

Tweede partiële herziening inpassingsplan
Greenportlane
Uitwerking aansluiting Eindhovenseweg

revisie 02
20 april 2012

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1. Aanleiding en doel	3
1.2. Ligging plangebied	3
1.3. Vigerende bestemmingsplannen	3
1.4. M.E.R.	4
1.5. Het tracé van de weg	4
2. Beschrijving tweede partiële herziening inpassingsplan Greenportlane	5
2.1. Inleiding	5
2.2. Beschrijving voorkeursvariant conform het inpassingsplan Greenportlane	5
2.3. Reden en achtergrond voor de wijziging van het wegontwerp	5
2.4. Beschrijving wijzigingen wegontwerp	6
2.5. Verantwoording verkeersmodelgegevens	8
2.6. Toekomstvastheid	10
3. Milieu effecten vanwege de herziening	11
3.1. Luchtkwaliteit	11
3.2. Geluid	11
3.3. Ontheffing in het kader van de Flora & Faunawet	11
3.3. Water	11
3.4. Externe veiligheid	12
4. Juridische planbeschrijving	13
4.1. Toelichting	13
4.2. Verbeelding	13
4.2. Regels	13
5. Beleidskader	14
6. Overleg ex artikel 3.1.1 Bro/Tervisielegging	15
6.1. Vooroverleg	15
6.2. Tervisielegging ex artikel 3.8 Wro	15
6.3. Ambtshalve wijzigingen	15
7. Uitvoerbaarheid	16
Bijlagen (separaat)	
1. Akoestisch onderzoek	
2. Onderzoek luchtkwaliteit	
3. Waterhuishoudingplan	

Tweede partiële herziening inpassingsplan Greenportlane: Uitwerking aansluiting Eindhovenseweg.

1. Inleiding

Op 10 juli 2009 hebben Provinciale Staten het inpassingsplan Greenportlane vastgesteld. Dit inpassingsplan voorziet in de planologisch-juridische regeling van de Greenportlane, de gebiedsontsluitingsweg voor het Klavertje 4 gebied. Op 9 juli 2010 hebben Provinciale Staten de Eerste Herziening van inpassingsplan Greenportlane vastgesteld. Deze herziening had slechts betrekking op een beperkt deel van het plangebied van de Greenportlane. De eerste herziening betrof uitsluitend de plandelen waaraan in het inpassingsplan Greenportlane de aanduiding 'Vrijwaringszone- Buisleidingenstraat' was toegekend. In deze herziening is de aanduiding op de verbeelding van een reservering buisleidingen heroverwogen en van de verbeelding verwijderd. Beide inpassingsplannen zijn inmiddels onherroepelijk.

De tweede partiële herziening van het inpassingsplan beslaat het gehele plangebied van de Greenportlane zoals ook in het inpassingsplan Greenportlane is opgenomen.

1.1 Aanleiding en doel

Thans ligt de tweede partiële herziening van het inpassingsplan Greenportlane voor. Deze herziening heeft betrekking op het gehele plangebied van de Greenportlane zoals ook in het inpassingsplan Greenportlane is opgenomen. Met deze herziening worden beide inpassingsplannen partieel herzien.

Deze herziening beoogt ten eerste de herziening van beide inpassingsplannen teneinde te voorzien in een eenduidige regeling. Het gaat dan om het inpassingsplan Greenportlane en de Eerste Herziening inpassingsplan Greenportlane. Daarnaast omvat deze herziening een wijziging van het dwarsprofiel B en een aanpassing van de regeling voor de bestemming 'Verkeer'. Tot slot zijn de regels conform de Wabo aangepast.

1.2 Ligging plangebied

De Greenportlane is globaal gelegen ten noordwesten van het Klaverblad Zaarderheiken, tussen de snelweg A73 en de aansluiting op de Eindhovenseweg en loopt door de gemeenten Horst aan de Maas, Peel en Maas en Venlo. Vanaf de Venloseweg/Eindhovenseweg loopt het plangebied in noordelijke richting, passeert de Dorperdijk en de spoorlijn Venlo - Eindhoven en vervolgt zijn weg richting de A73 ter hoogte van veilingterrein Fresh Park Venlo. De exacte ligging en begrenzing van het plangebied is weergegeven in figuur 1, waarop ook de gemeentegrenzen zijn aangegeven.

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

In het plangebied zijn thans het inpassingsplan Greenportlane en de Eerste Herziening Inpassingsplan Greenportlane vigerend. Beide plannen zijn onherroepelijk.

