

# Provinciaal inpassingsplan Greenportlane

## plantoelichting

projectnr. 1907-189650  
revisie 04  
10 februari 2009

### Ontwerp

	datum	nummer besluit	resultaat
• besluit gedeputeerde staten	10-02-2009	CAS20090119-0042 DOC200900010084	ter inzage legging ontwerp
o besluit provinciale staten	-	-	-
o besluit afdeling bestuursrechtspraak	-	-	-
o in werking	-	-	-

**Opdrachtgever**  
Provincie Limburg  
Afdeling Infra-projecten  
Postbus 5700  
6202 MA Maastricht

datum vrijgave

10 februari 2009

beschrijving revisie 04

definitief ontwerp inpassingsplan

goedkeuring

ir. L. Runia

vrijgave

ing. A.M.R. Mesuere



	<b>Inhoud</b>	<b>Blz.</b>
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1	Aanleiding en doel	4
1.1.1	<i>Aanleiding</i>	4
1.1.2	<i>Doelstellingen</i>	5
1.2	Ligging plangebied	6
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	6
1.4	M.E.R.-procedure	7
1.5	Leeswijzer	7
<b>2</b>	<b>Gebiedsvisie</b>	<b>8</b>
2.1	Beschrijving plangebied en omgeving	8
2.2	Nut en noodzaak Greenportlane	10
<b>3</b>	<b>Milieueffectrapportage</b>	<b>14</b>
3.1	Waarom een Tracénota/MER	14
3.2	Alternatieven	14
3.3	Effecten en beoordeling	16
3.4	Voorkeursalternatief	18
3.4.1	<i>Motivatie voorkeursalternatief</i>	18
3.4.2	<i>Meest-milieuvriendelijk alternatief (MMA)</i>	22
3.5	Evaluatie	23
<b>4</b>	<b>Beschrijving Greenportlane</b>	<b>24</b>
4.1	Randvoorwaarden en uitgangspunten	24
4.2	Programma van Eisen voor de Greenportlane	24
4.2.1	<i>Ontwerptechnische eisen</i>	25
4.2.2	<i>Eisen ten aanzien van aansluiting op rijkswegen</i>	26
4.3	Beschrijving ontwerp Greenportlane	26
4.3.1	<i>Zuidelijk deel</i>	26
4.3.2	<i>Noordelijk deel: tussen spoorlijn en A73</i>	27
<b>5</b>	<b>Juridische planbeschrijving</b>	<b>32</b>
5.1	Ruimtelijk plan	32
5.2	Juridische regeling	32
5.2.1	<i>Verbeelding</i>	32
5.2.2	<i>Regels</i>	32
5.3	Digitalisering en uniformering	34
<b>6</b>	<b>Beleidskader</b>	<b>36</b>
6.1	Rijksbeleid	36
6.1.1	<i>Nota Ruimte</i>	36
6.1.2	<i>Nota Mobiliteit</i>	37
6.1.3	<i>Nationaal Milieubeleidsplan 4</i>	37
6.1.4	<i>Pieken in de Delta</i>	38

6.2	Provinciaal en regionaal beleid	38
6.2.1	<i>Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006</i>	38
6.2.2	<i>POL aanvulling Klavertje 4</i>	40
6.2.3	<i>Provinciaal verkeers- en vervoersplan (PVVP)</i>	42
6.2.4	<i>Versnellingsagenda</i>	42
6.2.5	<i>Coalitieakkoord 2007-2011</i>	42
6.2.6	<i>Cradle to Cradle</i>	43
6.3	Gemeentelijk beleid/ vigerende bestemmingsplannen	44
<b>7</b>	<b>Milieu en overige aspecten</b>	<b>48</b>
7.1	Wegverkeerslawaaï	48
7.2	Luchtkwaliteit	50
7.3	Bodemkwaliteit	51
7.4	Externe veiligheid	54
7.5	Kabels en leidingen	56
7.6	Ecologie	57
7.6.1	<i>Effecten natuurwaarden</i>	59
7.6.2	<i>Mitigatie en compensatie</i>	62
7.7	Waterhuishouding	65
7.8	Archeologie	69
<b>8</b>	<b>Overleg ex artikel 3.1.1 Bro</b>	<b>72</b>
8.1	Overleg overheidsinstanties	72
8.2	Overleg overige instanties	72
8.3	Horen gemeenteraden	72
<b>9</b>	<b>Uitvoerbaarheid</b>	<b>74</b>
9.1	Financiële uitvoerbaarheid	74
9.2	Grondverwerving	74
	<b>Bijlagen</b>	
1.	Ontwerp Greenportlane	
2.	Vooroverlegverslagen	
3.	Selectiebesluiten	
4.	Verantwoordingsplicht groepsrisico aanleg Greenportlane	
	<b>Separate bijlagen</b>	
1.	Akoestisch onderzoek Aanleg Greenportlane, 21 januari 2008, Oranjewoud	
2.	Rapportage luchtkwaliteit, Provinciaal InpassingsPlan GPL, 2 februari 2009, Oranjewoud	
3.	Vooronderzoek PIP Greenportlane, 13 februari 2009, Oranjewoud	
4.	Rapport Externe veiligheid Greenportlane, QRA berekening, februari 2009, SAVE/Oranjewoud	
5.	Rapport Externe veiligheid Greenportlane, Basisdocument verantwoordingsplicht groepsrisico, februari 2009, Oranjewoud	
6.	Natuurcompensatieplan, 2 februari 2009, Oranjewoud	
7.	Watertoets Greenportlane/ toelichting watertoets, 29 januari 2009, Oranjewoud	
8.	Bureauonderzoek en verkennend booronderzoek t.b.v. het MER Greenportlane, augustus 2008, J. VandenBorre e.a. (Archeologische Rapporten Oranjewoud 2008/67) (Dit rapport is als bijlage bij de Tracénota/MER opgenomen)	
9.	Aanvullend booronderzoek Tracévariant I, t.b.v. m.e.r. Greenportlane Venlo, 22 januari 2009, (Archeologische Rapporten Oranjewoud 2009/10)	

