosten voor de initiatiefnemer. Landschappelijke voorzieningen zoals waterbuffers blijven onder het beheer van de initiatiefnemer.

² 160 meter in verband met het aantal toevoerslangen op een tankautospuut conform het standaard bestek van het ministerie BZK.

Bijlage 5 : Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Greenportlane

Greenportlane

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

6 mei 2009 / rapportnummer 2030-117

1. OORDEEL OVER HET MER

Het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg heeft het voornemen het gebied Klavertje 4, gelegen ten noordwesten van het Knoop-punt Zaarderheiken, te ontwikkelen. Onderdelen van deze gebiedsontwikkeling zijn de grootschalige glastuinbouwgebieden Californië en Siberië, de bedrijventerreinen Trade-Port Noord en Freshpark, de veilingen ZON en Flora Holland en Greenpark Venlo (waar in 2012 eerst de Floriade plaatsvindt).¹

Voor de ontwikkeling van het gebied is een goede ontsluiting nodig. Hiervoor wil de provincie een nieuwe weg aanleggen met aansluitingen op de A67 en de A73. Deze wordt aangeduid als de 'Greenportlane'. De weg wordt ruimtelijk vastgelegd door middel van een provinciaal inpassingsplan (PIP). Ten behoeve van besluitvorming over aanleg van de Greenportlane is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Het bevoegd gezag, de provincie Limburg, heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) gevraagd om een toetsingsadvies over het MER.

Tijdens de toetsing heeft een overleg plaats gevonden tussen de Commissie, het bevoegd gezag en de initiatiefnemer. Daar heeft de Commissie (mede naar aanleiding van de zienswijzen en adviezen) kenbaar gemaakt dat de onderbouwing van de berekende effecten in het MER naar haar oordeel op een aantal onderdelen onvolledig is.² Naar aanleiding hiervan heeft de initiatiefnemer in een aanvullende notitie nadere informatie aangeleverd over:

- de referentiesituatie;
- het verkeersmodel;
- de luchtkwaliteit;
- geluid;
- Natura 2000.

De Commissie is van mening dat in het MER en de aanvullende notitie de meest essentiële informatie voor besluitvorming aanwezig is. De Commissie adviseert de aanvullende notitie met het inpassingsplan ter inzage te leggen.

Conclusies naar aanleiding van het MER

Uit het MER blijkt dat er in 2020 mogelijk knelpunten bestaan in de verkeersafwikkeling op de aansluitingen van de Greenportlane op de A67 en de A73. Daardoor zal de bereikbaarheid van Klavertje 4 vanaf het hoofdwegennet mogelijk problematisch worden. Ook is op basis van het MER niet uitgesloten dat er in 2012 knelpunten in de verkeersafwikkeling ontstaan, mede tengevolge van het bezoekersverkeer van de Floriade.

In het MER is als referentiesituatie uitgegaan van de ontwikkeling van het Klavertje 4-gebied. Daardoor is de verkeersafwikkeling in alle alternatieven van de Greenportlane beter dan in de referentiesituatie (Indien Klavertje 4 ontwikkeld zou worden zonder dat de Greenportlane wordt aangelegd zou de verkeersafwikkeling op het regionale wegennet immers vanzelfsprekend zeer slecht zijn). Dit betekent dat voor milieueffecten, inclusief verkeersafwikke-

¹ Voor diverse planelementen van Klavertje 4 en voor de totale gebiedsontwikkeling zijn en worden tevens m.e.r.-procedures doorlopen. Meer informatie hierover, alsmede verdere technische gegevens over de m.e.r.-procedure, zijn te vinden in bijlage 1.

² Zie voor data en termijnen bijlage 1.

ling, is uitgegaan van een ‘worst case’ scenario. Indien Klavertje 4 langzamer (of niet) wordt ontwikkeld zal er immers minder verkeer op de weg zijn.

2. TOELICHTING OP HET OORDEEL

2.1 Referentiesituatie

Het POL, inclusief de ontwikkeling van Klavertje 4, wordt als referentie beschouwd, dus de referentiesituatie is die waarin het gebied al ontwikkeld is. Daardoor genereert de Greenportlane modelmatig relatief weinig nieuwe mobiliteit. Dit zou anders zijn indien als referentie was uitgegaan van het gebied zoals het nu is. De gekozen referentiesituatie is van essentieel belang voor de berekende effecten op onder andere verkeersafwikkeling, luchtkwaliteit, geluid en natuur (zoals beschreven in Hoofdstuk 1 van dit advies) en op de beoordeling van de alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie.³

Door de initiatiefnemer is toegelicht dat deze benadering is gekozen omdat het niet reëel is te veronderstellen dat de Greenportlane wordt aangelegd als Klavertje 4 niet wordt ontwikkeld. Het te nemen besluit voorziet alleen in aanleg van de Greenportlane; de ‘vulling’ van Klavertje 4 (met glastuinbouw, bedrijven en overige voorzieningen) zal voor een belangrijk deel het daadwerkelijke verkeer genereren. De Commissie komt hierop in het vervolg van dit advies terug.

Uit het MER wordt niet duidelijk wat wordt bedoeld met ‘referentie 2030’ zoals genoemd in bijlage Lucht. De indruk is, dat het hier de autonome verkeersontwikkeling voor 2020 betreft, gecombineerd met de voorziene ontwikkeling van Klavertje 4 voor 2030.⁴

Tijdens het overleg is toegelicht dat er voor 2020 twee ruimtelijke scenario's zijn doorgerekend:

- referentie 2020 laag (‘ref K4’): hierin wordt uitgegaan van vulling van Klavertje 4 in 2020;
- referentie 2020 hoog: hierin wordt uitgegaan van een snellere realisatie van Klavertje 4, waarbij in 2020 al weer een deel van de glastuinbouw is vervangen door bedrijven.

Hiervoor is gekozen om de bandbreedte van de mogelijke scenario's weer te geven. Vanwege de keuze om het gebied door middel van ontwikkelingsplanning vorm te geven is nog niet exact te voorspellen op welk moment welke functies gerealiseerd zullen zijn. Voor verkeer is voor beide plansituaties het jaar 2020 gekozen.

Daarnaast is in de aanvulling ook nog de ‘referentie zonder’ (= ‘referentie besloten’ / ‘ref z’) doorgerekend: dit is de huidige situatie inclusief realisatie van de al vastliggende plannen, maar exclusief Klavertje 4. Deze referentie wordt echter niet als toetsingskader gehanteerd maar alleen als vergelijkingsbasis voor de emissie van NO_x ten gevolge van Klavertje 4 (zonder Greenportlane). De totale effectbeoordeling is steeds ten opzichte van ref K4.

³ Ook in zienswijze 414 wordt hierop ingegaan.

⁴ Zo zijn de achtergrondconcentraties PM₁₀ en NO₂ voor referentie 2020 en 2030 gelijk (zie bijlage Lucht), dit suggereert dat 2030 feitelijk het jaar 2020 is.

- Hiermee is de referentiesituatie voldoende toegelicht.

2.2 Verkeersmodel

Voertuigsoorten

Zowel op wegvakken van de A73 als de A67 is in de referentiesituatie en verschillende varianten in 2020 sprake van een zeer hoog percentage vrachtverkeer: 40-50%, terwijl normaal wordt uitgegaan van ca. 30% (zie onder meer deel C par. 3.3 en de invoergegevens in bijlage Lucht). Tegelijkertijd wordt uitgegaan van een verdeling middelzwaar/zwaar verkeer van 50/50%, (zie eveneens invoergegevens bijlage Lucht), terwijl ca. 33/66% gebruikelijker is.

Tijdens het overleg is toegelicht dat beide cijfers voortkomen uit het Nieuw Regionaal Model (NRM) Limburg. Geconstateerd wordt dat er sprake is van een zeer hoog percentage vrachtverkeer, dat echter volgens de initiatiefnemer voor een groot deel uit relatief lichte vrachtwagens bestaat.

Indien met een andere verhouding personen-/vrachtverkeer en middelzwaar/zwaar verkeer wordt gerekend vinden er (relatief geringe) verschuivingen in de berekende geluidbelastingen en emissies van luchtverontreinigende stoffen plaats. Dit heeft geen gevolgen voor de beoordeling van de alternatieven, omdat deze allemaal uitgaande van dezelfde voertuigverdeling zijn doorerekend. Voor interpretatie van de uitkomsten is echter van belang te realiseren dat er voor de verdeling vrachtverkeer/personenverkeer wel, maar voor de verdeling middelzwaar/zwaar verkeer niet van de 'worst case' is uitgegaan. Als de verdeling in werkelijkheid toch anders is (meer zwaar verkeer), kan dit gevolgen hebben voor de hoogte van de vast te stellen hogere waarden voor de geluidbelasting. Deze zijn dan (afgerond) maximaal 1 dB hoger.

- De Commissie adviseert de verdeling van middelzwaar/zwaar verkeer nader te onderbouwen voor de aan te vragen hogere waarden voor geluidsbelasting, dan wel opnieuw te berekenen (zie ook paragraaf 2.6 van dit advies).

Verfijning en kalibratie

Voor de verkeersberekeningen is uitgegaan van het Nieuw Regionaal Model (NRM); dit is bedoeld voor toepassing op het hoofdwegennet. Uit het MER blijkt niet welke wijzigingen in het NRM zijn aangebracht om het toe te passen op het onderliggend wegennet en of het model daarna opnieuw gekalibreerd is. Hierdoor is niet te bepalen of de basissituatie nog klopt en daardoor ook niet wat de effecten van de verschillende alternatieven zijn op het onderliggend wegennet.

Tijdens het overleg is toegelicht dat de basis voor het model voor de Greenportlane het NRM Limburg 2.42 is (deze versie heeft een fijnere gebiedsindeling in het prognosejaar rond Klavertje 4 dan NRM 2.41), terwijl er bovendien gebruik is gemaakt van tellingen uit 2005 als vergelijkingsbasis, waar het model 1997 als basisjaar heeft.

- Hiermee is het verkeersmodel voldoende inzichtelijk.

Het is belangrijk te beseffen dat de uitkomsten een grote onzekerheidsmarge kennen. Dit komt mede doordat het NRM, dat eigenlijk alleen geschikt is voor

het hoofdwegenet, als basis is gehanteerd.⁵ Voor de verkeersafwikkeling is echter meer bepalend dat zowel de A67 als de A73 al in de autonome situatie in het planjaar 2020 knelpunten gaan opleveren vanwege de hoge berekende verkeersintensiteiten.

Wegcapaciteit

In deel C, p. 66 en volgende van het MER wordt ingegaan op de situatie in 2012 tijdens de Floriade. Een beschouwing van de intensiteit/capaciteitsverhoudingen (I/C) in de situatie met Greenportlane in 2012 ontbreekt, waardoor de situatie in 2012 tijdens de Floriade niet te beoordelen is. Ook zijn hierdoor de effectscores op p. 69 in tabel 3.4 niet onderbouwd. Tijdens het overleg is toegelicht dat de verkeersintensiteiten op nagenoeg alle wegvakken in 2012 lager zijn dan in 2020 (dus ook tijdens de Floriade). Omdat de capaciteit van de wegvakken in 2012 niet verschilt van die in 2020 zal de I/C-verhouding in 2012 lager zijn dan in 2020.

Daarnaast is in de aanvullende notitie alsnog een overzicht van de I/C verhoudingen in 2012 gegeven en een overzicht van de capaciteiten van wegvakken beschikbaar gesteld. Daaruit blijkt dat in de avondspits zowel met als zonder Floriade er een capaciteitsprobleem is op de oprit van de Greenportlane op de A73 richting Zaarderheiken en dat dit eveneens het geval is in de ochtendspits op de afrit vanaf de A73 vanaf Zaarderheiken naar de Greenportlane.

- De Commissie concludeert dat de I/C verhoudingen in 2012 op de aansluiting van de Greenportlane op de A73 zowel in de ochtend- als in de avondspits waarschijnlijk knelpunten gaan opleveren voor de ontsluiting van de Floriade. Zij adviseert bij de verdere uitwerking naar oplossingen te zoeken voor de verwachte congestie zowel op de A67 en A73 als op de aansluitingen van de Greenportlane daarop.

Aansluiting met de A73

In par. 7.2.5. van de bijlage Verkeersmodel staat geen beschrijving van de oostelijke aansluiting A73 – Greenportlane. Het invoegen op de A73 kan problematisch worden omdat drie rijstroken over een korte afstand moeten worden samengevoegd tot één invoegstrook en doordat het hoge percentage vrachtverkeer het invoegen zal bemoeilijken, mede gezien de zeer hoge I/C-verhouding. Dit geldt in het bijzonder voor variant B1, scenario hoog. Tijdens het overleg is toegelicht dat deze aansluiting nog moet worden uitgewerkt.

- De Commissie adviseert extra aandacht te besteden aan de vormgeving van de aansluiting op de A73 en hierbij rekening te houden met de knelpunten in verkeersafwikkeling die kunnen ontstaan doordat het invoegen problematisch wordt.

