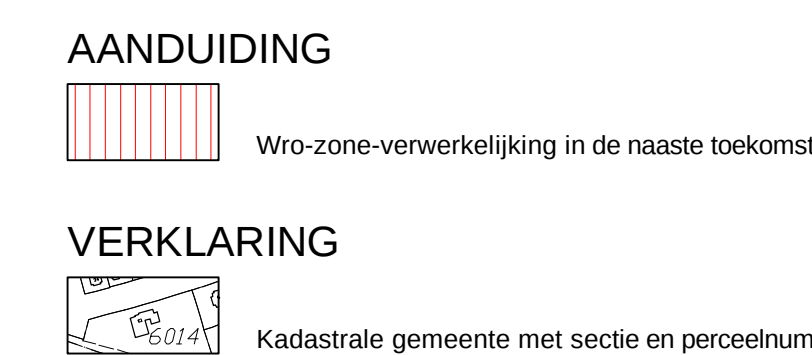


Bijlage 1



Bijlage 2

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. - Over bypass richting Eindhovenseweg bestaat nog de nodige discussie. In week 49 vinden hier de nodige discussies over plaats. - 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. Verkeers-intensiteiten 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.	Henk Luijpers Provincie
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. - Gemeenten ontvangen graag een overzicht met overlegmomenten, aanleverdata van welke producten/rapporten, op welke wijze moet worden gereageerd en wat fatale termijnen zijn.	Provincie 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	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.

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.

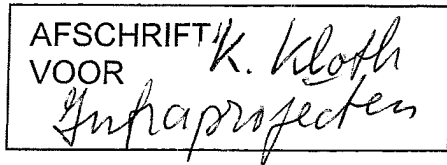
nr. verslag

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



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 Oranjewoud 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

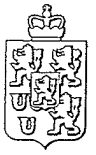
Praat mee over Limburg! www.limburg.nl/burgerforum

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

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

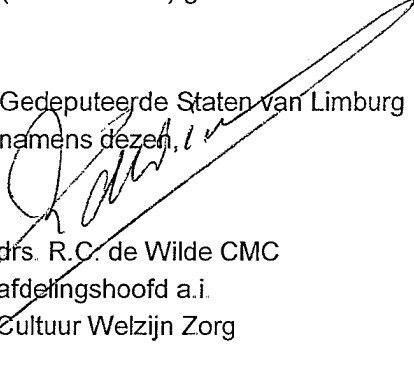
Tel + 31 (0)43 389 99 99 Bankrekening
Fax + 31 (0)43 361 80 99 Rabobank
www.limburg.nl 13.25.75.728

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	
Onderzoeksperiode	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)

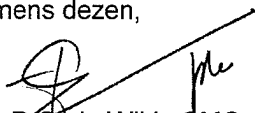
AFSCHRIFT
VOOR

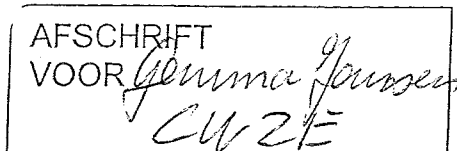
provincie limburg



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



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

Bijlage 4

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



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

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 wél, 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. Vlamincx 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

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.