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en doel

### 1.1.1 *Aanleiding*

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

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

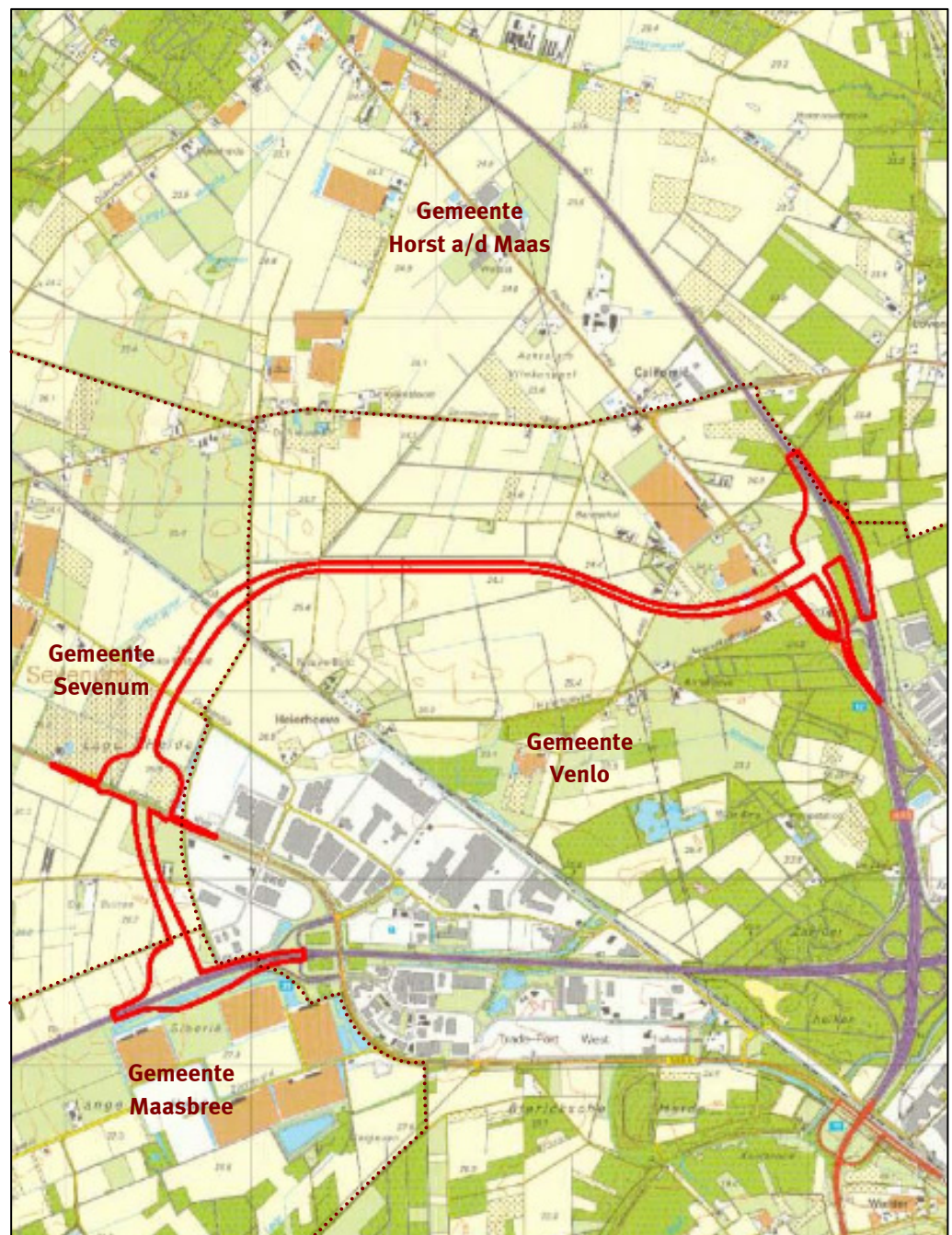
De aanleg van de Greenportlane past niet in de geldende bestemmingsplannen van het gebied. Om de realisatie van de Greenportlane mogelijk te maken, moeten deze bestemmingsplannen worden herzien. Dit gebeurt met voorliggend inpassingsplan. Conform de mogelijkheden die de Wet ruimtelijke ordening (Wro)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

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

### 1.1.2 Doelstellingen

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

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



Figuur 1: Ligging en begrenzing plangebied

Naast deze hoofddoelstelling zijn er enkele neven-doelstellingen:

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

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

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

## 1.2 Ligging plangebied

De Greenportlane is globaal gelegen ten noordwesten van het Klaverblad Zaarderheiken, tussen de snelwegen A73 en A67 en loopt door de gemeenten Horst aan de Maas, Maasbree, Sevenum en Venlo. De gemeenten Horst aan de Maas, Meerlo-Wanssum, Sevenum en Venray gaan binnenkort samen in een gemeentelijke herindeling. Vanaf de A67 loopt het plangebied in noordelijke richting over de Eindhoveneweg en de Dorperdijk, over de spoorlijn Venlo - Eindhoven richting de A73 ter hoogte van veilingterrein Freshpark/ZON. De exacte ligging en begrenzing van het plangebied is weergegeven in figuur 1, waarop ook de gemeentegrenzen zijn aangegeven.

## 1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Tot het moment waarop het voorliggende inpassingsplan 'Greenportlane' in werking treedt, gelden in het plangebied de bestemmingsplannen zoals opgenomen in tabel 1.1. In § 4.3.3. worden de vigerende bestemmingsplannen, en de bestemmingsplannen in procedure, ter plaatse van het plangebied nader beschouwd.

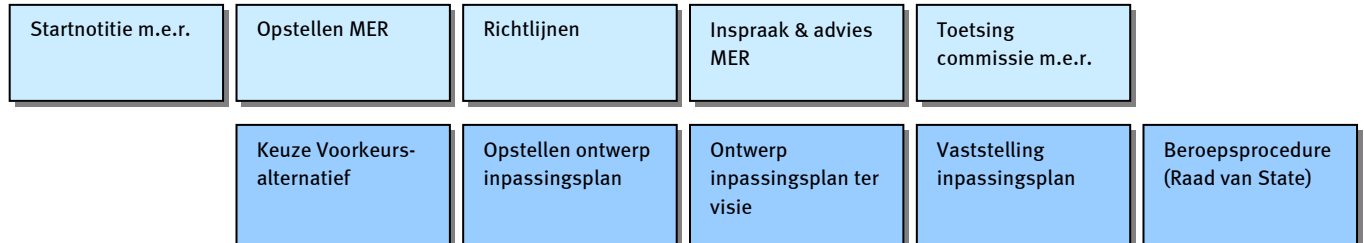
Tabel 1.1 Vigerende bestemmingsplannen plangebied

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

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

## 1.4 M.E.R.-procedure

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



**Figuur 2: Traject Tracénota/MER - PIP**

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

## 1.5 Leeswijzer

In deze toelichting wordt een en ander op de volgende wijze omschreven. In hoofdstuk 2 wordt de bestaande situatie in het plangebied beschreven en wordt nut en noodzaak van de Greenportlane aangegeven. Hoofdstuk 3 beschrijft het doorlopen voortraject, te weten de m.e.r. procedure, de gekozen alternatieven en een beoordeling van de effecten. Hoofdstuk 4 beschrijft het uiteindelijk gekozen tracé van de Greenportlane. Deze toelichting vormt samen met de juridische regeling uiteindelijk de basis voor de planvorming. Dit wordt uiteengezet in hoofdstuk 5. Hoofdstuk 6 beschrijft, voor zover relevant, in hoofdlijnen de beleidsdocumenten die door de te onderscheiden overheden ten aanzien van plangebied zijn gepubliceerd. Dit geeft een impressie van het beleidskader van onderhavig inpassingsplan. In hoofdstuk 7 komen de relevante milieutechnische aspecten aan bod evenals de overige aspecten, zoals ecologie, archeologie en waterhuishouding. In hoofdstuk 8 en 9 wordt aangegeven of het plan economisch en maatschappelijk uitvoerbaar wordt geacht.