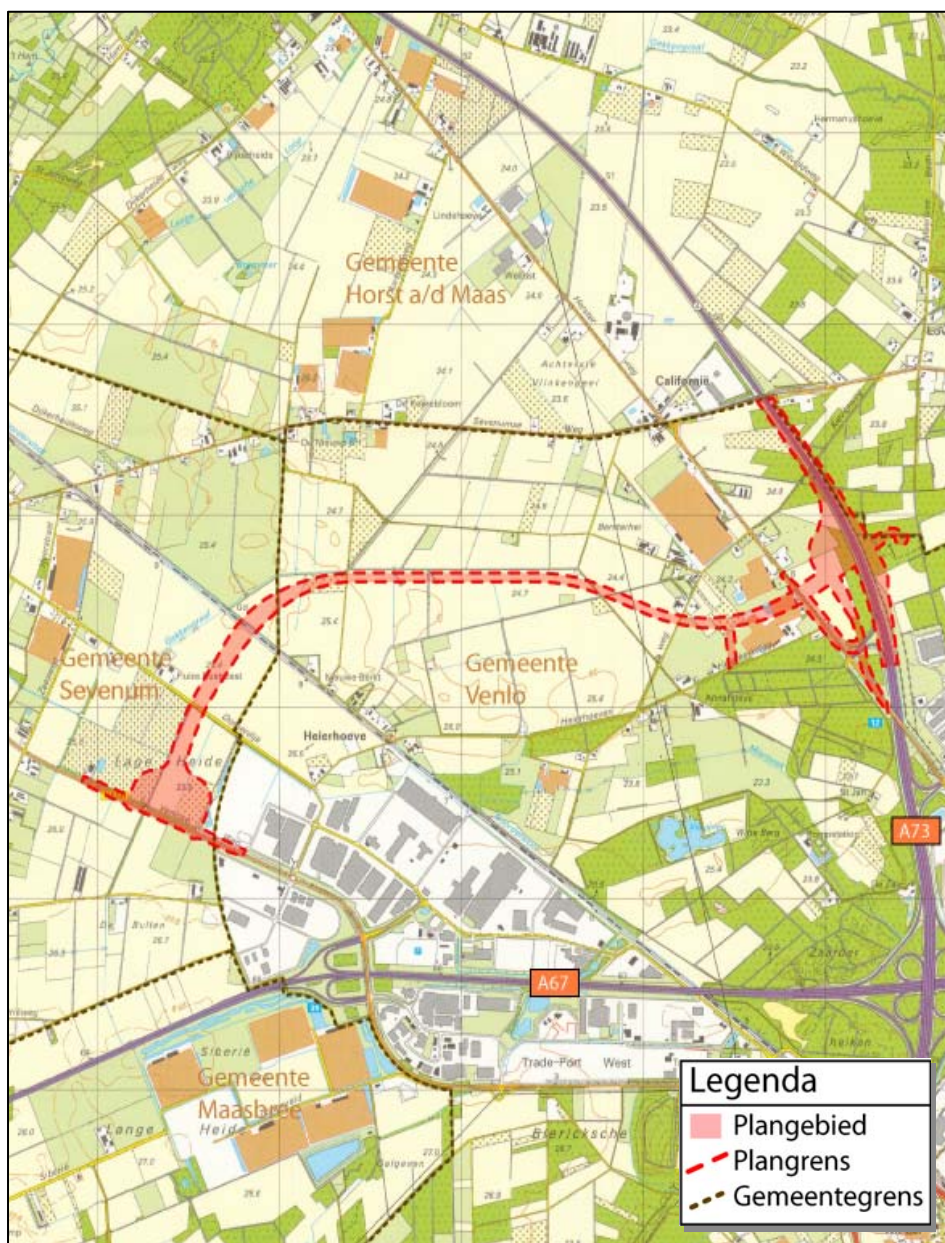
1.4 M.E.R.

De aanpassingen van het inpassingsplan maken geen zelfstandige m.e.r. procedure noodzakelijk.

1.5 Het tracé van de weg

Het tracé van de Greenportlane, gelegen vanaf de A73 tot en met de Venloseweg/Eindhovenseweg wordt met deze herziening niet aangepast. Het tracé voldoet tot het einde van de planperiode (circa 2022) als hoofdontsluiting van het gebied.