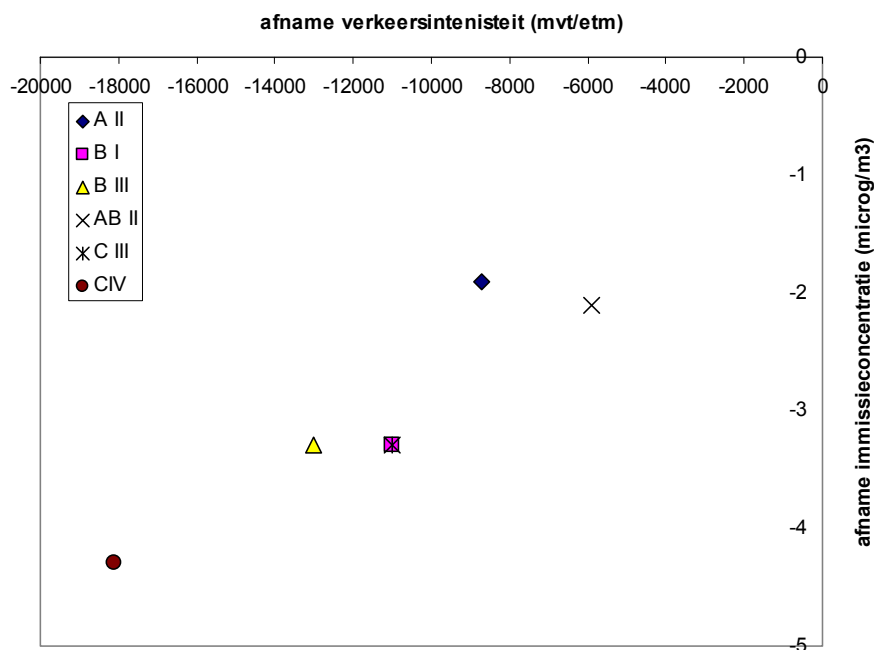
In de tabellen in bijlage Lucht in deel D zijn ook de achtergrondgehalten opgenomen. Hieruit blijkt onder andere dat deze voor de verschillende wegvakken van de A73 en A67 verschillend zijn. De achtergrondconcentratie is uiteraard mede bepalend voor de totale concentratie.

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.

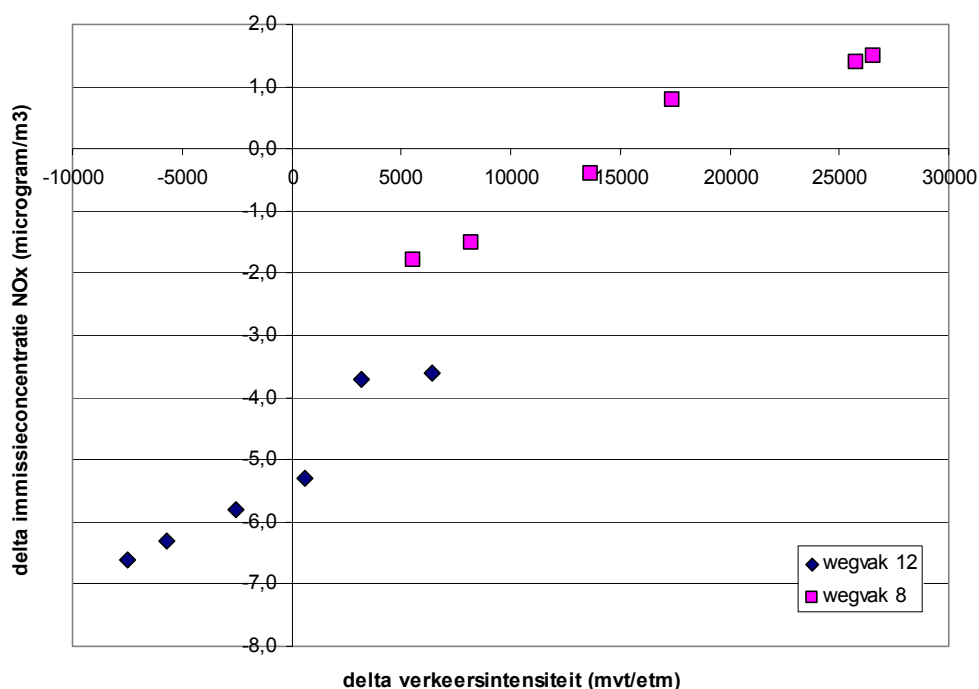


Figuur 1: Afname van de immissieconcentratie NOx vergeleken met de afname van de verkeersbelasting op wegvak 12 A67 (centraal), afstand 15 m, verkeersgegevens 2020 laag

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.