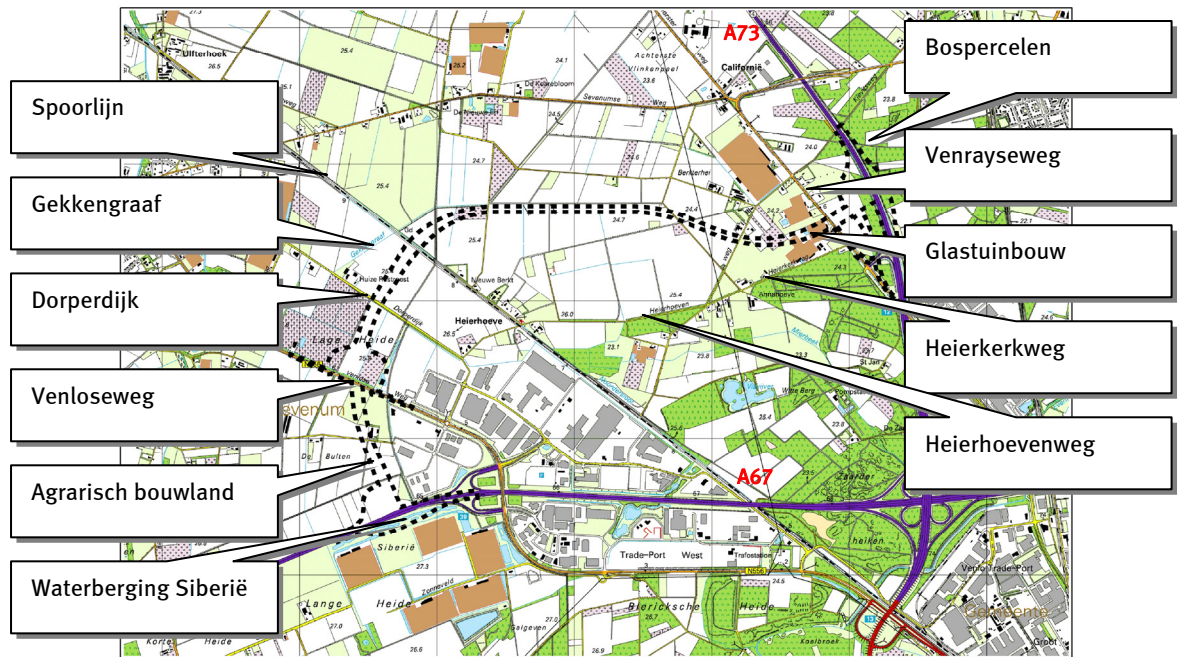
## 2 Gebiedsvisie

### 2.1 Beschrijving plangebied en omgeving

#### Plangebied

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

In het zuidelijke deel - ten zuiden van de A67 - bestaat een klein gedeelte van het plangebied uit water/groen. Dit zijn de waterbergingsgronden voor het glastuinbouwgebied Siberië. Ten noorden van de A67 bestaat het plangebied afwisselend uit agrarisch gronden (bouwland en weiden). Ten noorden van de Venloseweg is sprake van een boomkwekerij en agrarisch bouwland. Dit geldt eveneens voor de gronden ten noordoosten van de spoorlijn. Ter hoogte van de Heierhoevenweg en de Heierkerkweg is sprake van enkele glastuinbouwbedrijven. Ten oosten van de A73 liggen enkele bospercelen (zie figuur 3).



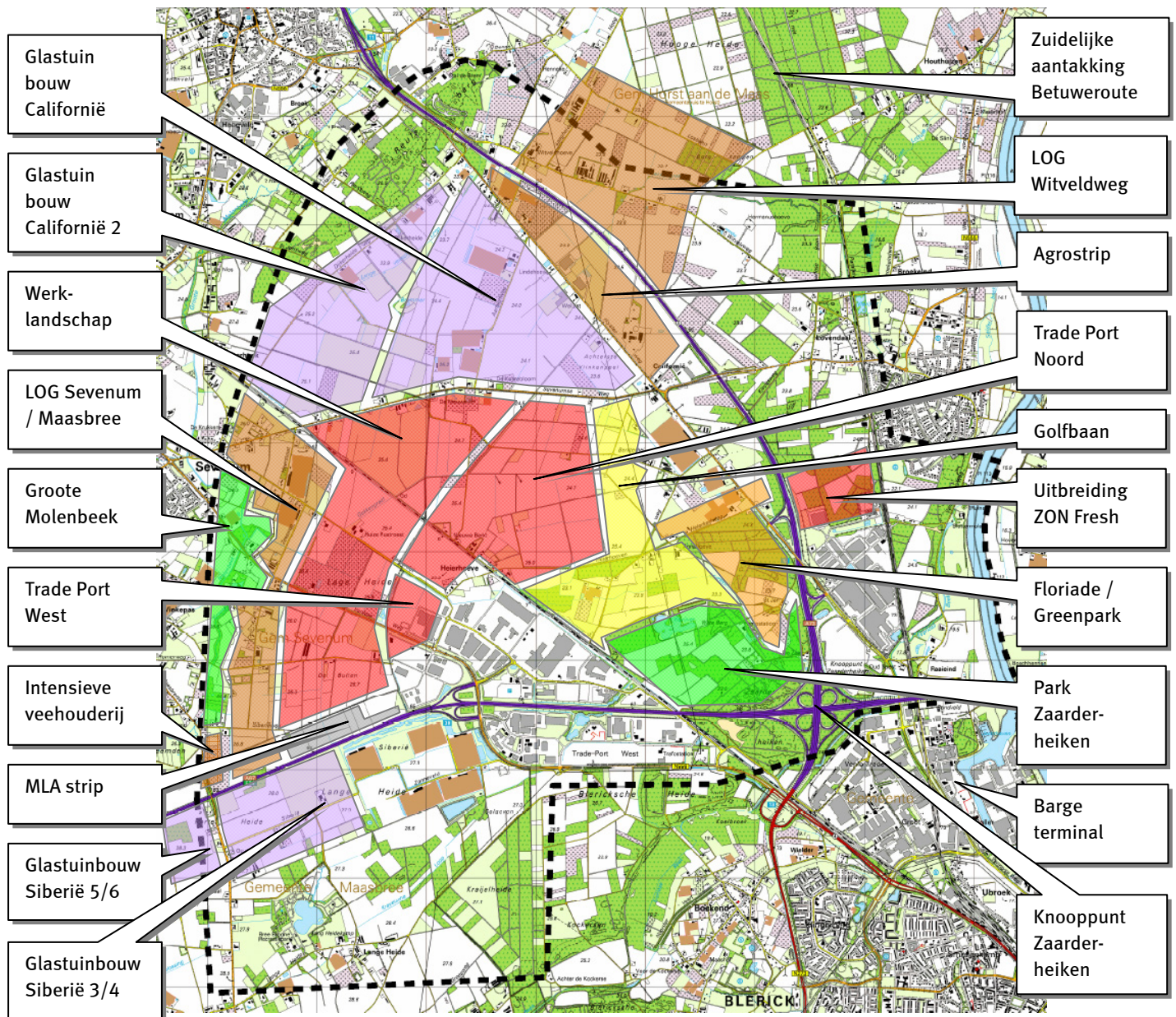
**Figuur 3: Topografische ondergrond plangebied**

#### Omgeving

Door de vergaande relatie tussen de nieuw aan te leggen weg en het omliggende gebied wordt kort ingegaan op de directe omgeving. Het omliggende gebied bestaat uit een zwak golvende dekzandvlakte op een hoogte van ongeveer 23 -25 meter boven NAP en bestaat uit jonge ontginningen. In het oosten van het gebied wordt dit dekzandlandschap begrensd door een vrij steile terrasrand, die de overgang vormt naar het lager gelegen Maasdal, dat een hoogteligging heeft van 16 - 18 meter boven NAP. Het ruimtegebruik is overwegend agrarisch. Het omliggende gebied grenst aan de bebouwde gebieden van Venlo en Grubbenvorst in het oosten en Sevenum en Horst aan de Maas in het westen. In het noordwesten en (zuid)oosten bevinden zich kleine bosgebieden.

In de laatste decennia is het oorspronkelijk kleinschalige agrarische landschap waar het plangebied in is gelegen vanuit de randen ontwikkeld tot een werk- en woonlandschap. Zo zijn de kernen Venlo-Blerick, Grubbenvorst, Horst aan de Maas, Sevenum en Maasbree aanzienlijk groter geworden en wordt het agrarische landschap onderbroken door glastuinbouwbedrijven (waaronder Californië) en boomgaarden. Ten noordwesten van Venlo zijn bedrijventerreinen ontwikkeld, Venlo Trade Port ten zuidoosten van Zaarderheiken en Trade Port West ten westen van Zaarderheiken. Midden in het gebied, ten westen van de Venrayseweg, is sprake van een geplande golfbaan. Deze golfbaan is nog niet daadwerkelijk aangelegd, maar is deels wel al mogelijk op basis van een geldend bestemmingsplan.

Ten zuiden van de A67 bevindt zich het glastuinbouwgebied Siberië. Ten oosten van de A73 bevindt zich bedrijventerrein Veiling ZON. Het omliggende gebied wordt ontsloten door een drietal wegen met aansluitingen op de snelwegen: Venloseweg / Eindhovenseweg, Horsterweg / Venrayseweg en Sevenumseweg / Californischeweg.



Figuur 4: Indicatie autonome ontwikkelingen 2020 voor studiegebied Tracénota/MER



## 2.2 Nut en noodzaak Greenportlane

### Gebiedsontwikkeling

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

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

### Wegenstructuur en wegategorisering

Het studiegebied<sup>1</sup> ligt aan de snelwegen A67 en A73: snelwegen met een hoge verkeersdruk en relatief veel vrachtverkeer. De spoorlijn Eindhoven - Venlo belemmert de uitwisseling van verkeer tussen het noordelijke en het zuidelijke deel van het Klavertje 4-gebied. In het gebied zelf is alleen een onbewaakte, gelijkvloerse, smalle spoorwegovergang in de Heierhoeveweg aanwezig, die ongeschikt is voor (vracht)verkeer van en naar de bedrijventerreinen. Daarnaast kan de spoorlijn worden gekruist bij Venlo en via de Grubbenvorsterweg. In de huidige situatie is de passage van de spoorlijn Eindhoven - Venlo een knelpunt: het aantal oversteekmogelijkheden is beperkt. Ook in de kernen Horst aan de Maas, Sevenum, Maasbree, Grubbenvorst en Blerick leidt de toename van verkeer op de ontsluitende wegen tot een afname van de bereikbaarheid en een afname van de leefbaarheid.