Figuur 1



2 Beschrijving tweede partiële herziening inpassingsplan Greenportlane

2.1. Inleiding

Ontwerptimalisaties van de Greenportlane voor het deel van het tracé dat is gelegen tussen de aansluiting Venloseweg/Eindhovenseweg en het spoor hebben geleid tot een wijziging van het ontwerp van de weg. Voor verwezenlijking van de kruising Dorperdijk/Greenportlane wordt het dwarsprofiel(B) in het inpassingsplan aangepast.

De aanpassing van het wegontwerp leidt tot de volgende aanpassingen ten opzichte van de voorkeursvariant uit het inpassingsplan Greenportlane.

Direct ten zuiden van het spoorwegviaduct wordt een ongehinderde verbinding gerealiseerd. In de toekomst wordt dit een verbinding tussen twee deelgebieden van Klavertje 4, genaamd “klaver 5” en “klaver 6”. Deze verbinding wordt voorzien van twee rijstroken, geschikt voor vrachtverkeer. De verbinding kruist de Greenportlane ongelijkvloers. De kruising Greenportlane/Dorperdijk wordt gelijkvloers uitgevoerd op maaiveld door middel van een ovonde. Ten noorden van de Eindhovenseweg, doch ten zuiden van de Dorperdijk, wordt een ongelijkvloerse (brom)fietsverbinding gerealiseerd over de Greenportlane, geschikt voor twee rijrichtingen. De Greenportlane wordt op de Venloseweg/Eindhovenseweg aangesloten middels een turborotonde. De turborotonde wordt zodanig gepositioneerd dat een toekomstige doortrekking van de Greenportlane ten zuiden van de Eindhovenseweg, tussen klaver 7 en 8 door, zonder verdere aanpassing van deze turborotonde kan worden aangesloten. In de toekomst moet de turborotonde uitbreidbaar zijn naar een turboverkeersplein. De ligging van de weg, en het wegprofiel wordt tussen de Dorperdijk en de Eindhovenseweg opnieuw vormgegeven.

2.2 Beschrijving voorkeursvariant conform het inpassingsplan Greenportlane

De voorkeursvariant voor de Greenportlane zoals die in het inpassingsplan Greenportlane was opgenomen, het zogenaamde B1-alternatief, had de volgende kenmerken:

- ongelijkvloerse kruising van de Greenportlane met de Dorperdijk;
- ongelijkvloerse aansluiting van de Greenportlane op de Venloseweg/Eindhovenseweg;
- nieuwe ongelijkvloerse aansluiting van de Greenportlane op de A67, tussen TradePort West (TPW) en Trafficport (vliegveldje);
- de bestaande aansluiting van de Eindhovenseweg op de A67 laten vervallen.

2.3 Reden en achtergrond voor de wijziging van het wegontwerp

In het Masterplan gebiedsontwikkeling Klavertje 4, Greenport Venlo is ten aanzien van de ontsluiting van de toekomstige bedrijventerreinen (‘de klavertjes’) aan weerszijden van de Greenportlane ter hoogte van de kruising Dorperdijk (Tradeport West aan de oostzijde en de ‘klavertjes’ aan de westzijde van de Greenportlane) de wens uitgesproken om deze terreinen direct te ontsluiten op de Greenportlane. In verband met onder andere de benodigde lengtes en bewegwijzering voor toe- en afritten van/naar de Venloseweg/Eindhovenseweg en de bijbehorende turbulentielengtes op de Greenportlane, was volgens het inpassingsplan Greenportlane de oplossing gelegen in een directe aansluiting van deze terreinen in combinatie met de

ongelijkvloerse aansluiting Venloseweg/Eindhovenseweg echter niet mogelijk. De ontworpen lengte van het - wegvak tussen de Venloseweg/Eindhovenseweg (geplande aansluiting) en de Dorperdijk (gewenste extra aansluiting) was daarvoor immers te kort.

2.4 Beschrijving wijzigingen wegontwerp

In de nieuwe variant, waarin de Greenportlane op maaiveld ligt ten zuiden van het spoor, is zoals gezegd sprake van een gelijkvloerse aansluiting op de Venloseweg/Eindhovenseweg middels een turbotonde. Door deze wijziging speelt de problematiek van de benodigde lengtes voor toe- en afritten/bewegwijzering en de bijbehorende turbulentielengtes niet meer. Er is immers geen sprake meer van een ongelijkvloerse aansluiting, dus ook geen op- en afritten. Hierdoor is het wél mogelijk om ter hoogte van de Dorperdijk een gelijkvloerse aansluiting op de Greenportlane te creëren ten behoeve van de nieuw te ontwikkelen 'klavertjes' en het westelijk deel van Tradeport West (TPW). Gelet op de uniformiteit van het wegbeeld zal deze aansluiting in de vorm van een ovonde worden gerealiseerd, in overeenstemming met de aansluitingsvorm voor TradePort Noord (TPN).