Fietsverkeer

In het hoofdrapport wordt gezegd dat fietsverkeer ongelijkvloers wordt afgewikkeld, elders worden verkeersregelinstanties (VRI / 'stoplicht')-berekeningen gemaakt met daarin het fietsverkeer opgenomen. Tijdens het overleg is toegelicht dat er geen fietsvoorzieningen op / langs de Greenportlane zullen komen; mogelijk komen er wel gelijkvloerse kruisingen van fietsers met de Greenportlane. Om inzicht te krijgen in de 'worst case' ten aanzien van de kruispuntcapaciteit is bij de VRI-berekeningen uitgegaan van gelijkvloerse kruisingen.

⁵ Voor standaardberekeningen met het NRM zijn de standaardonzekerheidsmarges ten aanzien van intensiteiten ca. 20%. Bij het model voor de Greenportlane moet (als gevolg van de bewerkingen van het model) wellicht rekening gehouden worden met grotere onzekerheidsmarges.

Onderbouwing beoordeling verkeerseffecten

Bij de effectbeoordeling in Deel C pag. 69 worden alleen nullen en plussen gescoord. Een aantal hiervan is niet of nauwelijks - zelfs niet kwalitatief - onderbouwd. Zelfs het optreden van sluipverkeer wordt 'hooguit' neutraal gewaardeerd.

Tijdens het overleg en in de aanvullende notitie is de effectbeoordeling nader toegelicht. Met betrekking tot sluipverkeer in de dorpen is aangegeven dat voor alle varianten aanleg van de Greenportlane leidt tot lagere of gelijke verkeersintensiteiten dan ref K4. Het sluipverkeer op de Greenportlane zelf (dat de Greenportlane gebruikt als verbinding tussen de A73 en de A67) is volgens de aanvullende notitie in de waardering verwerkt.

■ De Commissie concludeert dat de waardering van verkeerseffecten voldoende onderbouwd is om de vergelijking tussen de varianten te kunnen maken. Afhankelijk van de gekozen variant zal de Greenportlane tot een beperkte dan wel een geringe hoeveelheid sluipverkeer leiden. Ten opzichte van de huidige situatie kan de verkeersintensiteit in de dorpen overigens wel toenemen.

2.3 Luchtkwaliteit

Effectberekeningen luchtkwaliteit

Volgens tabel 5.5 uit Deel C nemen langs de A67 (centraal, wegvaknr. 12) de NO₂-concentraties significant af met 1,9 tot 4,3 µg/m³ in 2020, afhankelijk van het beschouwde alternatief. Dit kan echter niet (volledig) verklaard worden door een afnemende verkeersintensiteit.⁶ Langs de A73 verbetert de luchtkwaliteit eveneens, zelfs waar sprake is van een toenemende verkeersintensiteit. Ook zijn de concentraties PM₁₀ en NO₂ ten gevolge van de A73 in het algemeen lager zijn dan ten gevolge van de A67, hoewel de A73 een hogere etmaalintensiteit kent.⁷

In de aanvullende notitie zijn enkele fouten in het MER hersteld en zijn de invoergegevens omtrent wegtypen en bomenfactoren toegelicht. Hiermee zijn de uitkomsten van de luchtkwaliteitsberekeningen verklaard.

■ De Commissie constateert dat de uitkomsten van de luchtkwaliteitsberekeningen voldoende zijn onderbouwd.

2.4 Natura 2000

Bij een toename van verkeer neemt ook de emissie van stikstofverbindingen toe. Deze stoffen hebben een vermestende en verzurende werking op natuurgebieden. Ze kunnen daardoor negatieve gevolgen hebben voor Natura 2000-gebieden. Op dit moment is in het merendeel van nabijgelegen Natura 2000-gebieden sprake van overschrijding van kritische depositiewaarden voor deze stoffen.

⁶ Als voorbeelden: alternatief ABII leidt tot een afname van -2,1 µg/m³, terwijl de intensiteit met 5900 mvt/etmaal afneemt, Alternatief AII leidt tot een afname van -1,9 µg/m³) op basis van een afname van de intensiteit met 8700 mvt/etmaal.

⁷ Als voorbeeld: bijdrage NO₂ A67 (wegvaknr. 12) op 15 m wegas, alternatief BIII, 2030: 11 µg/m³ bij een intensiteit van 66300 mvt/etm. Bijdrage NO₂ A73 (wegvaknr. 8) op 15 m wegas, alternatief BIII, 2030: 9,5 µg/m³ bij een intensiteit van 89700 mvt/etm. Dit kan niet verklaard worden door de situering van de wegen ten opzichte van de overheersende windrichting omdat de toegepaste standaard rekenmethode 1 (CAR) daar geen rekening mee houdt.

In het MER is als referentiesituatie uitgegaan van de ontwikkeling van het Klavertje 4-gebied (ref K4). Hierdoor genereert de Greenportlane volgens de modellen in grote lijnen niet méér autoverplaatsingen dan in de autonome ontwikkeling. Door deze referentiesituatie wordt de zelfstandig verkeersaantrekkende werking van de Greenportlane niet inzichtelijk gemaakt.⁸ Het effect van de gebiedsontwikkeling van Klavertje 4 zelf is groter, zoals blijkt bij vergelijking met de ref z. De initiatiefnemer stelt op basis van deze vergelijkingen dat de Greenportlane als zodanig geen toename van de emissie van stikstof tot gevolg heeft.⁹

Uit de beschikbare cijfers blijkt echter dat de Greenportlane ook zonder de realisatie van Klavertje 4 en zonder de Floriade door autoverkeer gebruikt zal worden.¹⁰ Deels is dit verkeer afkomstig van andere wegen, deels is het nieuw verkeer. Uit het MER en de aanvullende informatie is niet te herleiden welk deel van het verkeer additioneel is ten opzichte van de huidige verkeerssituatie. Door de grote onzekerheden in het verkeersmodel (zie par. 2.2 van dit advies) valt echter te verwachten, dat deze zelfstandige toename valt binnen de onzekerheidsmarges waarmee gerekend moet worden. De Commissie acht het daarom niet relevant voor het te nemen besluit om op dit moment de exacte zelfstandige toename van verkeer en de gevolgen voor Natura 2000 in beeld te brengen.

■ De Commissie concludeert dat op basis van het MER niet is vast te stellen of significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden zijn uit te sluiten. Zij acht dit echter niet essentieel voor het te nemen besluit, mede gezien de grote onzekerheidsmarges in de verkeersmodellering. Voor het vervolgproces adviseert zij de verschillende planonderdelen van Klavertje 4, alsmede ontwikkelingen in de omgeving, in samenhang te bezien bij de beoordeling van mogelijke gevolgen voor Natura 2000.¹¹

2.5 Ecologische verbinding

Alternatieven I t/m III doorsnijden de oostelijke staander van de 'ledder', welke dient als invulling van de te ontwikkelen ecologische verbingszone. Realisatie van deze verbinding wordt hierdoor lastiger en kostbaarder. De aanleg van een ecoduct over de Greenportlane is echter niet opgenomen als onderdeel van het ontwerp-inpassingsplan.

■ De Commissie constateert dat de voorspelde natuureffecten in het MER Greenportlane (en in het MER Klavertje 4) alleen bereikt worden als een faunapassage over de Greenportlane aangelegd wordt.¹²

⁸ Het bevoegd gezag heeft aangegeven dit alsnog te gaan berekenen, alvorens een besluit te nemen over het provinciaal inpassingsplan.

⁹ Bij deze redenering wordt ervan uitgegaan dat de Greenportlane ten gevolge van het besluit alleen wordt aangelegd, en pas wordt gebruikt naarmate Klavertje 4 wordt ingevuld. Hiermee wordt een beoordeling van de gevolgen van de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 op Natura 2000 uitgesteld tot de eerste procedure voor een concrete invulling.

¹⁰ In 2012 gaat het om ca. 7300 mvt/etmaal bij de aansluiting op de A73 en ca. 8500 mvt/etmaal bij de aansluiting op de A67.

¹¹ Zie ook het advies voor richtlijnen voor het MER structuurvisie Peel en Maas, het toetsingsadvies voor het MER Floriade 2012 en het toetsingsadvies voor het MER Klavertje 4.

¹² Zie ook zienswijzen 101, 103 en 104, waarin hierop wordt gewezen (zie bijlage 2).

2.6

Geluid

Wanneer de verdeling middelzwaar/zwaar vrachtverkeer niet klopt heeft dit consequenties voor de geluidsberekeningen. Dit kan betekenen dat de reële geluidssituatie zal afwijken van die in het MER. Dit kan tevens consequenties hebben voor de aan te vragen hogere grenswaarden. In de aanvullende informatie is toegelicht dat bij een verdeling middelzwaar/zwaar vrachtverkeer van 33/66% de bronsterkte van het geluid met maximaal 0,4 dB toeneemt. Bij afronding kan dit maximaal 1 dB verschil in gevelbelasting opleveren.

■ De Commissie adviseert voor het inpassingsplan ook de geluidsberekeningen op basis van de 'gebruikelijke' verdeling middelzwaar / zwaar verkeer uit te voeren (tenzij een goede onderbouwing wordt gegeven van de gehanteerde verdeling; zie ook paragraaf 2.2 van dit advies).

De beoogde verbetering van leefbaarheid van de dorpen is zeer gering; uit het MER blijkt niet of dat met stiller asfalt wel het geval is.¹³ Het bevoegd gezag heeft aangegeven dat het aanbrengen van stille verharding in de dorpen buiten de scope van aanleg van de Greenportlane valt.

¹³ Onder meer zienswijzen 405, 510 en 601 gaan in op geluidshinder.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Initiatiefnemer: Provincie Limburg, Gedeputeerde Staten

Bevoegd gezag: Provincie Limburg, Provinciale Staten

Besluit: Vaststellen provinciaal inpassingsplan

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C1.2, C1.5

Activiteit: Aanleg van een autoweg.

Betrokken documenten:

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in het Limburgs Dagblad, E3 journaal, editie Venlo, Horst en Maas en het Dagblad de Limburger van: 12 december 2007

aanvraag richtlijnenadvies: 27 november 2007

ter inzage legging startnotitie: van 13 december 2007 tot en met 23 januari 2008

richtlijnenadvies uitgebracht: 19 februari 2008

richtlijnen vastgesteld: 25 maart 2008

kennisgeving MER in de Staatscourant van: 18 februari 2009

aanvraag toetsingsadvies: 20 februari 2009

ter inzage legging MER: 19 februari tot 2 april 2009

toetsingsadvies uitgebracht: 6 mei 2009

Bijzonderheden:

Aanleg van de Greenportlane is één van de projecten die valt onder de noemer 'Gebiedsontwikkeling Klavertje 4'. Andere m.e.r.(beoordelings)plichtige projecten die hieronder vallen, waarover de Commissie advies heeft uitgebracht zijn:

- Trade Port Noord Venlo; richtlijnenadvies uitgebracht 01-01-1997; toetsingsadvies uitgebracht 22-04-1999;
- Golfbaan Park Zaarderheiken (Trade Port Noord); richtlijnenadvies uitgebracht 16-12-2003; toetsingsadvies uitgebracht 09-06-2005;
- Glastuinbouwgebied Californië (Horst a/d Maas); richtlijnenadvies uitgebracht 01-07-2004; toetsingsadvies uitgebracht 01-09-2005;
- Nieuw Gemengd Bedrijf te Horst aan de Maas; richtlijnenadvies uitgebracht 18-01-2007;
- Ontwikkeling Glastuinbouw Siberië fase 3 en 4, gemeente Maasbree; richtlijnenadvies uitgebracht 04-04-2007; toetsingsadvies uitgebracht 29 april 2008;
- Floriade 2012; richtlijnenadvies uitgebracht 15-08-2007; toetsingsadvies uitgebracht 24 juni 2008.

Tijdens de toetsing van het MER Greenportlane heeft de Commissie aangegeven dat de onderbouwing van de berekende verkeerseffecten (en daarmee samenhangende effecten) in het MER op een aantal onderdelen onvolledig is. Naar aanleiding hiervan heeft de initiatiefnemer in een aanvullende notitie nadere informatie aangeleverd over de referentiesituatie, het verkeersmodel, luchtkwaliteit en geluid en effecten op Natura 2000.