Het zuidelijk deel van het studiegebied (met het bestaande bedrijventerrein Trade Port West en de glastuinbouwlocatie Siberië) is via de Eindhovenseweg en de interne ontsluitingsstructuur van het bedrijventerrein aangesloten op de A67. Deze afrit Sevenum/ Venlo is niet meer berekend op een verdere toename van de verkeersstroom (met een groot aandeel vrachtverkeer). Als gevolg van de aanleg van verkeersintensieve functies in de directe omgeving van de aansluiting: glastuinbouwgebied Siberië 1 en 2, Trade Port West (met een groot aandeel logistieke bedrijven) is de belasting van deze aansluiting in de afgelopen jaren al sterk toegenomen. Dit deel van het studiegebied (op Venloos grondgebied) is al voor een groot deel ontwikkeld tot bedrijventerrein. Nieuwe ontwikkelingen zijn hier alleen de intensivering en omvorming van bestaand bedrijventerrein, uitbreiding van het glastuinbouwgebied Siberië en -volgens het Ruimtelijk ontwerp K4 (Klavertje 4)- uitbreiding van bedrijvigheid of glastuinbouw ten westen van Trade Port West.

---

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

In het gedeelte van het studiegebied ten noorden van de spoorlijn speelt een aantal concrete ontwikkelingen, die een zware druk leggen op de bestaande wegen. Het gaat om ontwikkelingen die mogelijk zijn op basis van POL 2006: Trade Port Noord, Greenpark (in 2012 tijdelijk Floriade) en uitbreiding in noordelijke richting van het veilingterrein (Fresh Park).

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

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

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

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

### **Verkeersbelasting**

De autosnelwegen rond het studiegebied en de wegen in het gebied zelf hebben een relatief hoge verkeersdruk. Dit wordt veroorzaakt door de autonome groei van de hoeveelheid personen- en vrachtverkeer en door de toename van de verkeersintensieve functies in de nabijheid van deze wegen (groei van Venlo-Blerick, Sevenum en Horst aan

de Maas, groei van glastuinbouw en bedrijvigheid). Deels wordt de autonome groei veroorzaakt door sluipverkeer: omdat het snelwegennet een te hoge verkeersdruk kent zoeken autorijders alternatieve routes binnendoor. Als gevolg van de autonome ontwikkelingen, zowel binnen het studiegebied als daarbuiten, neemt de verkeersintensiteit nog verder toe.

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

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

Ook voor dit deel van het studiegebied is de conclusie in de Tracénota/MER dat het wegennet in 2020 onvoldoende capaciteit heeft om het verkeersaanbod te kunnen verwerken.

### **Doorkijk 2030**

De plannen voor de gebiedsontwikkeling 'Klavertje 4' kijken verder dan 2020. De plannen gaan er van uit dat in 2020 de maximale gebiedsuitbreiding is gerealiseerd, waarna in de periode 2020 - 2030 - 2040 het gebied zich geleidelijk verder kan ontwikkelen door wijzigingen en intensiveringen van het ruimtegebruik, binnen de in 2020 bereikte grenzen. Deze verdere ontwikkeling leidt naar verwachting tot een verdere groei van het verkeersaanbod. De doelstelling voor de Greenportlane is dat deze voldoende capaciteit heeft om ook na 2020 te kunnen blijven functioneren. In de Tracénota/MER is daarom ook aandacht besteed aan de verkeersbelasting na 2020.

### **Ontsluiting Floriade**

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

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

### **Spoor en water geen alternatief**

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

### **Fasering in de aanleg**

In de Tracénota/MER is de noodzaak voor, en zijn de effecten van de Greenportlane in principe beoordeeld voor de situatie in 2020. In dat jaar is volgens de planning die voor de gebiedsontwikkeling 'Klavertje 4' wordt gehanteerd het gehele gebied ontwikkel; dat wil zeggen omgevormd van de bestaande (in hoofdzaak agrarische) functie naar glastuinbouw en bedrijventerrein. Dit is circa tien jaar na het beoogde ruimtelijk besluit over de Greenportlane (een gebruikelijk peiljaar voor het beoordelen van effecten van ruimtelijke plannen). Gezien de samenhang tussen de Greenportlane en de gebiedsontwikkeling 'Klavertje 4', zowel ruimtelijk als functioneel, ligt het voor de hand de planning voor de daadwerkelijke aanleg van de Greenportlane af te stemmen op het tempo waarmee het gebied zal worden getransformeerd. Dit kan inhouden dat de feitelijke aanleg van de Greenportlane gefaseerd kan plaatsvinden.

In relatie tot de ontwikkeling van de Greenportlane heeft reeds vooroverleg plaatsgevonden met diverse partijen. Uit dit vooroverleg is gebleken dat voor de kortere termijn de belangrijkste prioriteiten voor de Greenportlane de ontsluiting van het Floriadeterrein dat in 2012 in gebruik word genomen, en een goede ontsluiting van het toekomstige bedrijventerrein TradePort Noord zijn. Beide ontwikkelingen zijn gelegen in het noordelijke gedeelte van het plangebied, waarbij met name de aansluiting van de Greenportlane op de A73 van belang is. Bij het zuidelijk deel van de Greenportlane is de urgentie geringer en zijn er meer onzekere variabelen van invloed op de keuze van de Greenportlane (tempo van ontwikkeling Klavers, samenhang met verkeersproblematiek van de A67).

Op basis van deze overwegingen wordt onderzocht of een gefaseerde aanleg van de Greenportlane mogelijk is en welke tijdelijke effecten dit heeft op verkeersprognoses, geluidshinder en andere relevante onderwerpen.

De uitkomsten van het faseringsonderzoek, waarin vijf varianten zullen worden onderzocht, zullen worden betrokken in de definitieve planvorming.

### **3 Milieueffectrapportage**

#### **3.1 Waarom een Tracénota/MER**

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

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

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

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

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

#### **3.2 Alternatieven**

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

Vanwege de bepalingen in de Wet milieubeheer moeten in een MER 'alle realistische alternatieven' worden onderzocht. Er is daarom een brede verkenning uitgevoerd naar mogelijke tracés voor de Greenportlane. Deze verkenning heeft uiteindelijk geleid tot het aanduiden van een beperkt aantal alternatieven.

De analyse van mogelijkheden voor een tracé voor de Greenportlane laat zien dat het niet zinvol is om tracés te onderzoeken in het (noord)westelijke deel van het zoekgebied. Vanuit de kenmerken van het gebied bestaat daarvoor geen aanleiding. Dergelijke tracés liggen relatief ver van het zwaartepunt van de gebiedsontwikkeling 'Klavertje 4' en passen niet goed bij de ruimtelijke visie op de gebiedsontwikkeling.

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

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

### Zuidelijk deel

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



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

### Noordelijk deel

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

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

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



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



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

#### **Referentiesituatie voor de ruimtelijke effecten**

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

De manier waarop de gebiedsontwikkeling 'Klavertje 4' daadwerkelijk plaatsvindt is echter nog niet bekend. Dit komt onder andere door de wederzijdse afhankelijkheid van (de tracékeuze van) de Greenportlane en de invulling van het gebied (als verdere uitwerking van het Ruimtelijk ontwerp K4).