Daarnaast is van belang dat bij volledige ontwikkeling van het Klavertje 4-gebied (hoog scenario), zoals in de MER-fase reeds is aangetoond, dat de bestaande aansluiting bij de A67 over onvoldoende capaciteit beschikt en er op lange termijn een nieuwe of aangepaste aansluiting op de A67 noodzakelijk is. Verwacht wordt dat een toekomstvaste oplossing, die verkeer behorende bij het hoog scenario aan kan, gerealiseerd moet zijn rond 2020 à 2025.

Bij een ombouw naar een toekomstvaste oplossing, dient met een aantal consequenties rekening te worden gehouden. In verband met de genoemde benodigde lengtes voor de in- en uitvoegstroken, bewegwijzering en de bijbehorende turbulentielengtes is ook in de toekomstvaste oplossing een ongelijkvloerse aansluiting van de Greenportlane met de Venloseweg/Eindhovenseweg niet combineerbaar met een gelijkvloerse aansluiting ter hoogte van de Dorperdijk. Dat impliceert dus dat de keuze voor een gelijkvloerse aansluiting Greenportlane-Venloseweg/Eindhovenseweg ook in het toekomstvaste scenario dient te worden gehandhaafd. Afhankelijk van de hogere toekomstige verkeersstromen in dat toekomstvaste scenario is de mogelijkheid opgenomen om de betreffende turbotonde op de gelijkvloerse aansluiting Greenportlane - Venloseweg/Eindhovenseweg om te bouwen tot een turboverkeersplein. Deze kruispuntvorm betreft tevens een gelijkvloerse oplossing, echter met een veel hogere afwikkelingscapaciteit.

Langzaam verkeer

In verband met de hoge verkeersintensiteiten worden de wegvakken van de Greenportlane niet gelijkvloers gekruist door langzaam verkeer. Dit geldt zowel voor (brom)fietsverkeer als landbouwverkeer en terminaltrekkers. Het onderliggend wegennet wordt doorsneden door de aanleg van de Greenportlane. Een gedeelte van dit onderliggend wegennet behoudt haar functie en kruist de Greenportlane ongelijkvloers (dus geen belemmering voor langzaam verkeer), een ander gedeelte wordt onttrokken aan het wegennet. Zodra de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 ter hoogte van de Dorperdijk in ontwikkeling wordt genomen zal een (nieuwe) aansluiting van deze klavers middels een ovonde op de Greenportlane worden gemaakt ter hoogte van de Dorperdijk..Langzaam verkeer wordt echter niet toegelaten op deze ovonde, met uitzondering van overstekende terminaltrekkers.

De volgende alternatieve routes op korte afstand van de Dorperdijk staan het fiets- en voetgangersverkeer ter beschikking:

- de Eindhovenseweg/Venloseweg (N556), welke ten zuiden van de Dorperdijk ligt en thans reeds over vrijliggende fietspaden beschikt;
- op termijn de toekomstige Greenport Bikeway (welke deels gerealiseerd is), die ten noorden van de Dorperdijk ligt en een volledig nieuwe solitaire fietsverbinding langs het spoor door het Klavertje-4 gebied is tussen Venlo en Horst welke een verbinding met de kern Sevenum zal krijgen;

Op wat grotere afstand (maar nog steeds binnen het gebied Klavertje-4 gelegen), staan de volgende kruisingsmogelijkheden van de Greenportlane het fiets- en voetgangersverkeer ter beschikking als alternatieve routes voor de Dorperdijk:

- het reeds aangelegde viaduct over de Greenportlane ter hoogte van de Heierhoevenweg, dat fungeert als ecoduct én langzaam verkeersverbinding voor fietsers en voetgangers;
- het geplande fietsviaduct over de Greenportlane ter hoogte van Trade Port Noord (DSV).

In de periode totdat het omliggende gebied ontwikkeld wordt, wordt de Dorperdijk vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid fysiek afgesloten van de Greenportlane, zodat er hier geen uitwisselende of overstekende verkeersbewegingen mogelijk zijn. Dit zal middels een afzonderlijk (verkeers-)besluit worden geregeld.