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de (vooraf) gestelde eisen. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de eventuele tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een voldoende waardige plaats te geven bij de besluitvorming. Is dat naar haar mening niet het geval dan signaleert de Commissie dat er sprake is van een zogenoemde 'essentiële tekortkoming'. De Commissie adviseert dan dat die informatie alsnog beschikbaar komt, alvorens het besluit wordt genomen. Overige tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ir. J.A.M. van Dijk
ir. J.A. Huizer
ir. W.H.A.M. Keijsers
drs. G. Korf (werkgroepsecretaris)
drs. L.H.J. Verheijen (voorzitter)
ir. R.F. de Vries

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

Gemeenten- overige overheden

- 101. Staatsbosbeheer Regio Zuid, Tilburg
- 102. Waterschapsbedrijf Limburg, Roermond
- 103. Stichting Milieufederatie Limburg, Roermond
- 104. Gemeente Venlo, Venlo
- 105. Gemeente Horst aan de Maas, Horst
- 106. Waterschap Peel en Maasvallei, Venlo

Instanties bedrijven

- 301. Wayland Nova, Bergschenhoek
- 302. Hortus Regious BV, Horst
- 303. ProRail, Eindhoven
- 304. Fortaplant, Maasbree
- 305. Rotterdam-Rijn-Pijpleiding, Hoogvliet
- 306. Vereniging Behoud de Parel, Grubbenvorst
- 307. Trafficport Venlo, Venlo
- 308. Nedinsco Venlo, Venlo
- 309. Collin BV, Venlo
- 310. Enfa Groep BV, Venlo
- 311. Handelsonderneming Claessen BV, Venlo
- 312. Boart Longyear BV, Venlo
- 313. Claessen Fruit & Vegetables BV, Venlo
- 314. Claessen Holding BV, Venlo
- 315. Claessen II BV, Venlo
- 316. Agri Trade BV, Moenchengladbach (Dld)
- 317. VTO BV Recycling + Transport, Venlo
- 318. Rined Fourages BV, Venlo
- 319. Thermo King Transportkoeling, Venlo
- 320. Office Depot, Venlo
- 321. H.E. Real Estate BV, Tegelen
- 322. Allers Bedrijfswagens Venlo BV, Venlo
- 323. Eurosteel Holland BV, Venlo
- 324. Claessen Tankcleaning Venlo BV, Venlo
- 325. KLG Europe-Venlo BV, Venlo
- 326. Fa. Manders Venlo, Venlo
- 327. ClaBe BV, Venlo
- 328. Zijlmans Truckwash, Venlo
- 329. Sanclaud BV, Venlo
- 330. Sanclaud BV, Venlo
- 331. Th. R.F. van Dooren O.G., Venlo
- 332. Th. R.F. van Dooren O.G., Venlo
- 333. Arte Espina BV, Venlo
- 334. Sanclaud BV, Venlo
- 335. Claessen Onroerend Goed BV, Venlo
- 336. Translog Venlo BV, Venlo
- 337. Claessen Transport BV, Venlo

- 338. Stichting Golfpromotie Venlo, Venlo
- 339. Seacon Venlo Expeditie BV, Venlo
- 340. Lemmen Constructiebedrijf, Venlo
- 341. Stichting GroenGroep Sevenum, Sevenum
- 342. Stichting GroenGroep Sevenum, Sevenum
- 343. Vogelwerkgroep 't Hökske, Sevenum
- 344. Vogelwerkgroep 't Hökske, Sevenum
- 345. Frapa Rubbercompany BV, Venlo
- 346. DSN Nutritional Products BV, Venlo
- 347. Jan Schouten Autobanden BV, Venlo
- 348. Tommy Hilfiger, Tegelen
- 349. Arvalis, Roermond
- 350. Geodis Logistics Netherlands BV, Venlo
- 351. Vitesse Logistics BV, Venlo
- 352. Jansen IJzer- en Metaalrecycling BV, Venlo
- 353. S.L.E. BV, Venlo
- 354. Nature's Green Siberie BV, Maasbree
- 355. DSV Road BV, Venlo
- 356. H.P. van der Horst Nertsfokkerij BV, Sevenum

Instanties namens particulieren

- 401. Accon AVM adviseurs en accountants namens Familie van Enckevort, Sevenum
- 402. Accon AVM adviseurs en accountants namens A.P.H.J. Kersten, Sevenum
- 403. Achmea rechtsbijstand namens J.H.A.J. Christis, Sevenum
- 404. Achmea rechtsbijstand namens de heer en mevrouw Verstegen, Venlo
- 405. Achmea rechtsbijstand namens de heer en mevrouw Ostolski, Sevenum
- 406. Vlaminckx advocaten namens Wiel Schreurs Oliehandel B.V. en Schreurs Oliemaatschappij B.V., Venlo
- 407. Accon AVM adviseurs en accountants namens J.P.H. van Enckevort, Sevenum
- 408. DTZ Zadelhoff namesn Encore+ Netherlands B.V., Amsterdam
- 409. ARAG Rechtsbijstand namens A.J. Engelen en A.P.W. Engelen-Faasen, Venlo
- 410. Holland van Gijzen advocaten en notarissen namens J.A.J. Sanders, Venlo

- 411.Boels Zanders advocaten namens
ZON Vastgoed B.V. en Coöperatieve
Bloemenveiling FloraHolland U.A.,
Venlo
- 412.Accon AVM adviseurs en accoun-
tants namens A.J. van Enkevort,
Sevenum
- 413.Van Boven& Van der Burggen
Advocaten, namens de heer G.J.M.
Wijnhoven en mevrouw M.P.M.H.
Wijnhoven-Peeters, Roermond
- 414.NOVA development namens Fun-
dako B.V. en MaasBilt B.V., Venlo
- 415.NOVA development namens Fun-
dako B.V. en MaasBilt B.V., Venlo
- 416.DAS Rechtsbijstand namens
J.G.M. Rutten-Roeffen, Venlo
- 417.Vlaminckx advocaten namens
Scania Beers B.V., Venlo
- 418.Kennedy van der Laan advocatuur
namens Cumberland Holding
B.V., Vught
- 419.Kennedy van der Laan advocatuur
namens Exploitatiemaatschappij
Pegasus B.V. te Maastricht, Maas-
bilt B.V. te De Bilt en de heer
L.P.H.B. in 't Zandt te Sevenum
- 420.Kennedy van der Laan advocatuur
namens Exploitatiemaatschappij
Pegasus B.V. te Maastricht, Maas-
bilt B.V. te De Bilt en de heer
L.P.H.B. in 't Zandt te Sevenum
- 421.Kennedy van der Laan advocatuur
namens Heijmans Infrastructuur-
ontwikkeling B.V., Rosmalen
- 422.Kennedy van der Laan advocatuur
namens Heijmans Infrastructuur-
ontwikkeling B.V., Rosmalen
- 423.Kennedy van der Laan advocatuur
namens Cumberland Holding
B.V., Vught
- 424.Dirkzwager advocaten en notaris-
sen namens Beusker's apparaten-
fabriek B.V., Venlo
- 425.Vlaminckx advocaten namens EST
Trailerservice B.V., Venlo

Particulieren

- 501.A. Wessingh, Venlo
- 502.F. Zijlmans, Venlo
- 503.H.J. Peelen, Venlp
- 504.Ferd Janssen, Sevenum
- 505.drs. p. Stassen, Venlo
- 506.M. Verstegen, Venlo
- 507.P. Rutten, Venlo
- 508.P. Rutten, Venlo
- 509.T.W. Aerts-Nabben en
A.M. Poel-Aerts, Venlo
- 510.Wijnhoven, Venlo
- 511.M.J.G. Claassens, Venlo
- 512.A. Lukker, Sevenum

- 513.T.W. Aerts-Nabben en A.M. Poel-
Aerts, Venlo
- 514.G.J.W. Ruten, Venlo
- 515.Frans Zijlmans, Venlo
- 516.J.B.M.M. Tacken, Sevenum
- 517.J.G.A. Bruinen, Venlo
- 518.H. den Mulder, Grubbenvorst
- 519.J. Coopmans, Venlo

Burgerinitiatieven

- 601.Buurtbewoners Grubbenvorster-
weg, R.J.H. Janssen en E.W.M.
Lommen, Sevenum
- 602.Buurtbewoners Grubbenvorster-
weg mevrouw N.E.M. Leenen,
Sevenum
- 603.Buurtbewoners Grubbenvorster-
weg H.A.J. Obers en M.J.M.
Obers-Clephas, Sevenum
- 604.Buurtbewoners Grubbenvorster-
weg R.J.H. Janssen en E.W.M.
Lommen, Sevenum
- 605.Buurtbewoners Grubbenvorster-
weg J.G. Houben en H.P.M. Hou-
ben-Verdellen, Sevenum
- 606.Buurtbewoners Grubbenvorster-
weg P. Maes en S. Derikx, Seve-
num
- 607.Buurtbewoners Sevenumseweg de
heer en mevrouw Van de Logt-van
Enkevort, Grubbenvorst

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Greenportlane

Provincie Limburg wil het gebied Klavertje 4, gelegen ten noordwesten van het Knooppunt Zaarderheiken, ontwikkelen. Voor de gebiedsontwikkeling is een goede ontsluiting nodig. Hiertoe wil de provincie een ontsluitingsweg aanleggen met aansluitingen op de A67 en de A73. Deze ontsluitingsweg wordt aangeduid als de 'Greenportlane'. Ten behoeve van besluitvorming over aanleg van deze weg is een MER opgesteld.

ISBN: 978-90-421-2674-9

Bijlage 6 : Notitie Reactie op vragen Commissie m.e.r. over MER-Greenportlane

NOTITIE

betreft: Reactie op vragen Commissie m.e.r. over MER Greenportlane

projectnr.	174363	
aan	Geertje Korf (secretaris werkgroep Cie m.e.r.)	
van	Lex Runia	
datum	15 april 2009	
versie	2.0	
status	definitief	

Doel van deze notitie

In memo 2030-79 is door de Commissie m.e.r. een aantal vragen gesteld over verkeer en de verkeersgerelateerde effecten in de Tracénota/MER Greenportlane. Het is de bedoeling deze vragen en de antwoorden daarop (als daaraan nog behoefte bestaat) op 10 april 2009 te bespreken. In versie 1 van deze notitie zijn -ter voorbereiding op dat gesprek- antwoorden en nadere toelichtingen opgenomen.

In deze versie 2 is naar aanleiding van het gesprek op 10 april aanvullende informatie opgenomen.

Referentiesituatie

1. Onduidelijkheid referentie 2030 in bijlage Lucht: Met 'referentie 2030' wordt bedoeld het (verkeers)scenario 2020 hoog.

Verkeersmodel

2. Verdeling vrachtverkeer:

De verhouding tussen vrachtverkeer en personenverkeer wordt veroorzaakt door de gehanteerde uitgangspunten in het NRM, de typering van de bedrijvigheid en de bijbehorende riteindcoëfficiënten zorgen voor veel vrachtverkeer. Deze uitgangspunten zijn goedgekeurd door de provincie Limburg als opdrachtgever. Deze uitgangspunten zijn overgenomen in het model voor de Greenportlane.

De verdeling middelzwaar-zwaar verkeer wordt binnen het verkeersmodel niet gemaakt. De gehanteerde verdeling van 50 - 50 voor middelzwaar en zwaar vrachtverkeer is gebaseerd op een inschatting van de actuele verdeling. (zie ook onderstaand, onderdeel geluid).

3. Kalibratie verfijning zonering in verkeersmodel:

De basis voor het model voor de Greenportlane is het NRM Limburg 2.42. Het NRM 2.42 is verschillend van 2.41 op de volgende onderdelen:

- toevoeging van het jaar 2005 (NRM 2.41 kent basisjaar 1997), 2005 is gekalibreerd op basis van actuele tellingen;
- verfijning 2020, dit betreft alleen het splitsen van een aantal zones in het Klavertje 4-gebied rondom de Greenportlane. Dit betreffen alleen toekomstige ontwikkelingen, kalibratie is hier dus niet mogelijk / relevant. De uitgangspunten en voorwaarden zoals in het NRM 2.41 zijn opgenomen zijn hier gehandhaafd. Zie ook de documentatie over het gebruikte model NRM 2.42.

Ten behoeve van het Greenportlane-model heeft er verder nog een verfijning van (de voedingslink van) Tradeport West plaatsgevonden. Ook hier is dit alleen voor de toekomstige situatie gedaan. Hier met als doel de verdeling van het verkeer over de aansluiting/kruispunten nauwkeuriger te krijgen (in het oorspronkelijke verkeersmodel was TradePort West als één voedingslink opgenomen). De vulling van de gebieden (totaal) is constant gehouden. Dit resultaat is door de opdrachtgever (Provincie Limburg) beoordeeld en goedgekeurd.

4. I/C-verhoudingen in 2012:

In deel C van de Tracénota/MER is geen beoordeling van de I/C-verhoudingen voor 2012 opgenomen. In deel C is wel aandacht besteed aan de verkeersintensiteiten in 2012. Daaraan kan worden ontleend dat de verkeersbelastingen in 2012 voor nagenoeg alle wegvakken in 2012 lager is dan in 2020. Omdat de capaciteiten van de wegvakken in de periode 2012-2020 niet wezenlijk veranderen kan worden gesteld dat de I/C-verhoudingen in 2012 lager zijn dan in 2020. Een overzicht van I/C-verhoudingen in 2012 is aan de Commissie verstrekt.

5. Capaciteiten van wegvakken:

Zie separate bijlage bij deze notitie.