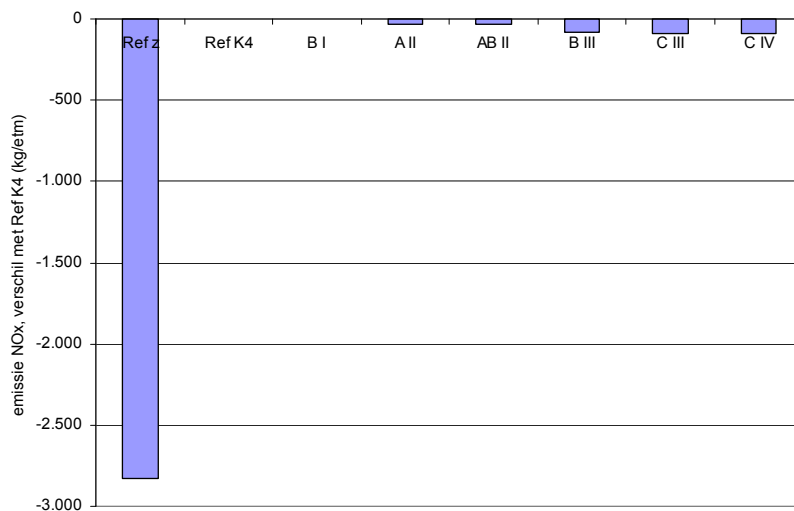
11: Emissie NOx en effecten op Natura 2000-gebieden:

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.

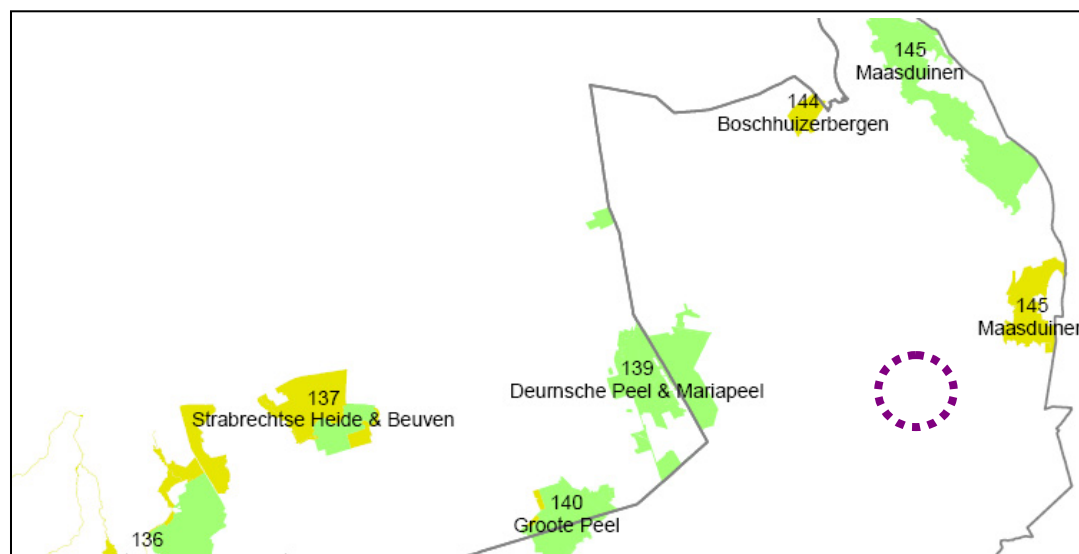


Figuur 3: Effect van de Greenportlane op de emissie van NOx in het totale modelgebied van het verkeersmodel, 2020 laag (in kg NOx etm⁻¹)

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.