Er zijn twee uitwerkingen voor de gebiedsontwikkeling 'Klavertje 4': de POL-aanvulling of het Ruimtelijk ontwerp K4. De POL-aanvulling is een meer abstracte, op het toekennen van functies gericht beeld van de ontwikkelingen in het studiegebied. Het Ruimtelijk ontwerp K4 lijkt -als kaartbeeld- concreter dan de POL-aanvulling, maar is nadrukkelijk meer een visie over de ruimtelijke principes van de gebiedsontwikkeling dan een ruimtelijk schetsontwerp. Het is dan ook te verwachten dat het daadwerkelijke ontwerp voor de inrichting van het gebied afwijkt van het Ruimtelijk ontwerp K4. Voor beide varianten geldt overigens dat het gehele Klavertje 4 gebied zal transformeren van agrarisch gebied (bestaande situatie) naar bedrijventerrein of projectvestiging glastuinbouw.

In de Tracénota/MER is het Ruimtelijk ontwerp K4 gehanteerd als de ruimtelijke vertaling van de referentiesituatie, omdat dit een concreter beeld geeft. In hoofdstuk 6 van de Tracénota/MER (deel A) wordt nader ingegaan op de relevantie van de keuze van de referentiesituatie.

### **3.3 Effecten en beoordeling**

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

#### **Zuidelijk deel**

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

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

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

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

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

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

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

### Noordelijk deel

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 3.4 Voorkeursalternatief

#### 3.4.1 *Motivatie voorkeursalternatief*

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

- a. de wijze waarop rekening is gehouden met de in de Tracénota/MER beschreven gevolgen voor het milieu van de activiteit waarop het plan betrekking heeft en
- b. hetgeen is overwogen omtrent de in de Tracénota/MER beschreven alternatieven.

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

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

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

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

*Hoofddoelstelling: waarborgen goede bereikbaarheid en ontsluiting Gebiedsontwikkeling Klavertje 4*

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

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

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

Ook voor het noordelijk deel van de Greenportlane voldoen de vier alternatieven aan de hoofddoelstelling. De alternatieven III en IV liggen echter relatief ver van het zwaartepunt van de verkeersproductie van het Klavertje 4 gebied. Alternatief I voldoet verkeerskundig goed en heeft als pluspunt verder dat dit alternatief, door de situering van de aansluiting nabij de veiling en Greenpark, goed aansluit bij de doelstelling aangaande de herkenbaarheid van de Greenportlane als ontsluitingsas van de gebiedsontwikkeling.

Alle alternatieven (uitgezonderd A) zijn toekomstvast en hebben voldoende capaciteit om de toekomstige toename van verkeer in het kader van voorziene gebiedsontwikkelingen na 2020 (voor zover nu bekend) te kunnen verwerken. Alternatief A is minder gunstig dan de andere alternatieven, omdat gebruik wordt gemaakt van de bestaande aansluiting.

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

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

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

#### *Greenportlane en Limburg principes*

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

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

#### *Herkenbaarheid en allure*

De herkenbaarheid en allure van de Greenportlane als hoofdonthoofding van het Klavertje 4-gebied is voor een deel afhankelijk van de vormgeving van de weg zelf (wegprofiel, inpassing en aankleding van de weg). In dit opzicht zijn de alternatieven niet onderscheidend. Voor de herkenbaarheid en allure is verder van belang dat vanaf de snelwegen A73 en A67 de Greenportlane herkenbaar is als de hoofdonthoofding: de aansluiting van de Greenportlane moet functioneren als de poort naar Klavertje 4. De herkenbaarheid wordt positief beïnvloed in het geval de aansluitingen in of dichtbij de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 liggen en zichtbaar zijn vanaf de snelweg. De omgeving zelf draagt dan bij aan de herkenbaarheid.

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

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

#### *Verbeteren leefbaarheid kernen*

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

#### *Ontsluiting Floriade*

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

#### **Zuidelijk deel**

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

#### **Noordelijk deel**

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

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

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

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

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

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

### **3.4.2 Meest-milieuvriendelijk alternatief (MMA)**

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

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

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

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

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

Het realiseren van faunapassages kan niet worden afgedwongen op basis van het inpassingsplan, maar wordt wel mogelijk gemaakt ter hoogte van de geplande golfbaan. Dit is specifiek geregeld in de planregels.

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

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

### 3.5 Evaluatie

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

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

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

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

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



## 4 Beschrijving Greenportlane

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

### 4.1 Randvoorwaarden en uitgangspunten

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

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

### 4.2 Programma van Eisen voor de Greenportlane

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

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

- de provinciale vereisten aangaande wegontwerp;
- de alternatieven worden ontworpen volgens de principes van Duurzaam Veilig;
- er wordt rekening gehouden met de in de provinciale beleidsnota Regionaal Verbindend Wegennet neergelegde ontwerpeisen;

- de alternatieven voldoen -waar relevant- aan de Nieuwe Ontwerprichtlijn Autosnelwegen (NOA) en het Handboek wegontwerp voor wegen buiten de bebouwde kom.

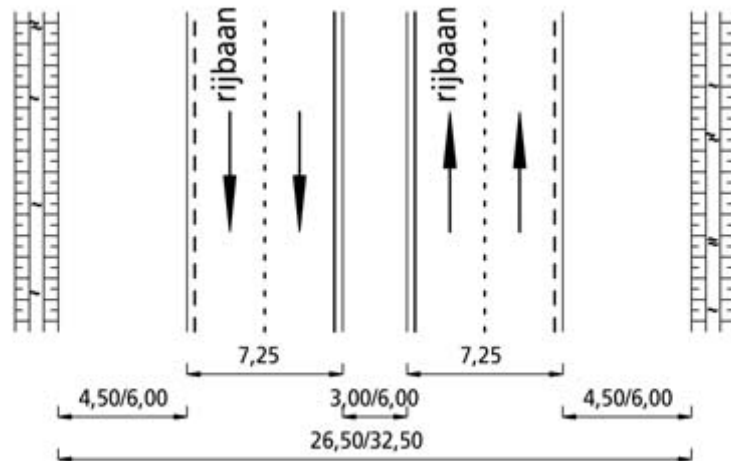
#### 4.2.1 *Ontwerptechnische eisen*

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

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

De Greenportlane heeft onderstaande hoofdkenmerken:

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



**Figuur 6: Globaal ruimtebeslag gebiedsontsluitingsweg type I**

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

#### 4.2.2 *Eisen ten aanzien van aansluiting op rijkswegen*

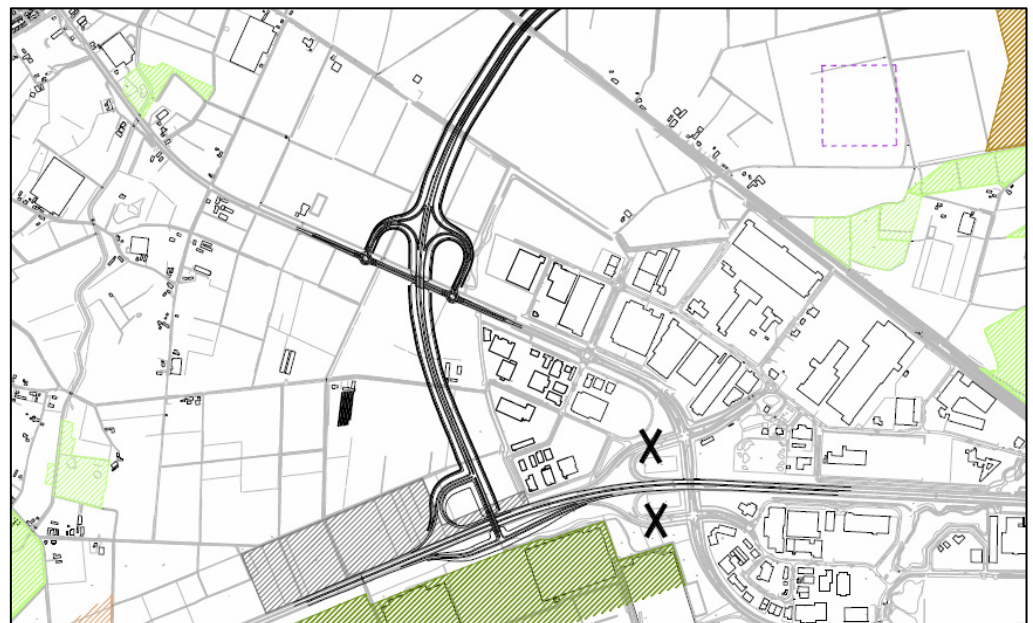
Voor de aansluiting van de Greenportlane op de rijkswegen A67 en A73 wordt rekening gehouden met het rijksbeleid ten aanzien van aansluitingen. Dit beleid legt beperkingen op ten aanzien van het aantal aansluitingen en de plaats van de aansluitingen. Voor de Greenportlane betekent dit concreet dat (met name vanwege de verkeersbelasting en het aandeel vrachtverkeer) er geen extra aansluiting op de A67 mogelijk is, oftewel: de Greenportlane moet gebruikmaken van de bestaande aansluiting of, als dat niet mogelijk is, een nieuwe aansluiting waarbij de bestaande aansluiting komt te vervallen. Voor de A73 is de situatie in principe hetzelfde. Een nieuwe aansluiting op de A73 is uitsluitend mogelijk indien de huidige aansluiting komt te vervallen.