6: Verkeersafwikkeling oostelijke aansluiting A73-GPL:

In het kader van de Tracénota/MER is nog geen geoptimaliseerd ontwerp gemaakt van de aanpassing van de in- en uitvoegers van de snelwegen. Het wegontwerp is op basis van de verkeersbelasting op dit punt aangepast. Richting 9 bevat twee opstelvakken in plaats van drie en richting 6 bevat drie opstelvakken in plaats van twee. De oprit naar de A73 bestaat uit twee rijstroken die samengevoegd worden net voor de invoeging op de (verlengde) parallelbaan van de A73. De parallelbaan voegt op zijn beurt ca. 600m verder in op de hoofdrijbaan van de A73.

7. Bijlage NRM 2.42 ontbreekt:

Zie separate bijlage bij deze notitie

8. Fietsverkeer:

De VRI's waarbij rekening is gehouden met fietsverkeer betreft de VRI's bij de bestaande aansluiting van de Greenportlane op de A67 (in alternatief A) en de VRI's op het onderliggende wegennet zoals de Venrayseweg. Kruisingen van het fietsverkeer met de Greenportlane worden bij voorkeur ongelijkvloers gemaakt. Door in de kruispuntberekeningen gelijkvloerse oversteken voor fietsverkeer mee te nemen wordt voor de verkeersafwikkeling op de kruispunten met een worst-case situatie gerekend.

9. Onderbouwing beoordeling effecten verkeer:

In hoofdstuk 3 van deel C is een uitgebreide beschrijving van de effecten van de Greenportlane op het verkeer opgenomen. Deze beschrijving is de basis voor de beoordeling die is opgenomen in paragraaf 3.7 van deel C. Er zijn geen negatieve oordelen gegeven, omdat uit de analyse van de effecten op het verkeer is gebleken dat er geen negatieve effecten optreden.

Dit geldt ook voor het criterium sluipverkeer/oneigenlijk verkeer. Voor het *onderliggend wegennet* blijkt uit de verkeersgegevens dat voor de meeste situaties het aanleggen van de Greenportlane leidt tot een lagere of nagenoeg gelijke verkeersintensiteiten in vergelijking met de referentiesituatie Ref K4, dit is als positief of neutraal beoordeeld. Hierbij zijn er wel (kleine) verschillen tussen de alternatieven. Voor de Greenportlane zelf en het hoofdwegennet blijken enkele alternatieven wel tot sluipverkeer (of eigenlijk: oneigenlijk gebruik) te leiden, namelijk door verkeer dat via de Greenportlane de kortere weg neemt tussen de beide snelwegen. Met dit effect is in de beoordeling rekening gehouden; de alternatieven waar dit optreedt (met name de combinatie C met IV) zijn minder positief beoordeeld. Doordat in dit ene criterium zowel de effecten op het onderliggend wegennet (sluipverkeer) als die op de Greenportlane (oneigenlijk gebruik) zijn meegenomen is de beoordeling per saldo niet negatief.

Luchtkwaliteit

10: Toelichting resultaten effectberekeningen luchtkwaliteit:

In de bijlage luchtkwaliteit zijn de rekenresultaten van de berekeningen met de luchtkwaliteitsmodellen opgenomen. Uit de berekeningen volgt dat de verschillen tussen de situatie met en zonder Greenportlane (= Ref K4) voor de snelwegen klein zijn, met name buiten de driehoek Greenportlane - A67 - A73. Uit de verkeersgegevens blijkt dat met name het wegvak van de A67 tussen de aansluiting van de Greenportlane en Zaarderheiken een relatief sterk effect op de verkeersintensiteit ondervindt. Dit is het gevolg van een aantal factoren: afhankelijk van het

alternatief verschuift een deel van dit verkeer naar de Greenportlane, maar daarnaast is er een effect op de verkeersbelasting op de parallelle delen van het onderliggend wegennet door Trade Port West, zowel ten zuiden als ten noorden van de A67. De omvang daarvan is gerelateerd aan de ligging van de aansluiting van de Greenportlane op de A67, met als 'extremen' de alternatieven A en C.

Door de (kleine) verschillen (in de meeste gevallen een getal achter de komma) kan het berekende verschil tussen met en zonder Greenportlane relatief sterk worden beïnvloed door afrondingsverschillen.

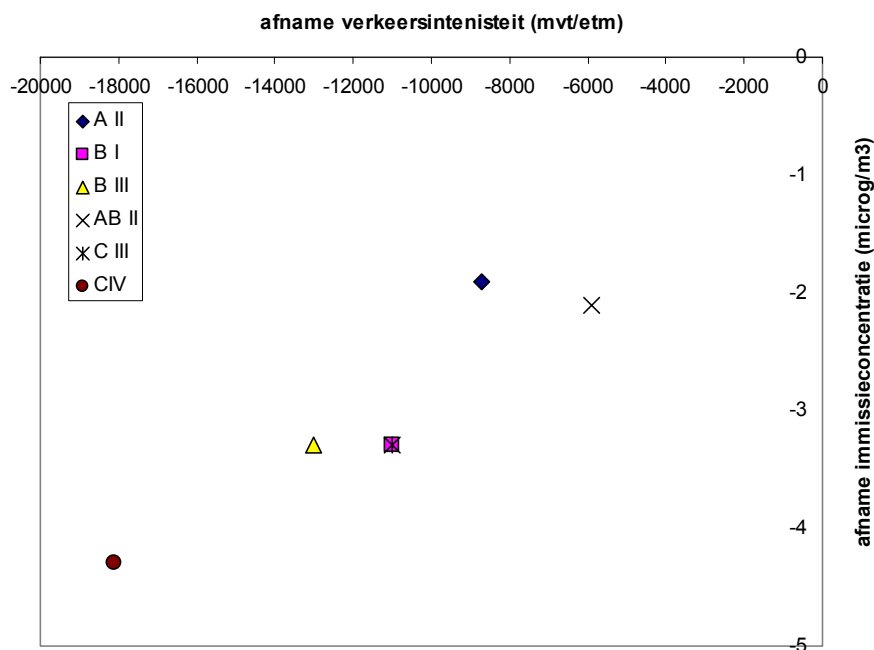
In de tabellen in bijlage Lucht in deel D zijn ook de achtergrondgehalten opgenomen. Hieruit blijkt onder andere dat deze voor de verschillende wegvakken van de A73 en A67 verschillend zijn. De achtergrondconcentratie is uiteraard mede bepalend voor de totale concentratie.

Verkeersgegevens modelvariant B I:

In onderdeel 10 Lucht in deel D zijn in de tabellen met de invoergegevens abusievelijk niet de juiste verkeersgegevens voor alternatief BI opgenomen. De correcte gegevens zijn opgenomen in bijlage 1 bij deze notitie.

Door de werkgroep van de Commissie zijn vragen gesteld bij twee wegvakken:

Wegvak 12 A67 (centraal): gevraagd is of (bij de vergelijking met de referentiesituatie en de alternatieven onderling) het effect op de immissieconcentraties overeenstemt met het effect op de verkeersintensiteiten. In figuur 1 is voor de situatie in 2020 de afname van de immissieconcentratie (15 m afstand) uitgezet tegen de afname van de verkeersintensiteit (in mvt/etm) (ten opzichte van de referentiesituatie Ref K4 = 2020 laag). Hieruit blijkt een consistent beeld. De kleine verschillen tussen de alternatieven worden veroorzaakt door verschillen in de voertuigverdeling (licht-middelzwaar-zwaar) en door afrondingsverschillen.

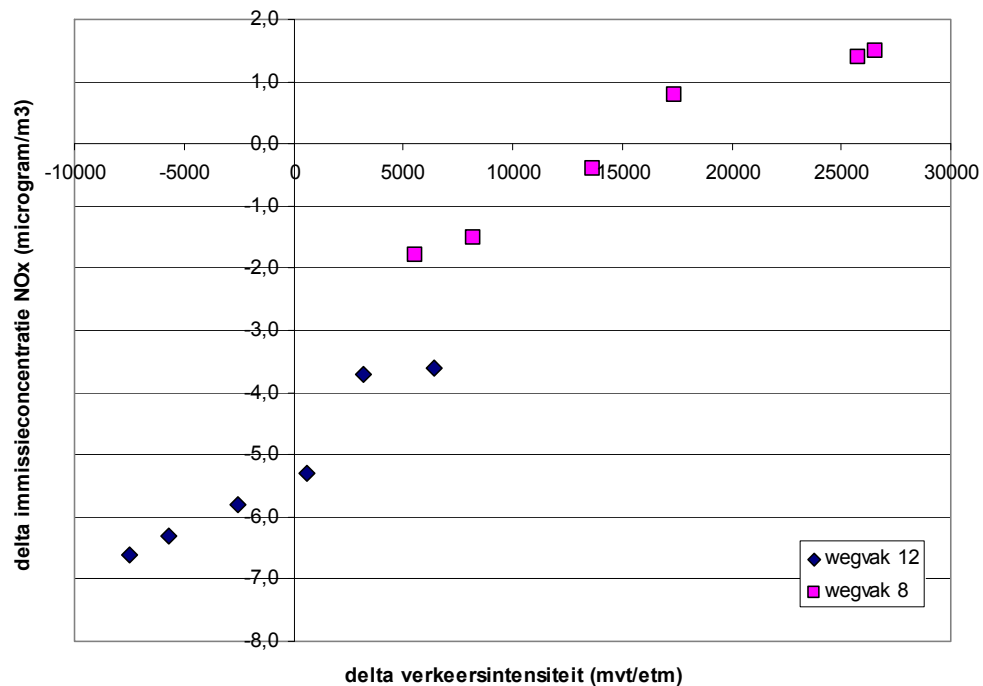


Figuur 1: Afname van de immissieconcentratie NOx vergeleken met de afname van de verkeersbelasting op wegvak 12 A67 (centraal), afstand 15 m, verkeersgegevens 2020 laag

Vergelijking wegvakken 12 A67 (centraal) en 8 A73 (centraal): gevraagd is of de effecten op de immissieconcentratie op deze wegvakken (situatie 2030) consistent is. In onderdeel 10 Lucht van

deel D zijn de in- en uitvoerbestanden van CAR weergegeven¹. Het overzicht met de gehanteerde invoerparameters (wegkenmerken) is daarbij weggevallen. Deze zijn als bijlage 1 bij deze notitie gevoegd.

Hieruit valt af te leiden dat voor de wegvakken 12 en 8 niet dezelfde invoerparameters zijn gehanteerd. Dit verklaart de verschillen tussen de alternatieven. Figuur 2 laat zien dat er voor de beide wegvakken een consistente relatie is tussen het effect van de alternatieven op de verkeersbelasting en op de immissieconcentraties.



Figuur 2: Effect van de alternatieven op de immissieconcentratie NOx (verticale as) vergeleken met het effect op de verkeersbelasting (horizontale as) op de wegvakken 12 A67 (centraal) en 8 A73 (centraal), afstand 15 m, verkeersgegevens 2020 (hoog) vergeleken met referentie 2020

Overige wegvakken:

Naar aanleiding van de vraag van de Commissie zijn de in- en uitvoergegevens van de luchtkwaliteitsberekeningen nogmaals bekeken. De conclusie is dat de berekeningen een consistent beeld geven van de effecten van het verkeer op de luchtkwaliteit.

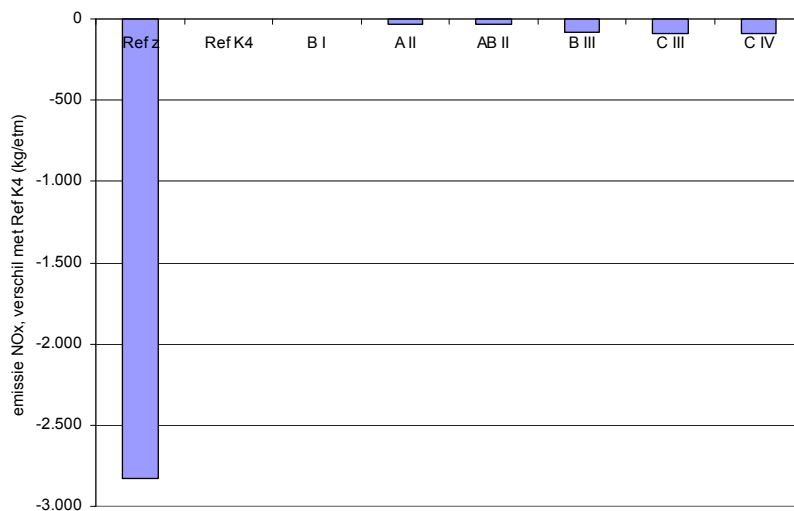
11: Emissie NOx en effecten op Natura 2000-gebieden:

Voor de effecten van de Greenportlane op Natura 2000-gebieden is een aantal aspecten van belang.