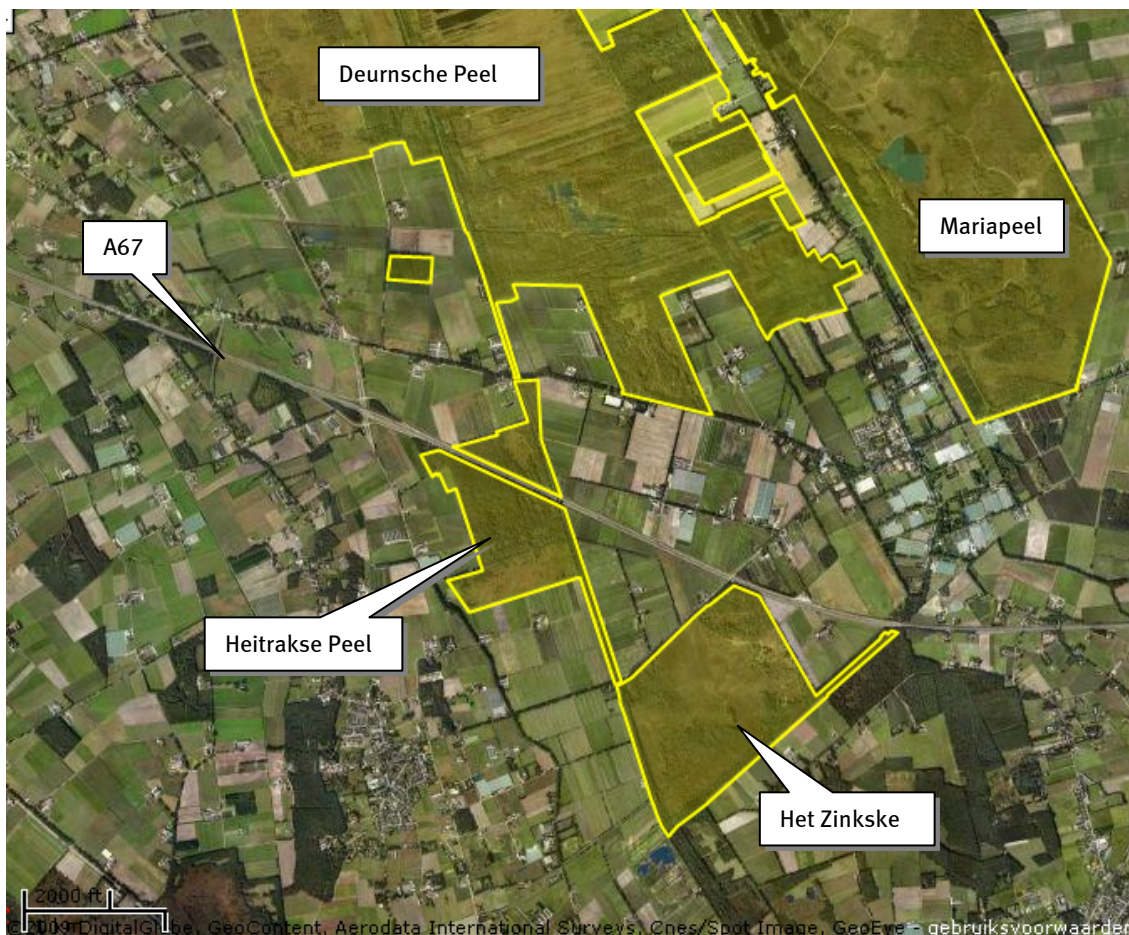
In de omgeving van het studiegebied voor de Greenportlane is een aantal Natura 2000-gebieden aanwezig. Dit zijn (figuur 4):

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

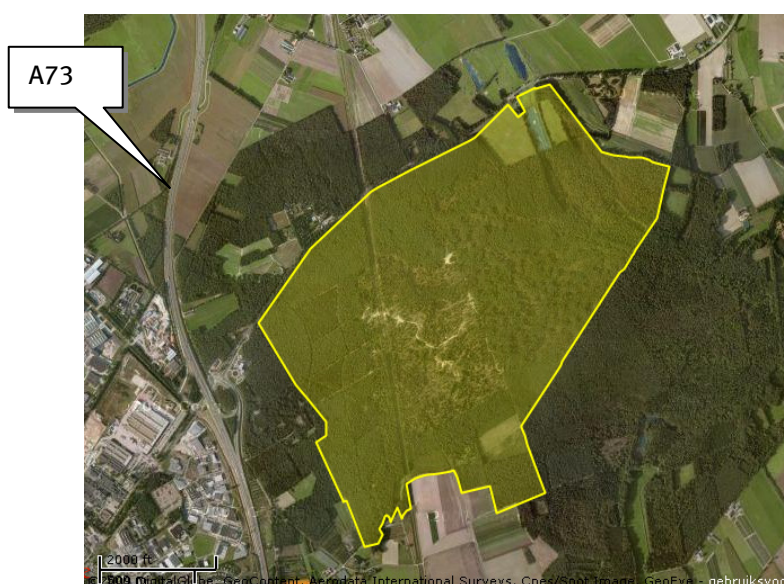


Figuur 4: Natura 2000-gebieden in de omgeving van het Klavertje 4-gebied (bron: LNV; begrenzing indicatief); cirkel: studiegebied Greenportlane

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.