#### 4.3 **Beschrijving ontwerp Greenportlane**

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

##### 4.3.1 *Zuidelijk deel*

Voor de aansluiting op de A67 wordt een nieuwe aansluiting gemaakt tussen de bestaande aansluiting en het in ontwikkeling zijnde Traffic Port (MLA vliegstrip). De bestaande aansluiting nr. 39 komt hiermee te vervallen en wordt volledig vervangen door de nieuwe aansluiting. Het viaduct over de A67 blijft behouden voor de lokale verbinding Sevenum-Venlo, tevens een belangrijke verbinding voor het langzaam verkeer. Bij het ontwerp van de nieuwe aansluiting is rekening gehouden met een mogelijke toekomstige verbreding van de A67 van 2x2 tot 2x3 rijstroken.



**Figuur 7: Ontwerp Greenportlane ten zuiden van het spoor**

De nieuwe aansluiting en hiermee ook de Greenportlane is zo dicht mogelijk bij Traffic Port gesitueerd, rekening houdend met de hoogtebeperkingen behorende bij de 'vliegfunnel'. Hierdoor blijft uitbreiding van Tradeport West mogelijk. De toekomstige ontsluiting van Traffic Port was gepland parallel aan de A67, maar met de aanleg van de Greenportlane dient deze verschoven te worden. In onderhavig inpassingsplan wordt de nieuwe ontsluiting van Traffic Port ten noorden van het kwart klaverblad gelegd. Deze ontsluitingsweg gaat onder het tracé van de Greenportlane en takt aan op de hoek van de Vasco da Gamaweg met de Olivier van Noortweg.

De aansluiting ten noorden van de A67 is vormgegeven als een kwart klaverblad. Voor de toe- en afrit aan de zuidzijde van de A67 is een (halve) haarlemmermeeraansluiting ontworpen, zodat aantasting van het glastuinbouwgebied Siberië voorkomen wordt.

Het kruispunt van de Greenportlane met de Venloseweg is vormgegeven als een ongelijkvloerse aansluiting. Een gelijkvloerse aansluiting door middel van een (meerstrooks-)rotonde of een kruispunt met een verkeersregelinstantie heeft niet voldoende capaciteit om het (geprognoseerde) verkeer op een duurzaam veilige en comfortabele wijze af te wikkelen.

Omwille van de benodigde (tussen)afstanden voor de bewegwijzering tussen de aansluiting met de A67 en de aansluiting Venloseweg is een halfklaverbladaansluiting ontworpen aan de noordzijde van de Venloseweg. De Greenportlane wordt hier verhoogd aangelegd zodat de bestaande langzaam verkeerverbinding langs de Venloseweg op maaiveldniveau kan worden afgewikkeld.

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

Vanaf de aansluiting op de A67 loopt het tracé van de Greenportlane in noordelijke richting, langs de buitenrand van het bestaande Trade Port West richting het spoor waar de Greenportlane het spoor bovenlangs kruist. Omwille van de drie ongelijkvloerse kruisingen ligt het gehele tracé tussen de A67 en het spoor op een hoogte van circa 6 à 7 meter boven het bestaande maaiveld. Traffic Port wordt met een doorgang onder de Greenportlane ontsloten via het bedrijventerrein Tradeport West.

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

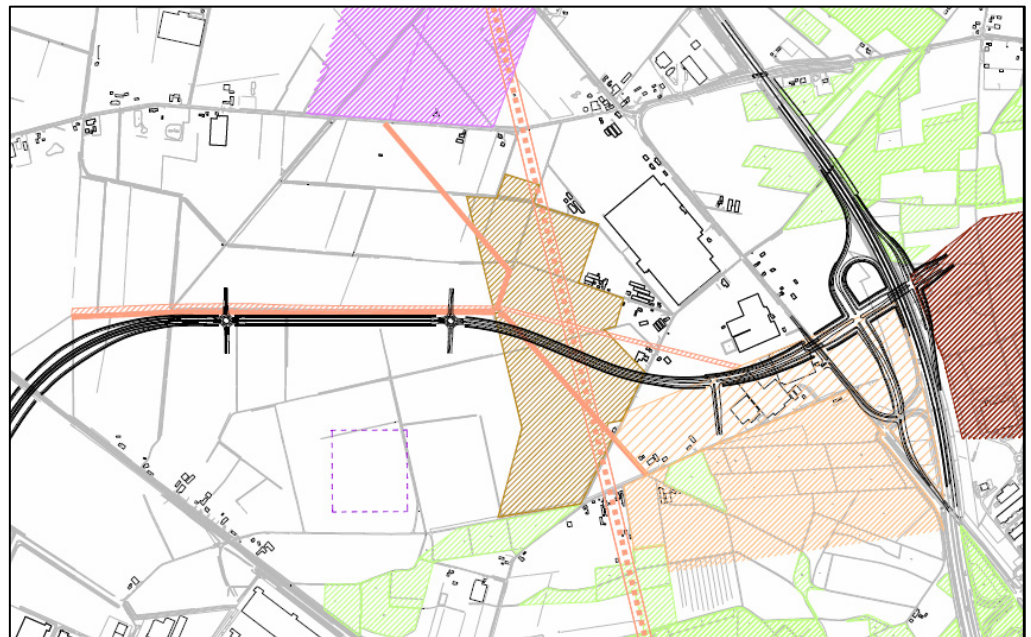
Ter hoogte van de kruising met de spoorlijn is sprake van een ruimtereservering voor het realiseren van meerdere spoorbanen ten behoeve van een railterminal. Bij de uiteindelijke inpassing van de Greenportlane dient er zoveel mogelijk rekening gehouden dat voor de te zijner tijd te bouwen railterminal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

#### **4.3.2 Noordelijk deel: tussen spoorlijn en A73**

Na de kruising met het spoor gaat de Greenportlane over van een verhoogde ligging naar een maaiveld ligging. De nieuwe ontwikkelingen in het Klavertje 4-gebied worden door middel van twee turborotondes aangesloten op de Greenportlane. Dit ondermeer ter ontsluiting van het glastuinbouwgebied Californië via Trade Park Noord. Een turborotonde

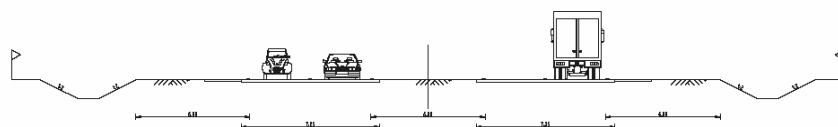
biedt op deze locatie voldoende capaciteit en heeft omwille van de verkeersveiligheid (duurzaam veilig) de voorkeur. Bovendien past dit beter bij de wegcategorie. Ongelijkvloerse aansluitingen conform de aansluiting met de Venloseweg zijn vanuit capaciteitsoverwegingen niet mogelijk.