De totale emissie door verkeer kan worden berekend met behulp van de verkeersprestatie: het verkeersmodel berekent (ook) het totaal aantal voertuigkilometers (vrachtverkeer en personenverkeer) voor elk van de modelvarianten. Met behulp van emissiefactoren voor vracht- en personenverkeer kan vervolgens de totale NOx-emissie worden berekend. Voor het gehele modelgebied van NRM 2.42 gaat het om een zeer groot aantal voertuigkilometers en relatief kleine verschillen. Het verschil tussen de modelvarianten en de referentiesituatie Ref K4 ligt in de orde van grootte van enkele kilogrammen tot minder dan 100 kg per dag (voor het gehele modelgebied, zie figuur 3) en is voor alle modelvarianten (dus ook voor alle alternatieven van de Greenportlane) lager dan voor Ref K4. Er kan dus worden geconcludeerd dat de Greenportlane niet leidt

¹ In de tabellen in deel D is abusievelijk wegvak 10 aangeduid als A73(centraal). Dit moet zijn A73 (zuid).

tot een toename van de emissie van NOx. Het effect van de gebiedsontwikkeling K4 zelf is groter, zoals blijkt uit het verschil tussen Ref z en Ref K4.

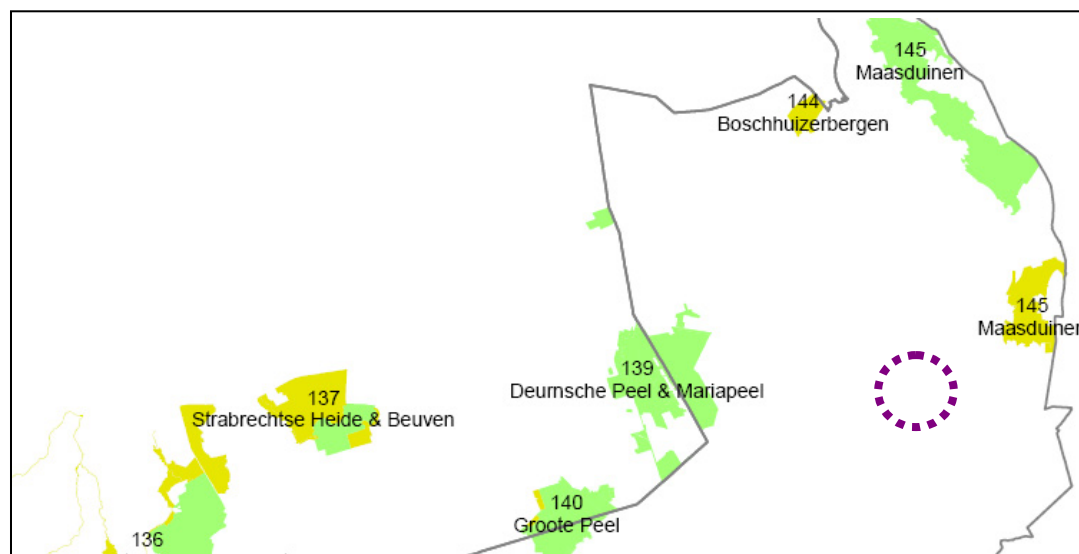


Figuur 3: Effect van de Greenportlane op de emissie van NOx in het totale modelgebied van het verkeersmodel, 2020 laag (in kg NOx etm⁻¹)

In de tweede plaats is het van belang om te kijken naar de relevante Natura 2000-gebieden en te beoordelen of de verkeersintensiteit op het wegennet in de directe omgeving daarvan wordt beïnvloed door de Greenportlane en of vervolgens er een effect op de depositie in de Natura 2000-gebieden kan optreden.

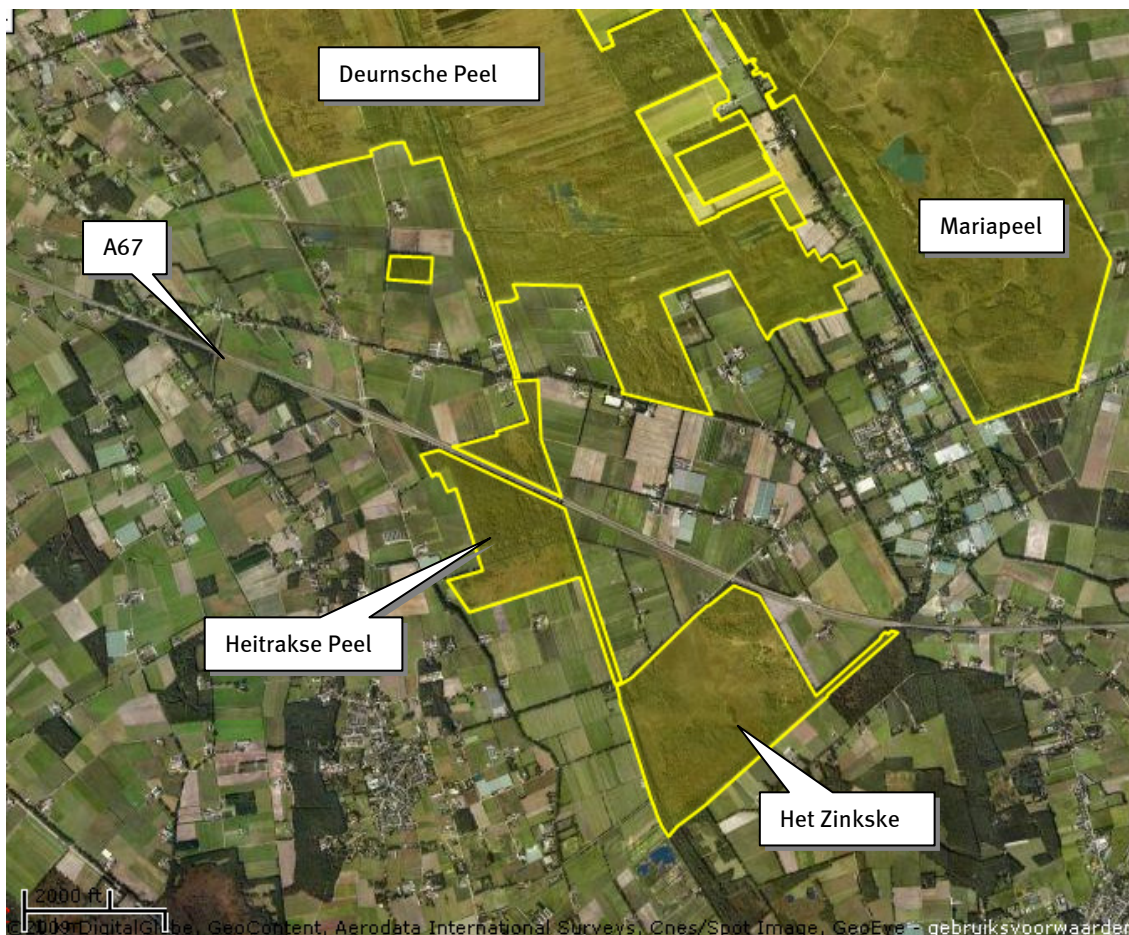
In de omgeving van het studiegebied voor de Greenportlane is een aantal Natura 2000-gebieden aanwezig. Dit zijn (figuur 4):

- 137 Strabrechtse Heide & Beuven
- 139 Deurnsche Peel & Mariapeel
- 140 Groote Peel
- 144 Boschhuizerbergen
- 145 Maasduinen

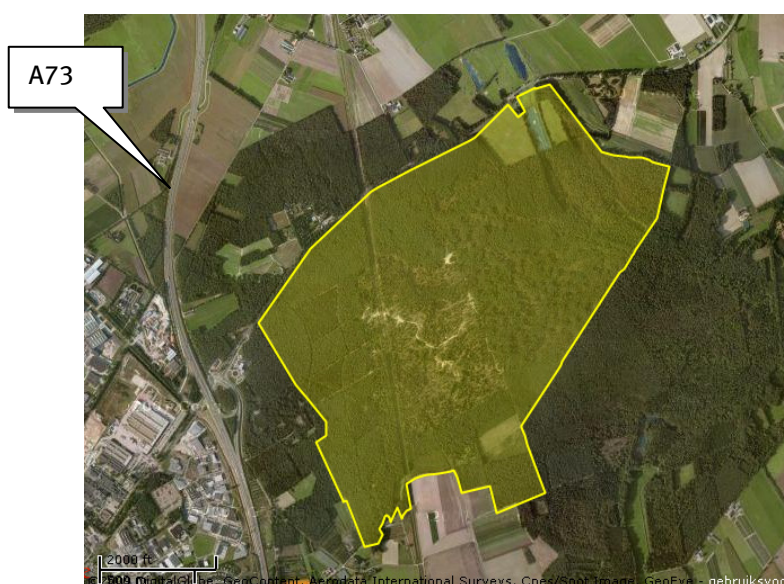


Figuur 4: Natura 2000-gebieden in de omgeving van het Klavertje 4-gebied (bron: LNV; begrenzing indicatief); cirkel: studiegebied Greenportlane

Van deze gebieden zijn voor de beoordeling vanwege mogelijke effecten van de Greenportlane de gebieden Strabrechtse Heide en Beuven en Deurnsche Peel & Mariapeel (figuur 5) van belang vanwege hun ligging nabij de A67, en de Boschhuizerbergen (figuur 6) vanwege ligging nabij de A73 van belang.

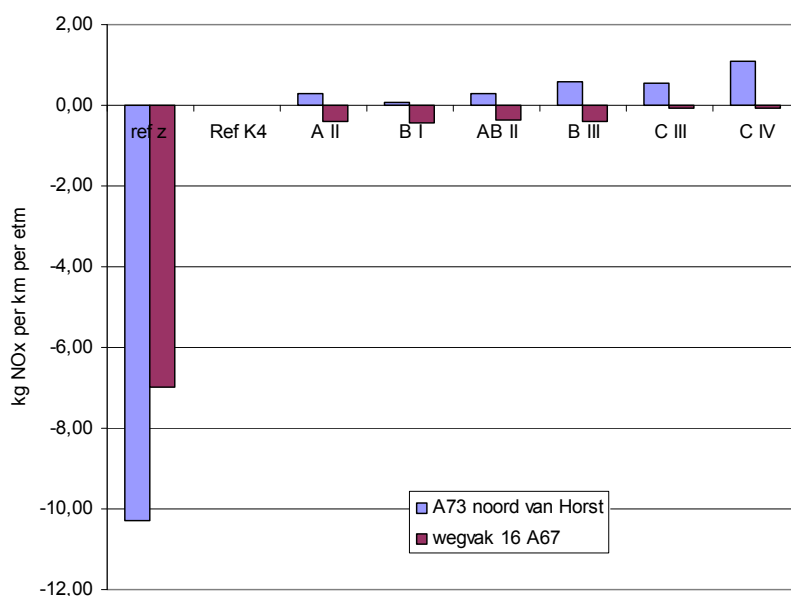


Figuur 5: Deurnsche Peel & Mariapeel en ligging ten opzichte van de A67



Figuur 6: Boschhuizerbergen en ligging ten opzichte van de A73

De alternatieven van de Greenportlane hebben nagenoeg geen effect op de verkeersbelasting van de A67 ten westen van de aansluiting van de Greenportlane. Figuur 7 toont de emissie van NO_x van de alternatieven van de Greenportlane, vergeleken met de referentiesituatie 2030, op wegvak 16 A67 (in kg per km per dag, situatie 2020), waarbij vrachtwagens 15 keer zo zwaar zijn meegenomen als personenauto's. De emissiegegevens laten zien dat op het betreffende wegvak de emissie in de situatie met Greenportlane niet groter is dan in de referentiesituatie Ref K4. Voor het wegvak van de A73 ten noorden van de aansluiting bij Horst is sprake van een kleine toename van de emissie (maximaal ongeveer 1%).



Figuur 7: Effect van de Greenportlane op de emissie van NO_x op wegvakken nabij Natura 2000-gebieden (in kg NO_x etm⁻¹ km⁻¹)

Op basis van deze gegevens kan worden geconcludeerd dat de aanleg en het gebruik van de Greenportlane als zodanig geen toename van de emissie van NO_x tot gevolg heeft -niet in totaliteit en nagenoeg ook niet in de nabijheid van Natura 2000-gebieden- en derhalve ook niet leidt tot de toename van de depositie van N-verbindingen in deze gebieden.

Geluid

Effect van andere voertuigverdeling: Het effect van een andere voertuigverdeling (middelzwaar / zwaar) kan inzichtelijk worden gemaakt met behulp van een vergelijking van bronsterktes ('emissiegetal geluid'). Deze berekeningen zijn gedaan voor vier wegvakken: A73 (benoorden Zaarderheiken), A67 (westelijk van Zaarderheiken) en een wegvak van de Greenportlane. Hierbij zijn de emissiegetallen van de 50/50 verdeling (zoals opgenomen in de Tracénota/MER) vergeleken met een 33/66 verdeling voor middelzwaar en zwaar vrachtverkeer. Uit deze berekeningen (zie ook bijlage 2 bij deze notitie) blijkt dat de bronsterkte van het geluid met maximaal ongeveer 0,3 dB hoger is bij een wegdek met ZOAB (A67 en A73) en maximaal 0,4 dB bij een wegdek met SMA 0/6 (Greenportlane) als de verdeling van het vrachtverkeer wordt gewijzigd van 50/50 in 33/66 (middelzwaar/zwaar).