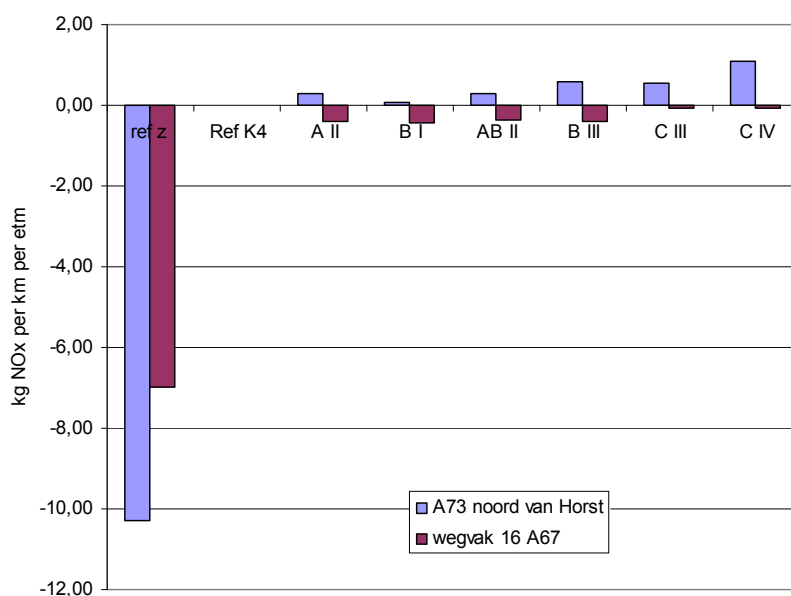


Figuur 5: Deurnsche Peel & Mariapeel en ligging ten opzichte van de A67



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 NOx 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 NOx op wegvakken nabij Natura 2000-gebieden (in kg NOx 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 NOx 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

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

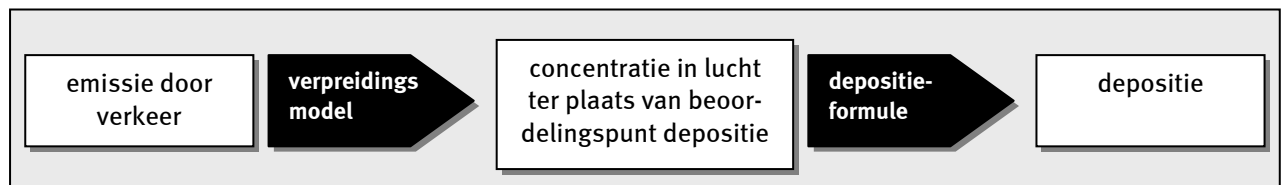
Klavertje 4-gebied is in deze nieuwe modelvariant gelijk gesteld aan die van Ref z, zoals reeds opgenomen in de Tracénota/MER (alleen ontwikkelingen waarover besluiten zijn genomen). De resultaten van de berekeningen zijn weergegeven in de figuren 1 tot en met 4.

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.