De exacte positie en technische vormgeving van deze rotondes is vooralsnog niet bekend en hangt af van de definitieve invulling van de gebiedsontwikkeling. Deze worden uitgewerkt en gerealiseerd in de ruimtelijke plannen voor de gebiedsontwikkeling. Wel is van belang dat hier ruimte is voor maximaal twee rotondes en dat de rotondes op een afstand van minimaal 600 meter van elkaar worden gepositioneerd. Dit ten behoeve van de doorstroming en de minimaal benodigde afstand voor de bewegwijzering.



**Figuur 8: Ontwerp Greenportlane ten noorden van het spoor**

De doorsnijding van het geplande golfterrein vindt enigszins verdiept (0,5 meter onder maaiveld) plaats om zo het ruimtebeslag te beperken. Een meer verdiepte ligging is omwille van de grondwaterstand (circa. 1,5 meter onder maaiveld) en de aanwezige rioolpersleiding van het waterschap ( $\varnothing$  700 mm/ $\varnothing$  1.000 mm) ingrijpend en leidt tot substantiële meerkosten. Een eventuele verhoogde ligging van de Greenportlane is omwille van de aanwezige hoogspanningsleidingen om dezelfde reden (ingrijpend/meerkosten) niet mogelijk.



**Figuur 9a: Principe dwarsprofiel Greenportlane op maaiveld**

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

Ten oosten van de A73 is een (halve) haarlemmermeeraansluiting ontworpen om het ruimtebeslag richting Freshpark en de aantasting van de EHS te beperken. Deze aansluitvorm maakt een rechtstreekse noordelijke aansluiting van Freshpark op de Greenportlane en A73 mogelijk. Deze aansluiting wordt overigens niet mogelijk gemaakt met het inpassingsplan Greenportlane, maar met het bestemmingsplan Floriade/ Greenpark dat door de gemeente Venlo is opgesteld.

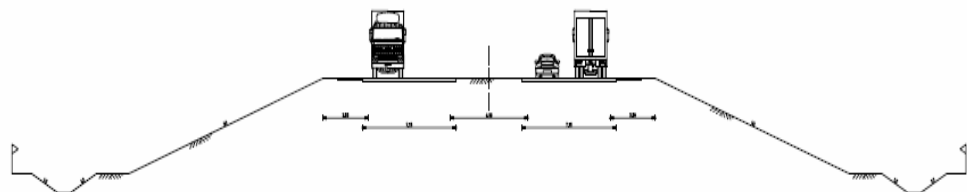
Door de situering van de nieuwe aansluiting ten noorden van de bestaande dient de bestaande oostelijke parallelbaan van de A73 verlengd te worden. De nieuwe toe- en afrit sluiten aan op deze parallelbaan. De bestaande op- en afrit van de aansluiting nr. 12 (Grubbenvorst) aan de oostzijde van de A73 komt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

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

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

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

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



**Figuur 9b: Principe dwarsprofiel Greenportlane in ophoging**

Ter hoogte van de aansluiting van de Greenportlane op de A73 ligt de Greenportlane circa 6 meter boven het bestaande maaiveld. De Greenportlane kruist eveneens het noordelijke gedeelte van de Venrayseweg bovenlangs en gaat daarna over naar een maaiveldligging.

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





## 5 Juridische planbeschrijving

### 5.1 Ruimtelijk plan

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

### 5.2 Juridische regeling

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

#### 5.2.1 Verbeelding

Op de verbeelding van het inpassingsplan zijn de verschillende percelen binnen het plangebied opgenomen binnen de bestemming 'Verkeer' en de bestemming 'Verkeer - Railverkeer', waarvoor regels zijn vastgelegd in artikel 3 en 4.

#### 5.2.2 Regels

De regels bestaan uit vier hoofdstukken. In hoofdstuk 1 zijn de inleidende regels opgenomen (artikel 1 en 2), hoofdstuk 2 omvat de bestemmingsregels (artikel 3 en 4), en de dubbelbestemmingen (artikel 5, 6 en 7). Verder zijn in hoofdstuk 3 de algemene regels opgenomen (artikel 8 t/m 12) en tot slot staan in hoofdstuk 4 de overgangs- en slotregels (artikel 13 en 14).

### HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE REGELS

#### Artikel 1 Begrippen

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

#### Artikel 2 Wijze van meten

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

### HOOFDSTUK 2 BESTEMMINGSREGELS

De bestemmingen zijn opgebouwd uit de volgende onderdelen:

- een bestemmingsomschrijving;
- bouwregels.

### Artikel 3 Verkeer

Voor de gehele Greenportlane met bijbehorende bermstroken en watergangen is de bestemming Verkeer opgenomen. Geregeld is dat binnen deze bestemming verkeerswegen zijn toegestaan met maximaal 2 x 2 rijstroken inclusief alle bijbehorende voorzieningen. Tevens zijn voet- en fietspaden toegestaan, geluidwerende voorzieningen en bermen en taluds.

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

Voor het gedeelte van het plangebied waar de geplande golfbaan samenloopt met de Greenportlane is de aanduiding 'golfbaan' opgenomen. Naast de benodigde verkeersvoorzieningen zijn hier ook voorzieningen toegestaan voor een nog aan te leggen golfbaan. Tevens kan op deze gronden invulling worden gegeven aan voorzieningen voor een ecologische verbindingzone.

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

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

### Artikel 4 Verkeer - Railverkeer

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

### Artikel 5, 6 en 7 Leidingen (dubbelbestemmingen)

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

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

### HOOFDSTUK 3 ALGEMENE REGELS

#### Artikel 8 Anti-Dubbeltelregel

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

#### Artikel 9 Algemene ontheffingsregels

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

#### Artikel 10 Algemene wijzigingsregels

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

#### Artikel 11 Algemene procedureregels

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

#### Artikel 12 Verwerkelijking in de naaste toekomst

In dit artikel is bepaald dat de gronden aangegeven met de aanduiding 'Wro-zone - verwerkelijking in naaste toekomst' zijn aangewezen ten behoeve van verwerkelijking van het plan in de naaste toekomst.

### HOOFDSTUK 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS

#### Artikel 13 Overgangsrecht

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

#### Artikel 14 Slotregel

Dit laatste artikel geeft de titel van de planregels aan.

## 5.3 Digitalisering en uniformering

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



## 6 Beleidskader

In dit hoofdstuk is een samenvatting gegeven van het relevante ruimtelijk beleid van de verschillende bestuurlijke niveaus, Europees-, rijks-, provinciale-, en het gemeentelijke niveau.

### 6.1 Rijksbeleid

#### 6.1.1 *Nota Ruimte*

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

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

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

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

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

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

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

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

De nationale belangen die voor de Greenportlane van belang zijn, zijn hieronder genoemd:

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

### **6.1.2 Nota Mobiliteit**

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

### **6.1.3 Nationaal Milieubeleidsplan 4**

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

De verschillende transitie zijn ondergebracht in drie clusters:

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

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

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

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

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

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

#### **6.1.4 *Pieken in de Delta***

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

## **6.2 Provinciaal en regionaal beleid**

### **6.2.1 *Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006***

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

Het POL 2006 kan beschouwd worden als structuurvisie die op grond van de wetsvoorstellen voor nieuwe ruimtelijke wetgeving (en mogelijk ook op grond van nieuwe milieu- en waterwetgeving) in de toekomst door provincies opgesteld moet worden.