Het effect van de bronsterkte werkt evenredig door in de geluidbelasting op de gevels, dat wil zeggen dat bij een andere verdeling van het aandeel vrachtwagens is de geluidbelasting maxi-

maal 0,4 dB hoger. Als gevolg van afronding (naar hele getallen) kan dit maximaal 1 dB verschil opleveren.

Tabellen met rekenresultaten zijn opgenomen in bijlage 2 bij deze notitie.

Leefbaarheid dorpen en stillere verharding: In de Tracénota/MER is geen rekening gehouden met het aanbrengen van een stille verharding op de wegen en straten in de dorpen. Dit valt buiten de scope van het project. Het is evident dat, als in de dorpen een lawaaiige verharding wordt vervangen door een stille verharding, de geluidbelasting kan worden teruggedrongen met enkele dB' (afhankelijk van snelheid, van de bestaande verharding en van het type stille verharding).

Beoordeling van de alternatieven:

In hoofdstuk 4 van deel C zijn de effecten van de Greenportlane op de geluidbelasting van woningen en op het aantal geluidgehinderden beschreven en beoordeeld. In tabel 4.11 in deel C is de beoordeling weergegeven.

De toegekende beoordelingen lopen uiteen van neutraal (0) tot maximaal - - (bij twee criteria). Zoals in deel C beschreven zijn -in absolute aantallen woningen en in berekende geluidbelastingen- de effecten van de Greenportlane niet groot. De vraag kan dan ook worden gesteld of de beoordeling - - niet te negatief is en niet aansluit bij de berekende effecten. Deze beoordeling is tot stand gekomen op de verschillen tussen de alternatieven, die weliswaar in absolute aantallen en verschillen in geluidbelasting niet groot zijn, maar voor het betrokken kleine aantal woningen in het studiegebied, relatief wel groot en onderscheidend zijn.

Bijlage 1: Invoerparameters CAR

Tabel B1.1: Algemeen

nr	Algemeen	Wegvak	X(m)	Y(m)	Snelheids type	Weg type	Bomen factor
21	Greenportlane		202817	380424	Buitenweg algemeen	weg door open terrein...	1
1	Grubbenvorsterweg		202721	381404	Buitenweg algemeen	weg door open terrein...	1,25
2	Sevenumseweg		204271	381456	Buitenweg algemeen	weg door open terrein...	1,25
6	Californischeweg		206155	381712	Buitenweg algemeen	weg door open terrein...	1
3	Horsterweg	ten noorden van Sevenumseweg	204387	382378	Buitenweg algemeen	weg door open terrein...	1
4	Venrayseweg (noord)	Sevenumseweg-A73	205618	380885	Buitenweg algemeen	Basistype	1,25
5	Venrayseweg (centraal)	A73-A67	206814	379429	Stadsverkeer met minder congestie	Beide zijden	1,25
15	Venloseweg	ten noorden van A67	202215	379488	Buitenweg algemeen	weg door open terrein...	1
14	Eindhovenseweg (west)	A67-A73	204790	378038	Stadsverkeer met minder congestie	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1
11	Eindhovenseweg (oost)	ten oosten van A73	206654	377451	Stadsverkeer met minder congestie	weg door open terrein...	1,25
24	Venrayseweg (zuid)	ten zuiden van A67	207386	378275	Stadsverkeer met minder congestie	Beide zijden	1,25
16	A67 (west)	ten westen van Venloseweg	201990	378156	Snelweg algemeen	weg door open terrein...	1
12	A67 (centraal)	Venlose-weg-Zaarderheiken	205537	378512	Snelweg algemeen	Basistype	1
13	A67 (oost)	ten oosten van Zaarderheiken	207257	378641	Snelweg algemeen	weg door open terrein...	1
7	A73 (noord)	ten noorden van Sevenumseweg	204970	382545	Snelweg algemeen	weg door open terrein...	1
8	A73 (centraal)	Sevenumseweg-Zaarderheiken	206091	380956	Snelweg algemeen	weg door open terrein...	1,25
10	A73 (zuid)	ten zuiden van Zaarderheiken	206376	377863	Snelweg algemeen	weg door open terrein...	1

fractie autobus = 0
 parkeerbewegingen = 0
 stagnatie = 0

Tabel B1.2: Verkeersgegevens modelvariant B I

	B-I	2012				2020 (laag)				2030 (hoog)			
nr	Wegvak	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar
21	Greenportlane	3432	0,62	0,19	0,19	19536	0,5	0,25	0,25	25900	0,5	0,25	0,25
1	Grubbenvorsterweg	1408	1	0	0	2816	0,92	0,04	0,04	2800	1	0	0
2	Sevenumseweg	1408	0,94	0,03	0,03	2816	0,68	0,16	0,16	3800	0,74	0,13	0,13
6	Californischeweg	8712	0,9	0,05	0,05	9240	0,86	0,07	0,07	9800	0,84	0,08	0,08
3	Horsterweg	1936	0,94	0,03	0,03	5896	0,74	0,13	0,13	6100	0,84	0,08	0,08
4	Venrayseweg (noord)	8536	0,92	0,04	0,04	12760	0,76	0,12	0,12	14400	0,76	0,12	0,12
5	Venrayseweg (centraal)	4840	0,88	0,06	0,06	7744	0,84	0,08	0,08	15200	0,8	0,1	0,1
15	Venloseweg	12144	0,84	0,08	0,08	17424	0,68	0,16	0,16	15400	0,8	0,1	0,1
14	Eindhovenseweg (west)	10208	0,82	0,09	0,09	12672	0,76	0,12	0,12	16400	0,74	0,13	0,13
11	Eindhovenseweg (oost)	27720	0,84	0,08	0,08	28952	0,8	0,1	0,1	32900	0,8	0,1	0,1
24	Venrayseweg (zuid)	2112	1	0	0	4048	1	0	0	8200	0,96	0,02	0,02
16	A67 (west)	50776	0,962	0,019	0,019	63096	0,56	0,22	0,22	74100	0,56	0,22	0,22
12	A67 (centraal)	49104	0,62	0,19	0,19	57816	0,6	0,2	0,2	69400	0,58	0,21	0,21
13	A67 (oost)	52624	0,66	0,17	0,17	58872	0,58	0,21	0,21	69300	0,58	0,21	0,21
7	A73 (noord)	58520	0,66	0,17	0,17	75680	0,56	0,22	0,22	89900	0,54	0,23	0,23
8	A73 (centraal)	70928	0,66	0,17	0,17	70224	0,5	0,25	0,25	89900	0,54	0,23	0,23
10	A73 (centraal)	31152	0,6	0,2	0,2	34760	0,5	0,25	0,25	100100	0,48	0,26	0,26

Bijlage 2: Berekende bronsterkte wegverkeerslawaaï

De emissiegetallen (bronsterkte geluid) zijn berekend voor modelvariant B I, 2020. In de tabellen is voor de wegvakken voor beide rijrichtingen de situatie zoals opgenomen in de Tracénota/MER (50-50) vergeleken met een andere verdeling (33-66, middelzwaar vrachtverkeer - zwaar vrachtverkeer))

Tabel B2.1: Effecten andere verdeling vrachtverkeer op geluidemissie (bronsterkte), A73

verharding	ZOAB					
richting	N-Z			Z-N		
	50%-50%	33%-66%	verschil (dB)	50%-50%	33%-66%	verschil (dB)
mvt/etm	39.072	39.072		36.608	36.608	
% licht	53,8	53,8		57,0	57,0	
% mz	23,1	15,40		21,5	14,33	
% zw	23,1	30,80		21,5	28,67	
LW,dag (dB)	119,6	119,9	0,3	119,2	119,5	0,3
LW,avond (dB)	116,3	116,6	0,3	115,9	116,2	0,3
LW,nacht (dB)	112,6	112,9	0,3	112,2	112,5	0,3

Tabel B2.2: Effecten andere verdeling vrachtverkeer op geluidemissie (bronsterkte), A67

verharding	ZOAB					
richting	O-W			W-O		
	50%-50%	33%-66%	verschil (dB)	50%-50%	33%-66%	verschil (dB)
mvt/etm	31.865	31.865		31.240	31.240	
% licht	55,2	55,2		57,5	57,0	
% mz	22,4	14,93		21,3	14,20	
% zw	22,4	29,87		21,3	28,40	
LW,dag (dB)	118,6	118,9	0,3	118,4	118,7	0,3
LW,avond (dB)	115,5	115,8	0,3	115,4	115,7	0,3
LW,nacht (dB)	112,0	112,3	0,3	111,9	112,1	0,2

Tabel B2.3: Effecten andere verdeling vrachtverkeer op geluidemissie (bronsterkte), Greenportlane (noord van spoorlijn)

verharding	SMA 0/6					
richting	O-W			W-O		
	50%-50%	33%-66%	verschil (dB)	50%-50%	33%-66%	verschil (dB)
mvt/etm	10.742	10.472		10.648	10.648	
% licht	46,2	46,2		47,9	47,90	
% mz	26,9	17,93		26,0	17,33	
% zw	26,9	35,87		26,0	34,67	
LW,dag (dB)	116,3	116,7	0,4	116,3	116,7	0,4
LW,avond (dB)	113,1	113,5	0,4	113,1	113,4	0,3
LW,nacht (dB)	109,4	109,8	0,4	109,4	109,7	0,3

Bijlage 7 : Aanvullende notitie effecten Greenportlane op Natura 2000-gebieden

NOTITIE

betreft: aanvullende notitie effecten Greenportlane op Natura 2000-gebieden

projectnr.	174363	
aan	Provincie Limburg / Tyora vd Meulen / André Hassink	
van	Lex Runia	
datum	12 juni 2009	
versie	2.0	
status	definitief	

Doel van deze notitie

In antwoord op vragen van de Commissie m.e.r. is in april 2009 een notitie met aanvullende informatie opgesteld¹. Hiermee is in het toetsingsadvies van de Commissie over de Tracé-nota/MER Greenportlane rekening gehouden.

In het toetsingsadvies is in paragraaf 2.4 opgemerkt dat niet is uit te sluiten dat de Greenportlane zelf -dus zonder de gebiedsontwikkeling Klavertje 4- een verkeersaantrekkende werking kan hebben en dus effect kan hebben op de depositie van N-verbindingen in Natura 2000-gebieden. De veronderstelde mogelijke verkeersaantrekkende werking van de Greenportlane zou kunnen optreden als de Greenportlane als route aantrekkelijker (korter, sneller) zou zijn dan andere routes.

Naar aanleiding van genoemde opmerking in het toetsingsadvies is deze aanvullende notitie opgesteld.

Eerder verstrekte informatie

In genoemde notitie zijn gegevens opgenomen over de effecten van de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 en de Greenportlane op de emissie van N-verbindingen voor de wegvakken van de A67 en de A73 ter plaatse van de Natura 2000-gebieden Mariapeel & Deurnsche Peel respectievelijk Boschhuizerbergen. De gegevens in figuur 7 van genoemde notitie tonen de N-emissie voor de twee relevante wegvakken voor de situatie Ref K4 (dat wil zeggen, wel gebiedsontwikkeling Klavertje 4 maar geen Greenportlane, verkeersscenario 2020 laag) en de verschillende modelvarianten (gebiedsontwikkeling Klavertje 4 plus Greenportlane, verkeersscenario 2020 laag). De in deze figuur gepresenteerde modelvarianten verschillen alleen ten aanzien van de aanwezigheid van de Greenportlane. Een (sterke) verkeersaantrekkende werking van de Greenportlane zelf zou dan ook zichtbaar moeten zijn in de vorm van duidelijke verschillen tussen de verschillende modelvarianten. Dat blijkt niet het geval te zijn. Uit de in de eerdere notitie gepresenteerde gegevens blijkt derhalve reeds dat de Greenportlane niet leidt tot een relevante toename van de hoeveelheid verkeer op de van belang zijnde wegvakken van de A67 en de A73.

Hieraan kan -in reactie op het advies van de Commissie m.e.r.- worden toegevoegd dat de verkeersbelasting op de Greenportlane zelf (en op de nieuwe aansluiting van de Greenportlane op de A67 en A73) voor de beoordeling van de effecten op de Natura 2000-gebieden niet van belang is. De Greenportlane zelf ligt immers op grote afstand van de Natura 2000-gebieden. De eigen verkeersaantrekkende werking van de Greenportlane is, zoals ook al beschreven in de Tracénota/MER, beperkt tot de driehoek A67 - Zaarderheiken - A73 - Greenportlane. De Greenportlane trekt wel enig verkeer dat de route via Zaarderheiken wil ontlopen. In een groter verband leidt de Greenportlane niet tot een aantrekkelijker route (sneller, korter) op de verkeersrelatie gebieden ten noorden van Horst en ten westen van Maasbree.