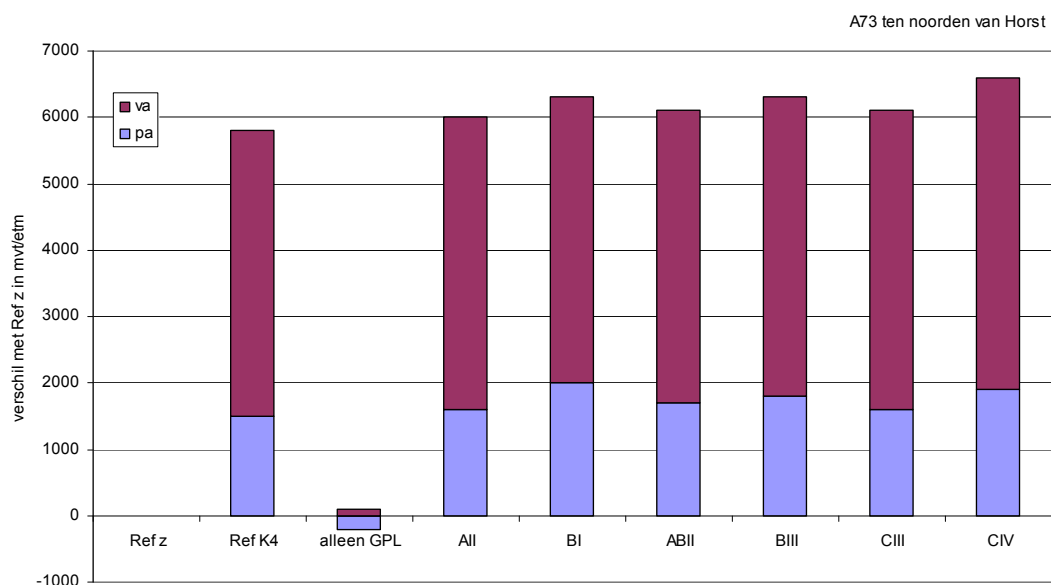
De immissieconcentratie is gerelateerd aan de emissie van stikstofoxiden op de wegen (toename van emissie leidt tot hogere immissieconcentraties, een lagere emissie tot lagere immissieconcentraties). Omdat de mate van depositie niet van belang is voor de beoordeling (het gaat er om of er al dan niet 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.

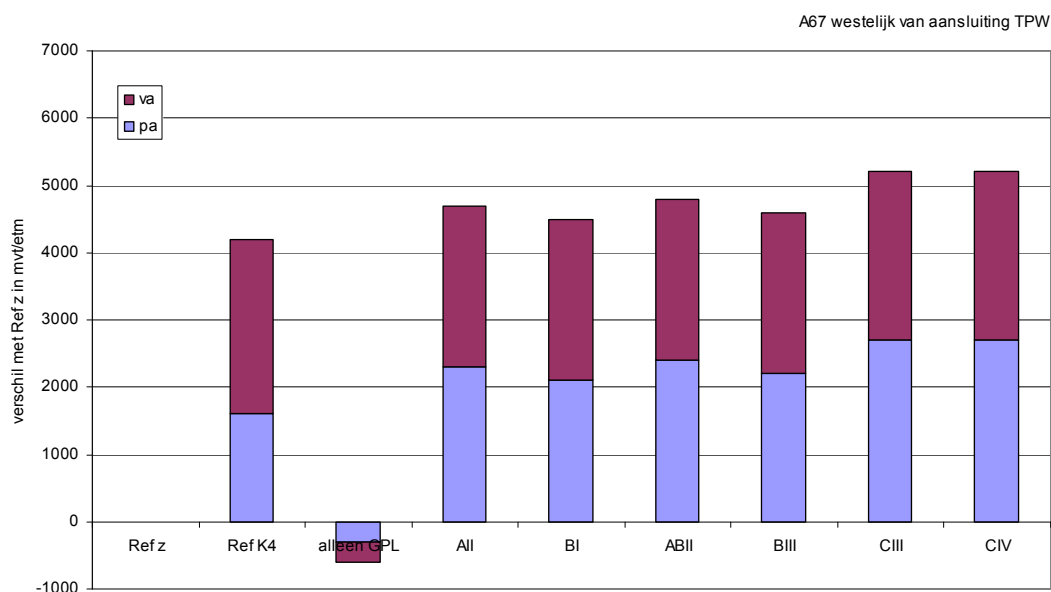
Doordat de Greenportlane geen effect heeft op de verkeersintensiteiten op de relevante wegvakken van de A73 en de A67 is er ook geen effect door verstoring (geluid e.d.).

De Greenportlane heeft derhalve geen significante effecten op de Natura 2000-gebieden.