Bij het opstellen van het referentieontwerp is het wegontwerp op grond van het inpassingsplan Greenportlane aangepast ter hoogte van de aansluiting met de Venloseweg/Eindhovenseweg. Twee turborotondes zijn vervangen door één turboronde. Waar de aansluiting van de Greenportlane door middel van twee turborotondes in het inpassingsplan Greenportlane een tijdelijke situatie betrof, betreft de enkele turboronde zoals opgenomen in deze herziening de definitieve situatie (er wordt dan immers nooit meer een ongelijkvloerse kruising aangelegd). De tijdelijke situatie was namelijk gedimensioneerd op het lage scenario, dat wil zeggen de ontwikkelingen in het Klavertje-4 gebied na 2020 niet meegenomen (de turborotondes lagen aan de uiteindes van de toekomstige op-/afritten die al aangelegd zouden worden terwijl de ongelijkvloerse kruising nog niet werd aangelegd). Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is het niet wenselijk dat (brom)fietsverkeer op de Eindhovenseweg de Greenportlane gelijkvloers moet kruisen vanaf het moment dat dit deel van de Greenportlane substantiële verkeersstromen van en naar de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 afwikkelt. In de tijdelijke situatie met twee turborotondes zoals opgenomen in het oorspronkelijke ontwerp was dit nog acceptabel, omdat de verkeersstromen van/naar de Greenportlane dan verdeeld zouden worden over de twee turborotondes, waardoor de verkeersintensiteiten per rotonde lager zouden zijn dan in een situatie met één turboronde die alle verkeer van/naar de Greenportlane afwikkelt. Overeenkomstig de overige kruisingen van de Greenportlane met fietsroutes (ter hoogte van TPN en Heierhoevenweg) zal daarom op termijn ook ter hoogte van de aansluiting met de Eindhovenseweg een ongelijkvloerse kruising voor (brom)fietsverkeer gerealiseerd worden. Deze wordt gerealiseerd op het moment dat de Greenportlane doorgetrokken wordt ten zuiden van de Eindhovenseweg.

Landbouwverkeer en terminaltrekkers

In geval van een ongelijkvloerse kruising van de Dorperdijk met de Greenportlane, zoals opgenomen in het oorspronkelijke inpassingsplan, zouden landbouwverkeer en terminaltrekkers gebruik maken van de Dorperdijk om de terreinen van de veiling te bereiken. Bij een gelijkvloerse aansluiting van de Dorperdijk op de Greenportlane dient dit langzaam verkeer de Greenportlane gelijkvloers via de aan te leggen ovonde te kruisen (dit langzame verkeer maakt daarbij geen gebruik van de Greenportlane, maar kruist deze alleen door gebruik

te maken van de ovonde). De invloed op de verkeersafwikkeling op de Greenportlane is echter beperkt, aangezien de snelheid van al het gemotoriseerd verkeer ter plaatse van de ovonde ook laag is. Ook bestaat de mogelijkheid dat landbouwverkeer gebruik gaat maken van het omliggende onderliggende wegennet, onder andere de geplande onderdoorgang onder de Greenportlane, gelegen direct ten zuiden van het spoor. Dit heeft dan consequenties voor de verkeersafwikkeling van dat wegennet. Dit aspect zal integraal binnen de gebiedsontwikkeling gezien worden

2.5. Verantwoording verkeersmodelgegevens

Voor de ontwikkelingen van het gebied Klavertje 4 zijn twee scenario's opgesteld: één conform het zogenaamde lage scenario en één conform het hoge scenario.

Het lage scenario representeert een volledige ontwikkeling van het Klavertje 4-gebied tot het gewenste 'werklandschap' (bedrijvigheid en glastuinbouw) in het jaar 2020. Dit scenario is opgenomen in het verkeersmodel 'Prognose 2020 - scenario laag'.

Figuur 2.
toekomstbeeld periode 2015-2020



Voor het hoge scenario wordt uitgegaan van het intensiever worden van het gebruik, bijvoorbeeld door het omvormen van glastuinbouw in bedrijvigheid. Het hoge scenario omvat de ontwikkelingen van 2020 tot 2040. Dit scenario is opgenomen in het verkeersmodel 'Prognose 2020 - scenario hoog'.

De verkeerscijfers zoals gehanteerd in het inpassingsplan Greenportlane zijn gebaseerd op het verkeersmodel 'Prognose 2020 - scenario laag' met een volledige gebiedsinvulling in het jaar 2020.