Aanvullende modelberekening

Naar aanleiding van de opmerking van de Commissie m.e.r. is met het verkeersmodel een nieuwe modelvariant doorgerekend. Hierin is geen gebiedsontwikkeling Klavertje 4, maar wel de Greenportlane volgens de modelvariant BI meegenomen. De verkeersaantrekkende werking van het

¹ Oranjewoud, Notitie Reactie op vragen Commissie m.e.r. , projectnummer 174363, 15 april 2009

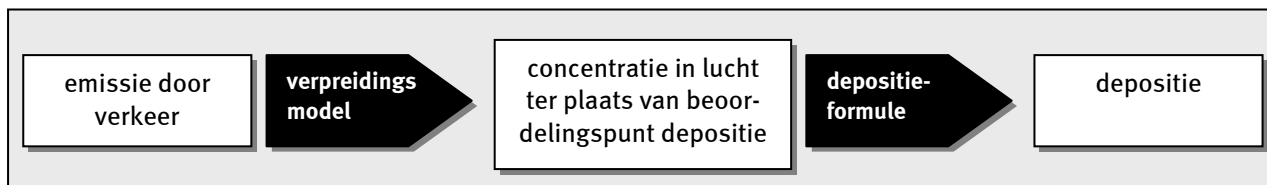
Klavertje 4-gebied is in deze nieuwe modelvariant gelijk gesteld aan die van Ref z, zoals reeds opgenomen in de Tracénota/MER (alleen ontwikkelingen waarover besluiten zijn genomen). De resultaten van de berekeningen zijn weergegeven in de figuren 1 tot en met 4.

De figuren 1 en 2 geven de effecten op de verkeersbelasting voor de relevante wegvakken van de A73 en de A67. De Greenportlane zelf blijkt een zeer gering effect te hebben op de verkeersbelasting.

Voor de beoordeling van de mogelijk effecten op de N-depositie zijn de verkeersintensiteiten omgerekend naar de emissie van NO_x. Hierbij is (zoals ook in de eerdere notitie voor de Commissie m.e.r.) gebruik gemaakt van de emissiegegevens voor personen- en vrachtverkeer die ook worden gehanteerd in de luchtmodellen.

Voor de beoordeling is het volgende van belang. Omdat het gaat om Natura 2000-gebieden waar de kritische waarde voor de depositie van N-verbindingen al (sterk) wordt overschreden gaat het bij de beoordeling van de depositie niet zozeer om de absolute grootte van de depositie (die wordt uitgedrukt in mol N per ha per jaar), maar vooral om de vraag of de depositie toeneemt dan wel gelijk blijft of afneemt.

De mate van depositie van N-verbindingen als gevolg van wegverkeer wordt in belangrijke mate bepaald door de concentratie van N-verbindingen (bij verkeer gaat het om NO_x) ter plaatse van gevoelige vegetaties. De depositie kan worden berekend door de immissieconcentratie (in µg/m³) ter plaatse van de gevoelige bestemming te vermenigvuldigen met de depositiesnelheid (m/s) en een factor voor de omrekening naar depositie (in mol N/ha/jaar); de modellen die worden gebruikt voor depositieberekeningen maken gebruik van deze rekenregel. De depositiesnelheid is niet afhankelijk van de concentratie, maar wel (in beperkte mate) van de vegetatiestructuur (bomen of lage vegetatie). Voor een bepaalde vegetatie is de depositiesnelheid dus een constante.



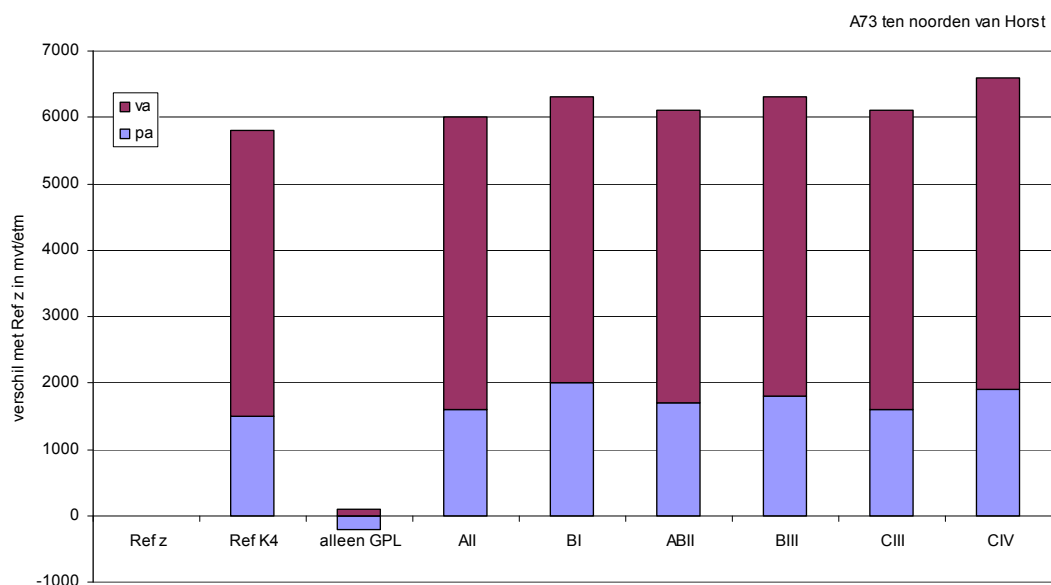
De immissieconcentratie is gerelateerd aan de emissie van stikstofoxiden op de wegen (toename van emissie leidt tot hogere immissieconcentraties, een lagere emissie tot lagere immissieconcentraties). Omdat de mate van depositie niet van belang is voor de beoordeling (het gaat er om of er al dan niet een toename is) kan de emissie op de betreffende wegvakken worden gehanteerd als maat voor de beoordeling van de toe- of afname van de depositie.

Figuur 3 geeft de totale emissie door wegverkeer voor de doorerekende modelvarianten (in kg NO_x dag⁻¹ km⁻¹). In figuur 4 is het verschil met Ref z weergegeven. Er kan worden geconstateerd dat de verschillen tussen Ref z en de modelvariant met uitsluitend de Greenportlane zeer gering zijn. De Greenportlane zelf heeft een verwaarloosbaar effect op de verkeersbelasting van de relevante wegvakken van de A67 en de A73, en daarmee ook een verwaarloosbaar effect op de N-emissie in de nabijheid van de Natura 2000-gebieden.

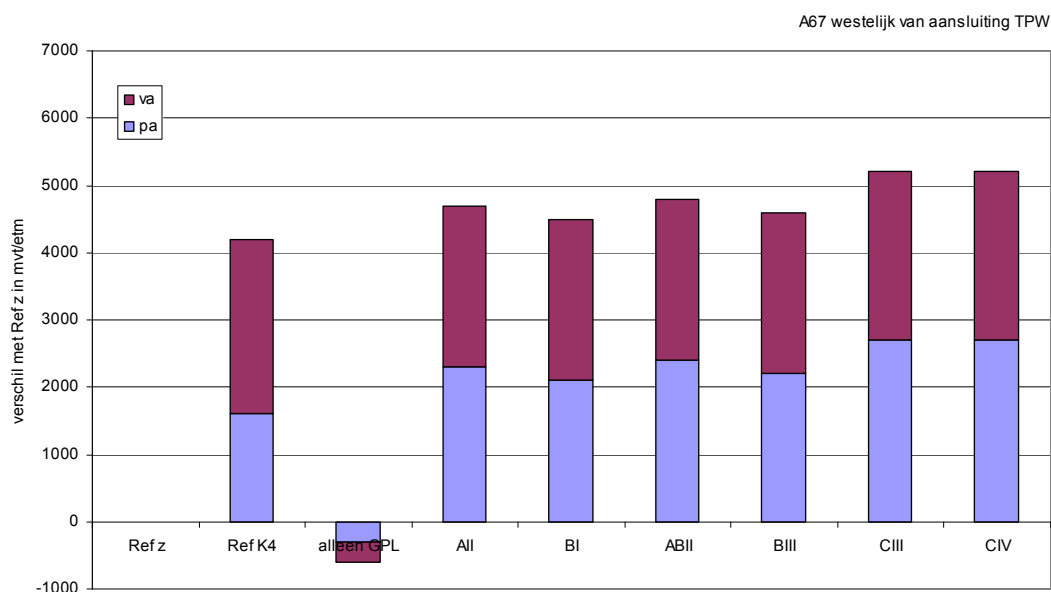
Doordat de Greenportlane geen effect heeft op de verkeersintensiteiten op de relevante wegvakken van de A73 en de A67 is er ook geen effect door verstoring (geluid e.d.).

De Greenportlane heeft derhalve geen significante effecten op de Natura 2000-gebieden.

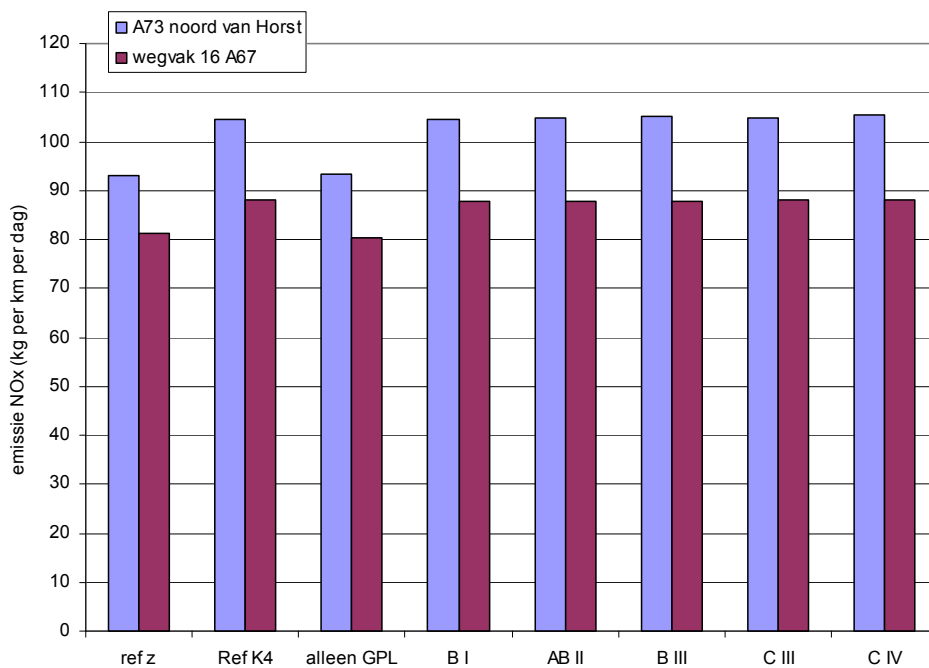
De uitkomsten van de nieuwe berekeningen ondersteunen derhalve de reeds eerder getrokken conclusies.



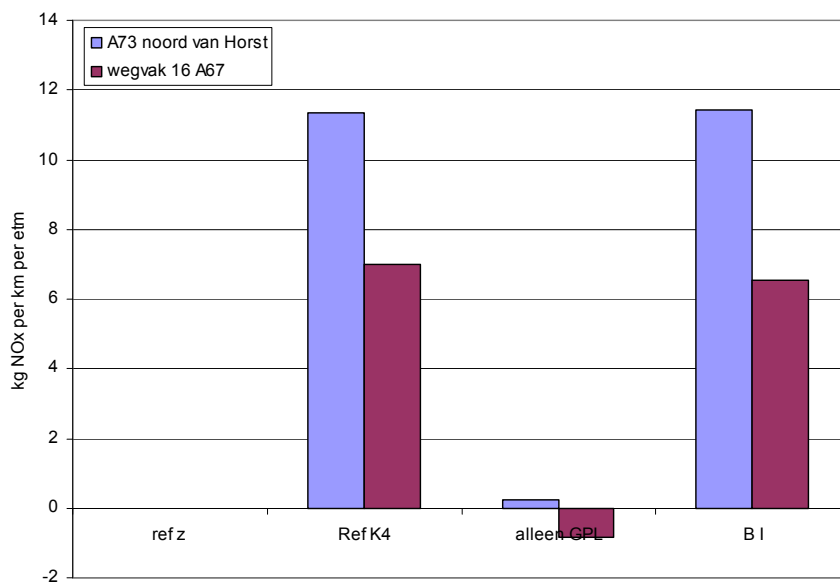
Figuur 1: Verkeersbelasting op de A73 ter hoogte van Bosschuizerbergen, verschil met Ref z in mvt/etm, 2020 laag. Modelvariant 'alleen GPL' bevat geen gebiedsontwikkeling Klavertje 4, maar wel de Greenportlane (alternatief B I)



Figuur 2: Verkeersbelasting op de A67 westelijk van Maasbree (wegvak 16 uit de Tracénota/MER, van belang voor de beoordeling van de effecten op Mariapeel& Deurnsche Peel), verschil met Ref z in mvt/etm, 2020 laag. Modelvariant 'alleen GPL' bevat geen gebiedsontwikkeling Klavertje 4, maar wel de Greenportlane (alternatief B I)