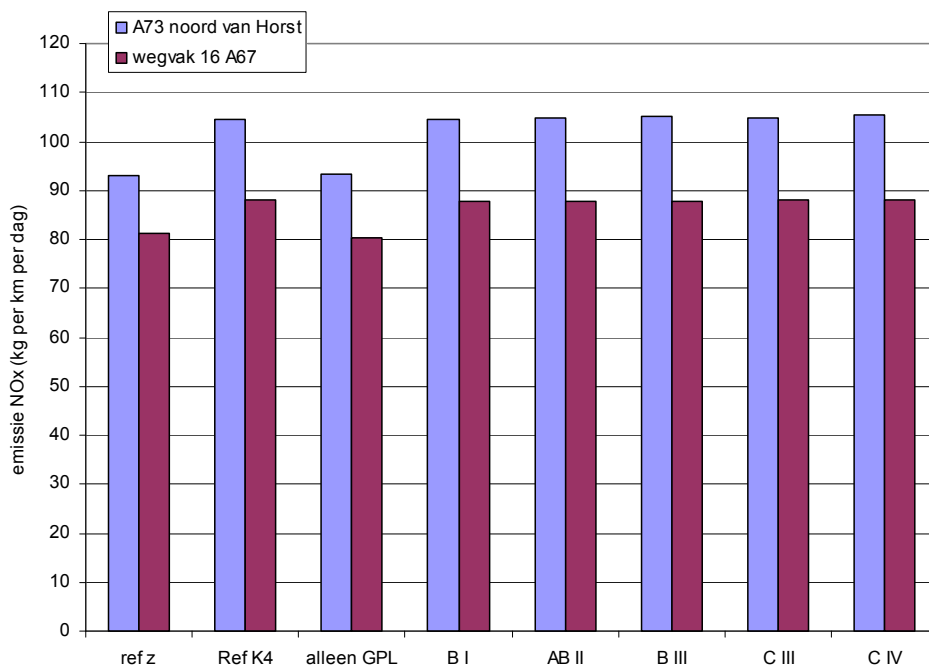
De uitkomsten van de nieuwe berekeningen ondersteunen derhalve de reeds eerder getrokken conclusies.



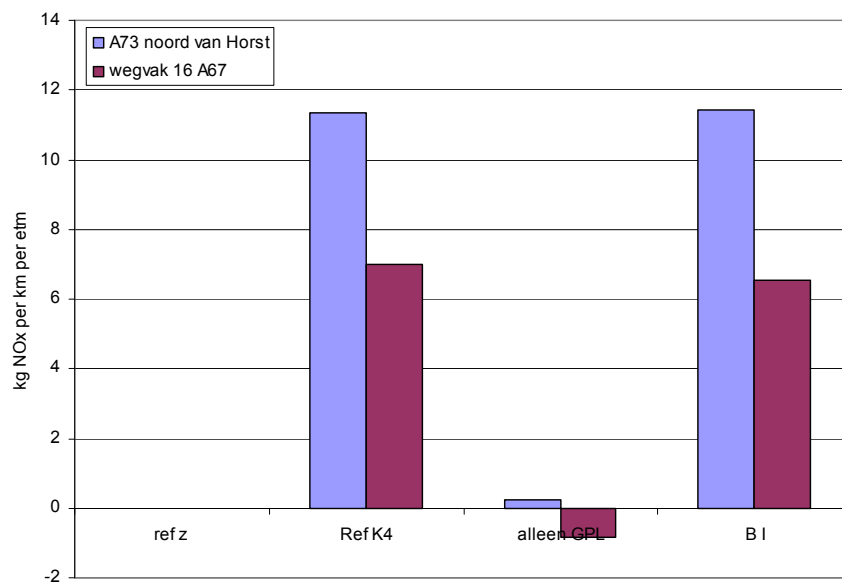
Figuur 1: Verkeersbelasting op de A73 ter hoogte van Bosschuizerbergen, verschil met Ref z in mvt/etm, 2020 laag. Modelvariant 'alleen GPL' bevat geen gebiedsontwikkeling Klavertje 4, maar wel de Greenportlane (alternatief B I)



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

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’.