Figuur 3.
toekomstbeeld periode 2020-2040



Dit is een zeer ambitieus beeld en voor het inpassingsplan is het in die zin dan ook een robuuste benadering. Op basis van de actuele inzichten kan echter gesteld worden dat de gebiedsontwikkeling niet eerder dan 2025 volledig zal zijn gerealiseerd. Om deze reden wordt voor deze herziening uitgegaan van eenzelfde gebiedsinvulling als waar bij het inpassingsplan Greenportlane is van uitgegaan. Wel is het netwerk aangepast aan de gewijzigde situatie: in het weg ontwerp voor de herziening van het inpassingsplan wordt immers een extra aansluiting gecreëerd bij de Dorperdijk. Aan de hand van dit verkeersmodel zijn per wegvak de verkeerscijfers opnieuw berekend die voor de benodigde onderzoeken (akoestisch en luchtkwaliteit) gebruikt worden.

- Autonome situatie (referentieontwerp)

Ten tijde van het inpassingsplan Greenportlane is gebleken dat er geen verkeerstelgegevens van de Dorperdijk beschikbaar zijn. Op basis van lokale gebiedskennis is het uitgangspunt dat er een erg lage verkeersintensiteit heerst, hoofdzakelijk lokaal bestemmingsverkeer. Voor de herziening van het inpassingsplan Greenportlane zijn de gegevens overgenomen zoals die hebben geleid tot het inpassingsplan.

- Toekomstige situatie (Greenportlane-zuid variant)

Door Goudappel Coffeng is een nieuwe verkeersvariant doorerekend, waarop de nieuwe ontsluiting en aansluiting van de bedrijventerreinen aan weerszijden van de Greenportlane ter plaatse van de Dorperdijk op de Greenportlane is meegenomen. Daarbij is zoals gezegd de situatie 2020 (laag scenario) meegenomen.

Verkeerseffecten van de herziening van het inpassingsplan

Uit het verkeersmodel kunnen de volgende effecten van de herziening van het inpassingsplan worden herleid:

Greenportlane

Uit deze verkeersintensiteiten kan geconcludeerd worden dat een gelijkvloerse aansluiting ter hoogte van de Dorperdijk consequenties heeft voor het verkeersbeeld op de Greenportlane. Door de extra aansluiting op de Greenportlane zal het verkeer gedeeltelijk andere routekeuzes maken, dit in verband met:

- de extra aan- en afvoerroutes van/naar de bedrijventerreinen die deze extra aansluiting biedt;
- de extra verliestijd op de Greenportlane door deze extra aansluiting.

Het gevolg is dat verkeer vanuit TPW in de gewijzigde situatie via de Greenportlane en de Eindhovenseweg richting A67 zal gaan. Verkeer afkomstig van TPN zal in de gewijzigde situatie eerder via de A73 richting zuiden of westen gaan. Bijkomend effect hiervan is een toename van verkeer ter hoogte van het gebied rondom de Venrayseweg, vanuit en richting de aansluiting op de A73.

2.6 Toekomstvastheid

Bij de realisatie van een gelijkvloerse kruising van de Dorperdijk met de Greenportlane is bij een toekomstige doortrekking van de Greenportlane tot aan de A67 conform de voorkeursvariant B1, een ongelijkvloerse aansluiting bij de Venloseweg/Eindhovenseweg in verband met benodigde lengtes voor toe- en afritten en bewegwijzering zoals gezegd niet mogelijk. Bij een ombouw naar een toekomstvaste oplossing, dient daardoor met een aantal consequenties rekening te worden gehouden. Dit heeft dan niet alleen betrekking op de aansluiting bij de Venloseweg/Eindhovenseweg (waar de mogelijkheid bestaat tot uitbreiding naar een turboverkeersplein).

3 Milieu effecten vanwege de herziening

De milieu effecten van deze herziening, in het bijzonder de aanpassing van dwarsprofiel B (zie hiervoor paragraaf 3 en de verbeelding), gelegen ter hoogte van de Dorperdijk zijn onderzocht.

3.1 Luchtkwaliteit

Aan de hand van het verkeersonderzoek zijn de effecten van deze herziening onderzocht op het aspect Luchtkwaliteit¹. Uit dit onderzoek blijkt dat in de situatie waarin de Greenportlane is gerealiseerd geen sprake is van overschrijding van de in relatie tot de blootstellingsduur relevante grenswaarden, zoals gesteld in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Er wordt derhalve voldaan aan de eisen zoals gesteld in titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, artikel 5.16 lid 1 onder a van de Wet milieubeheer. De luchtkwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor de realisatie van de Greenportlane.