Figuur 3: Emissie van NOx per km weg, per etmaal (verkeersscenario 2020 laag)



Figuur 4: Emissie van NOx per km weg, per etmaal (verkeersscenario 2020 laag), verschil met Ref z

Bijlage 8 : Natuurcompensatieverklaring

VERKLARING INZAKE HET ZEKERSTELLEN VAN NATUURCOMPENSATIE IN VERBAND MET HET PROJECT GREENPORTLANE

Provinciale Staten van Limburg,

Overwegende:

- dat Gedeputeerde Staten het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan Greenportlane hebben vastgesteld op 10 februari 2009, waarvan het natuurcompensatieplan een onderdeel is;
- dat, in geval Provinciale Staten het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) niet zullen vaststellen, onderhavige natuurcompensatieverklaring komt te vervallen;
- dat als gevolg van de door Provincie Limburg voorgenomen realisatie van de aanleg van het project een aantal natuurwaarden verloren gaat, dan wel negatief beïnvloed wordt;
- dat voor natuurwaarden die verloren gaan dan wel negatief beïnvloed worden, compensatie dient plaats te vinden primair door de initiatiefnemer conform het bepaalde in de Beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden (Provinciaal blad van Limburg nr. 2005/59);
- dat compensatie binnen de Provincie Limburg dient te worden ingevuld, op percelen die onbeplant zijn en vrij van herplantplicht ingevolge de Boswet en de Algemeen Plaatselijke Verordeningen en op een locatie die bij voorkeur grenst aan een reeds bestaand of geprojecteerd bosgebied en de ecologische hoofdstructuur versterkt, dan wel de provinciale groenzone ontwikkelt;
- dat de natuurwaarden die verloren gaan dan wel negatief beïnvloed worden, alsmede de voorgestane mitigatie en compensatiemaatregelen opgenomen zijn in het 'Rapport Natuurcompensatieplan Provinciaal Inpassingsplan Greenportlane van 1 juli 2009;
- dat ten aanzien van de beschermde soorten waarvoor ontheffing in het kader van de Flora- en Faunawet ex artikel 75 is aangevraagd bij het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit, mitigerende en compenserende maatregelen zijn voorgesteld waarvan de instemming van het Ministerie nog dient plaats te vinden en dat dientengevolge de omvang en aard van de maatregelen naar boven of naar beneden nog bijgesteld moeten worden;
- dat de Provincie Limburg als initiatiefnemer van de aanleg van het project Greenportlane, wenst vast te leggen hoe zij aan de compensatie invulling zal geven ter voldoening aan het bepaalde in de Provinciale beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden;

- dat de Provincie Limburg onderhavige verklaring afgeeft, waarmee in kwantitatieve en kwalitatieve zin tegemoet wordt gekomen aan de verplichtingen, voortvloeiend uit de ontheffing Flora- en faunawet en zoals neergelegd in de Provinciale beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden;
- dat de gemeenten Horst aan de Maas, Maasbree, Sevenum en Venlo verzocht zal worden, voor zover nodig, alle juridisch-planologische maatregelen te nemen, die in verband met de realisatie en het beheer van de natuurwaarden als genoemd in deze verklaring nodig zijn.

Ten aanzien van natuurwaarden, die door realisatie van het project Greenportlane verloren gaan respectievelijk negatief beïnvloed worden

Door aanleg van de Greenportlane worden ecotopen en delen van leefgebieden van in het gebied voorkomende beschermde planten- en diersoorten aangetast. Waar mogelijk zullen mitigerende maatregelen getroffen worden om de schade aan de natuur te beperken. Waar dit onvoldoende wordt geacht zullen waardevolle ecotopen en leefgebieden worden gecompenseerd.

- Het leefgebied van de das wordt aangetast door het verdwijnen van actueel leefgebied (foerageergebied en uitloopgebied);
- Voor vleermuizen zullen trekroutes worden doorsneden en bestaand leefgebied verstoord worden door toename van hinder door geluid en licht;
- Voor herpetofauna geldt dat een bestaand leefgebied van de levendbarende hagedis (spoorberm Venlo – Eindhoven) zal worden gekruist (via een viaduct) door de Greenportlane. Er verdwijnt daardoor geen leefgebied en de verstoring van lichtinval wordt klein geacht;
- Voor beschermde vogelsoorten met een vaste verblijfplaats geldt dat er 2 territoria van kerkuilen, 1 van de havik en 1 van de zwarte specht zullen worden gestoord door geluidsbelasting;
- Voor beschermde plantensoorten geldt dat de Greenportlane een groeiplaats van de jeneverbes zal doen verdwijnen;
- Door aanleg van de Greenportlane zal een beperkte oppervlakte (1,86 ha) aan Ecologische Hoofdstructuur (EHS) verloren gaan;
- Door aanleg van de Greenportlane zal een beperkte oppervlakte (5,03 ha) aan Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG) verloren gaan en een ander deel (2,82 ha) versnipperd worden;
- Door aanleg van de Greenportlane zal een oppervlakte bos buiten de EHS van 3,07 ha verloren gaan.

Ten aanzien van de realisatie van de natuurcompensatie

- Hoewel er volgens de gehanteerde regels 6 tunnels zouden moeten worden aangelegd als mitigatie voor de doorsnijding van het leefgebied van de das, wordt dit niet zinvol geacht omdat in het kader van de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 het ontsloten gebied ongeschikt zal worden als leefgebied. Omdat er tijdens de aanleg van de Greenportlane nog wel sprake is van actueel leefgebied, is een ontheffing van de Flora- en faunawet verplicht;
- Op plaatsen langs het tracé waar overstekende dieren worden verwacht of waar faunapassages zullen worden aangelegd zullen rasters worden geplaatst om de dieren naar de passages te geleiden. Het gaat daarbij om het traject tussen de spoorlijn en de aansluiting met de A73, omdat daar dassen en reeën kunnen worden verwacht;
- Bij de doorsnijding van vliegroutes van vleermuizen zullen bij de route langs de Dorperdijk en de Horsterweg *hop-overs* worden aangelegd. Dit zijn beplantingsstructuren die de vleermuizen omhoog geleiden, zodat ze over de weg heen kunnen vliegen. De doorsnijding door de Venloseweg (3 x op korte afstand) is zodanig dat die niet gemitigeerd kan worden;
- Er zal compensatie van leefgebied worden gerealiseerd voor verstoring van leefgebied en vliegroutes van vleermuizen door geluid. Het gaat daarbij om de routes langs de Dorperdijk en de Heierkerkweg, in totaal 1,48 ha;
- Er zal compensatie van leefgebied van vogels plaatsvinden voor zover deze vogels jaarrond een vaste nest- en verblijfplaats hebben. Het gaat daarbij om kerkuilen (2 territoria), de zwarte specht en de havik. In totaal zal 1,90 ha aan landschapselementen worden aangelegd binnen een areaal van 9,50 ha agrarisch gebied ter compensatie van het verstoorde areaal van de kerkuilen. Voorts zal op 3,51 ha bos worden aangelegd dat geschikt is voor de bosvogels zwarte specht en havik;
- De groeiplaats van jeneverbes zal worden gecompenseerd door verplaatsing van het aanwezige exemplaar naar een nabijgelegen geschikte locatie, die door middel van beheersmaatregelen geschikt zal zijn voor instandhouding en mogelijk ook verjonging. Daarbij gaat het om 157 m²;
- Voor het verloren gaan van oppervlakte EHS (1,86 ha) zal 3,09 ha worden gecompenseerd (inclusief de groeiplaats van de jeneverbes);
- Voor het verloren gaan van gronden die zijn aangewezen als POG vindt de volgende compensatie plaats;
 - o aanleg van landschapselementen (houtwal en poel met struweel): 0,2 ha
 - o compensatie van bestaande natuurwaarden: 4,17 ha.

- In de POL-aanvulling Gebiedsontwikkeling Klavertje 4 is de situering van een ecoduct over zowel de Greenportlane als de A73 opgenomen om de versnipperde werking binnen de POG als gevolg van de Greenportlane alsook de versnipperende werking van de A73 op te heffen;
- Voor het verloren gaan van gronden die vallen onder de Boswet zal 3,07 ha worden gecompenseerd.

Ten aanzien van de realisatietermijn van de natuurcompensatie

- Overeenkomstig het gestelde in het ‘Rapport Natuurcompensatieplan Provinciaal Inpassingsplan Greenportlane’, zullen de mitigerende maatregelen vóór, tegelijkertijd of direct na de aanleg van de weg uitgevoerd worden. Voor de natuurcompensatie zullen gronden worden verworven en afspraken gemaakt dienen te worden met toekomstige terreinbeherende instanties in de vorm van overeenkomsten. Hoewel de Provincie Limburg alles in het werk zal stellen om gronden te verwerven, is men grotendeels aangewezen op de bereidheid van grondeigenaren aangezien onteigening van gronden bestemd voor natuurcompensatie complex is.

Aldus opgemaakt en verklaard op 10 juli 2009 te Maastricht,

Provinciale Staten

Toelichting op Natuurcompensatieverklaring

Inleiding

De aanleg en ingebruikname van de Greenportlane zal een aantal natuurwaarden beïnvloeden.

Om de negatieve effecten weg te nemen dient op grond van de Flora- en faunawet en de provinciale natuurcompensatieregeling een aantal mitigerende en compenserende maatregelen genomen te worden. Deze maatregelen zijn verwoord in het Rapport Natuurcompensatieplan Provinciaal Inpassingsplan Greenportlane van 1 juli 2009. De mitigerende en compenserende maatregelen voor beschermde soorten zijn opgenomen bij de aanvraag voor een ontheffing ex artikel 75 die op 18 juni 2009 is ingediend bij Dienst Regelingen van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit.

Ten behoeve van de (financiële) zekerstelling van de verplichte natuurcompensatie zal de provincie als initiatiefnemer van het project Greenportlane een verklaring dienen af te geven waarin zij aangeeft hoe zij invulling geeft aan natuurcompensatie.

Deze verklaring dient ingevolge de Natuurcompensatieregeling betrokken te worden bij de beoordeling van het ruimtelijk inpassingsproces, artikel 3.26 Wet ruimtelijke ordening.

Compensatie en mitigatie

Bij de realisatie van de natuurmitigatie en -compensatie in het kader van het project Greenportlane gaat het om:

1. de aanleg van rasters in combinatie met de passages
2. compensatie van door geluid verstoorde vliegroutes van vleermuizen (1,48 ha)
3. compensatie van door geluid verstoorde (permanente) leefgebieden van vogels (kerkuil, havik, zwarte specht, in totaal 5,41 ha)
4. compensatie voor het vernietigen van leefgebied van de beschermde soort jeneverbes (0,015 ha)
5. compensatie van beschermde gebieden, zoals EHS (3,07 ha) en POG (4,37 ha)
6. compensatie van bos buiten de EHS volgens de Boswet (3,07 ha)

De hierboven genoemde maatregelen zullen door de aannemer in opdracht van de Provincie Limburg als initiatiefnemer van de Greenportlane worden aangelegd, vóór, tegelijkertijd met of direct na afronding van de werkzaamheden voor de Greenportlane. De kosten die dit met zich meebrengt, zitten in de aanneemsom en worden niet in een aparte overeenkomst zichtbaar gemaakt. De locaties voor de mitigerende en compenserende maatregelen zullen worden genomen ter plaatse van de Greenportlane en daar waar dat niet mogelijk is, wordt gestreefd om de compensatie te doen belanden in Staander II van het Concept 'de Ledder' (POL-aanvulling Gebiedsontwikkeling Klavertje 4).

Financiën

De kosten van de mitigerende en compenserende maatregelen komen ten laste van het budget, dat is vastgesteld ten behoeve van de aanleg van de Greenportlane.

Samenvatting en toelichting

Doel van de “verklaring inzake het zekerstellen van natuurcompensatie in verband met het project Greenportlane” is dat de Provincie Limburg garant staat voor het realiseren van de mitigerende en compenserende maatregelen voor de natuur die gemoeid zijn met de aanleg en ingebruikname van de Greenportlane.

De negatieve effecten die als gevolg van de Greenportlane optreden voor de natuur dienen uit hoofde van de Flora- en faunwet en de Provinciale beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden gemitigeerd en gecompenseerd te worden. De compensatietaakstelling waarvoor de provincie garant stelt is voor de beschermde soorten in totaal geraamd op netto 6,905 ha en voor de EHS, POG en compensatie in gevolge de Boswet gezamenlijk op netto 10,51 ha. Daarnaast worden een aantal mitigerende maatregelen genomen voor diersoorten waaronder zogenaamde hop-overs vleermuizen. De compenserende en mitigerende maatregelen worden genomen gelijktijdig met de aanleg van de Greenportlane of direct na aanleg ervan. Mitigerende en compenserende maatregelen worden gerealiseerd ter plaatse van de Greenportlane en daar waar dat niet mogelijk is, wordt gestreefd om de compensatie te doen belanden in Staander II van het Concept ‘de Ledder’.