3.2. Geluid

De resultaten van het onderzoek naar de effecten op het aspect Geluid zijn vastgelegd in het Geluidonderzoek². Binnen de zone van de GPL-Zuid zijn twee woningen gelegen: Dorperdijk 17 en 19. Uit het Akoestisch onderzoek blijkt dat zonder het toepassen van geluidsreducerende maatregelen bij de woning aan de Dorperdijk 19 de geluidsbelasting vanwege de aanleg van de GPL-Zuid de voorkeursgrenswaarde overschrijdt. Voor Dorperdijk 17 is dit niet het geval. Bij besluit van 7 juli 2009 heeft het college van Gedeputeerde Staten ten behoeve van de aanleg van de Greenportlane voor de woning aan de Dorperdijk 19 reeds een hogere waarde van 52 dB op grond van de Wet geluidhinder vastgesteld. Als gevolg van de tweede partiële herziening van het Inpassingsplan Greenportlane valt de (nieuwe) hogere waarde voor deze woning lager uit (50 dB).

3.3. Ontheffing in het kader van de Flora & Faunawet

Voor de aanleg van de Greenportlane is een ontheffing in het kader van de Flora & Faunawet verleend. Deze herziening leidt er niet toe dat opnieuw een ontheffing in het kader van de Flora & en Faunawet vereist is. Wel volgt in overleg met de vergunningverlener een aanpassing van de werkprotocollen die op grond van de verleende ontheffing zijn vastgesteld.

3.3. Water

De waterparagraaf zoals in het inpassingsplan Greenportlane is vastgelegd geldt nog steeds. Specifiek toegespitst op het plangebied van GPL-Zuid geldt het volgende.

De basisprincipes voor onder andere omgang met hemelwater, berging en infiltratie, verdroging en grondwateroverlast (ontwatering) zijn hetzelfde gebleven.

¹ Rapportage Luchtkwaliteit, Herziening PIP Greenportlane Zuid, projectnr. 238682, 7 november 2011

² Herziening PIP Greenportlane- Zuid, projectnr. 0238682, 22 november 2011

Echter er zijn een paar wezenlijke veranderingen die er toe leiden dat de waterparagraaf aangepast dienen te worden:

1. Het waterbergingsgebied Tradeport wordt niet meer doorsneden door de Greenportlane. Slechts een toegang tot een onderhoudspad wordt iets naar het oosten verlegd.
2. De secundaire watergang Dorperdijk wordt nu niet meer verhoogd gekruist maar op maaiveldniveau. De watergang Dorperdijk wordt nu opgeknipt waarbij het westelijke deel zijn oorspronkelijke afvoer naar het westen behoudt en de afvoer van het oostelijke deel naar het oosten mogelijk wordt gemaakt mede middels aanleg van een duiker naar de primaire watergang Tradeport. Hierdoor blijft de afwatering van de omliggende gebieden gegarandeerd. Gezien de aanpassingen in het afvoerend gebied heeft de watergang geen secundaire status meer volgens het waterschap en wordt het beheer en eigendom overgedragen aan de wegbeheerder. Vandaar dat deze watergang niet meer bestemd is.
3. De primaire watergang Lage Heide wordt gekruist door de aangepaste Venloseweg en bijbehorende fietspaden. Hiervoor is de bestaande duiker onder de Venloseweg in geringe mate verlengd en voor het overige zijn geen aanpassingen benodigd aan de bestaande watergang. Op deze wijze behoudt de watergang zijn afvoerend vermogen en zijn de bestaande onderhoudspaden bereikbaar.

Het waterhuishoudingsplan maakt onderdeel uit van dit inpassingsplan.

3.4. Externe veiligheid

Het onderzoek externe veiligheid en de verantwoording zoals in het inpassingsplan Greenportlane is vastgelegd geldt nog steeds. De risico's en effecten zijn niet anders dan bepaald in het oorspronkelijke onderzoek externe veiligheid uit 2009. Specifiek toegespitst op het plangebied van GPL-Zuid geldt dat het tracé niet leidt tot een verhoging van de faalkans, zoals beschreven in het onderzoek externe veiligheid.

Aangezien dit ruimtelijk besluit geen gevolgen heeft voor de externe veiligheid (plaatsgebonden risico en groepsrisico) is verantwoording van het groepsrisico, inclusief advisering door de Veiligheidsregio, niet aan de orde.

4 Juridische planbeschrijving

In deze paragraaf worden de wijzigingen van de verschillende onderdelen van het inpassingsplan beschreven.

Deze herziening ziet op de herziening van het inpassingsplan Greenportlane en de Eerste Herziening inpassingsplan Greenportlane. Deze herziening betreft het gehele plangebied van de Greenportlane.

4.1. Toelichting

De toelichting van het oorspronkelijke inpassingsplan blijft onverminderd van toepassing. Dit met uitzondering van hetgeen in deze toelichting op de tweede partiële herziening inpassingsplan Greenportlane is beschreven. Voorliggende toelichting is in aanvulling/aanpassing op de oorspronkelijke toelichting inpassingsplan Greenportlane en de toelichting op de Eerste Herziening inpassingsplan Greenportlane.

4.2. Verbeelding

Op de verbeelding wordt dwarsprofiel B aangepast. Deze aanpassing leidt ertoe dat de aansluiting van de Dorperdijk op de Greenportlane gelijkvloers, op maaiveld kan plaatsvinden.

De bestemmingen en overige aanduidingen die in het inpassingsplan Greenportlane aan deze gronden zijn toegekend blijven onverminderd van toepassing evenals de wijzigingen voortvloeiend uit de eerste herziening. Daarnaast is de aanduiding 'watergang' ten zuiden van de Dorperdijk komen te vervallen.

4.2. Regels

Op verschillende punten worden de regels uit het moederplan beperkt aangepast. Zo wordt aan de bestemmingsomschrijving van de bestemming 'Verkeer' 'ovondes/rotondes en verkeerspleinen' toegevoegd. Hier is voor gekozen omdat de thans opgenomen aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – rotondes' aanleiding geeft voor verschillende interpretaties. Om hier een einde aan te maken en te voorzien in een eenduidige bestemmingsregeling wordt aan de bestemmingsomschrijving 'Verkeer', 'rotondes en verkeerspleinen' toegevoegd.

Gelet op de Eerste Herziening inpassingsplan Greenportlane, wordt de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - buisleidingenstraat' uit de regeling voor de bestemming 'Verkeer' verwijderd. In de regels is voorts de wijzigingsbevoegdheid om de bestemming 'Verkeer' te wijzigen voor de aanleg of het verleggen van secundaire watergangen, verwijderd. De wijzigingsbevoegdheid voor de aanleg of het verleggen van de primaire watergang blijft gehandhaafd.

Verder zijn met deze tweede partiële herziening de bepalingen voortvloeiende uit de Wet algemene bepalingen omgevingswet (Wabo) in dit voorliggende planologische besluit verwerkt. Dit zijn aanpassingen van redactionele aard.

Volledigheidshalve is bij deze tweede partiële herziening de volledige set regels opgenomen, zoals deze geldt na inwerkingtreding van voorliggende tweede partiële herziening.

5 Beleidskader

Voor het beleidskader wordt verwezen naar de bestaande beschrijving in het vastgestelde inpassingsplan Greenportlane van 10 juli 2009.

6 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro/Tervisielegging

6.1. Vooroverleg

De wijzigingen van het inpassingsplan zijn zeer beperkt van aard. De herziening raakt geen belangen van het Rijk. Telefonisch overleg heeft op 26 november 2011 met het Rijk plaatsgevonden. Specifiek is aan de orde gekomen dat de Herziening geen belangen van het Rijk raakt. De VROM inspectie heeft aangegeven dat de initiatiefnemer altijd zelf bepaald of het ontwerp besluit ten behoeve van het vooroverleg wordt voorgelegd aan de inspectie.

6.2. Tervisielegging ex artikel 3.8 Wro

Het ontwerp inpassingsplan heeft van 19 december 2011 tot en met 29 december 2012 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon eenieder zijn of haar zienswijzen tegen het ontwerp inpassingsplan inbrengen. Er zijn tegen het ontwerp inpassingsplan geen zienswijzen ingediend.

6.3. Ambtshalve wijzigingen

Er bestaat geen aanleiding tot het wijzigen van de regels of verbeelding van dit inpassingsplan. Wel zijn in de toelichting ambtshalve wijzigingen aangebracht. Dit informatief ter verduidelijking en nuancering van tekstdelen in verband met de afsluiting van de Dorperdijk. De wijzigingen zijn opgenomen in de bij de het vaststellingsbesluit gevoegde 'Nota van Wijzigingen'.

7 Uitvoerbaarheid

De herziening van het inpassingsplan leidt niet tot enig beletsel in relatie tot de uitvoering van het inpassingsplan.

Bijlagen