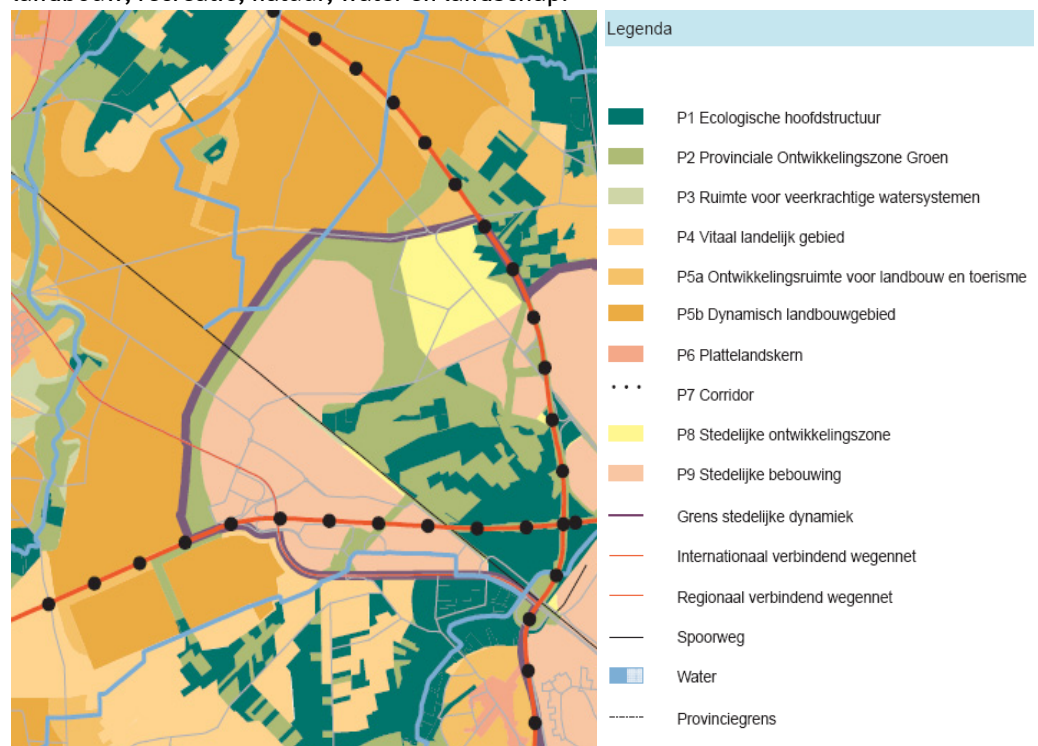
De hoofdlijnen van alle tussentijds verschenen POL-aanvullingen en herzieningen, die allen blijven bestaan, zijn opgenomen in de tekst en in de kaartbeelden verwerkt. Er wordt bovendien invulling gegeven aan opdrachten die vanuit rijksbeleid (onder andere Nota Ruimte, Nota Mobiliteit) bij de provincie zijn neergelegd. De ontwikkelingsgerichte werkwijze komt nadrukkelijker in het plan tot uiting. Hoofddoel van het omgevingsbeleid is het tot stand brengen van de kwaliteitsregio Limburg: een regio die de kwaliteit van leven en leren, van wonen en werken centraal stelt en die stevig is ingebed in internationaal verband.

De provincie onderkent op grond van de aanwezige kenmerken en waarden in combinatie met de ontwikkelingsmogelijkheden een basis voor een gebiedsgerichte aanpak op meerdere niveaus: stedelijke gebieden naast landelijke gebieden, en daarop voortbordurend het onderscheiden van (negen) perspectieven. Dit vertaalt zich in visies op de ontwikkeling van beleidsregio's, zoals te zien in figuur 10. Deze thema's worden binnen deze paragraaf niet verder uitgewerkt maar komen terug in paragraaf 4.2.2.

#### Stedelijke en landelijke gebieden

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

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



**Figuur 10: Uitsnede POL-Kaart perspectieven voor het plangebied**



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

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

In het POL 2006 is met betrekking tot Greenport Venlo aangegeven dat de ontwikkelingen nader worden uitgewerkt in een POL-aanvulling. Het POL 2006 ondersteunt de visie van het rijk en biedt een planologisch kader dat een deel van de voorgestane ontwikkelingen mogelijk maakt. Om verdere ontwikkeling mogelijk te maken is een POL-aanvulling opgesteld. De ontwerp POL-aanvulling is inmiddels in procedure gebracht.

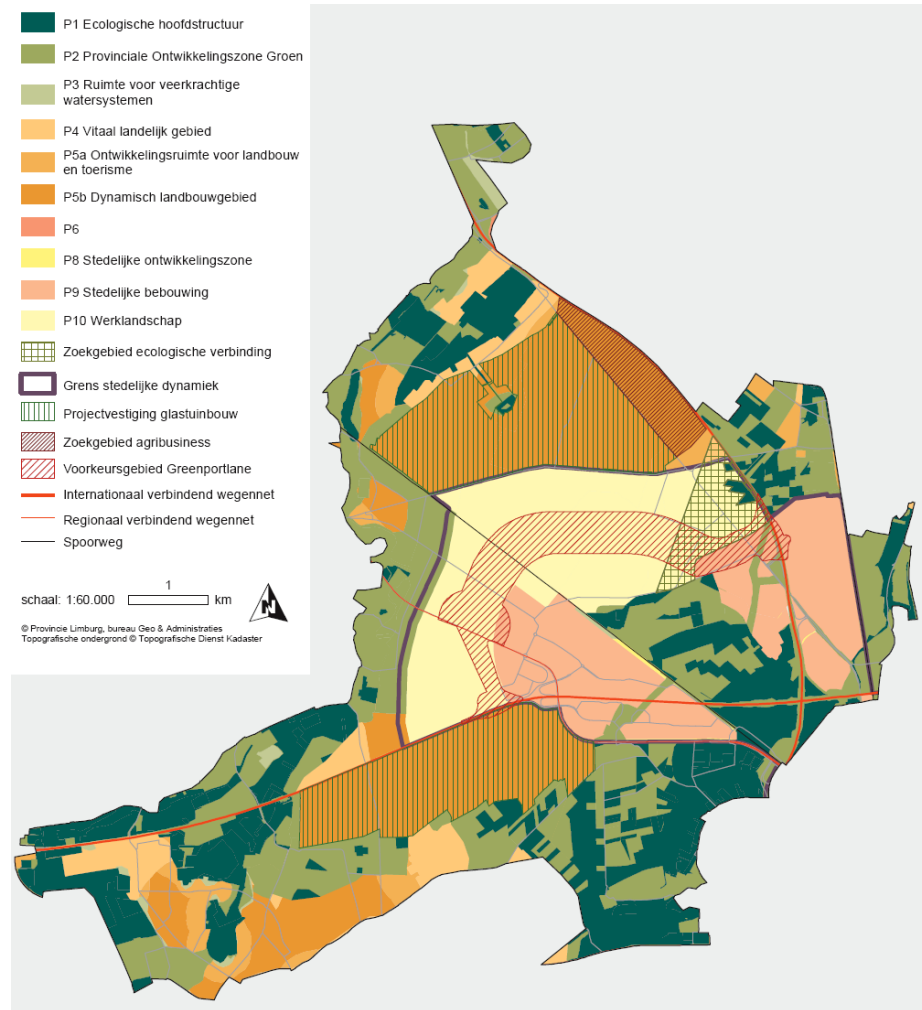
### **6.2.2 POL aanvulling Klavertje 4**

Niet al de voorgenomen ontwikkelingen binnen Klavertje 4 passen binnen de randvoorwaarden van het huidige POL. In het POL 2006 is daarom destijds een POL-aanvulling voor de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 aangekondigd. Deze POL-aanvulling wordt door de provincie opgesteld. De POL-aanvulling Gebiedsontwikkeling Klavertje 4 wordt de eerste planologische verankering van de gebiedsvisie voor 'Klavertje 4', voorzover deze niet past in de functieaanduidingen die het gebied in het bestaande structuurvisie al heeft meegekregen. De POL-aanvulling zal worden vastgesteld door de Provinciale Staten (PS) van Limburg. Het plangebied maakt in het POL 2006 deel uit van de Provinciale Hoofdstructuur (PHS). Het wordt als een belangrijke bovenregionale opgave gezien om te zorgen voor voldoende grondaanbod, goede bereikbaarheid, duurzaamheid en landschappelijke inpassing en balans tussen rode en groene ontwikkelingen. Bij de POL-aanvulling wordt rekening gehouden met de inpassing in het landschap, natuur en water.

De POL-aanvulling moet, samen met het POL 2006, ruimte bieden voor de gebiedsontwikkeling Klavertje 4. Dit omvat een aantal wijzigingen ten opzichte van het POL. Het ontwerp voor de POL-aanvulling omvat op hoofdlijnen:

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

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



**Figuur 11: Ontwerpplankaart POL aanvulling Klavertje 4**

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

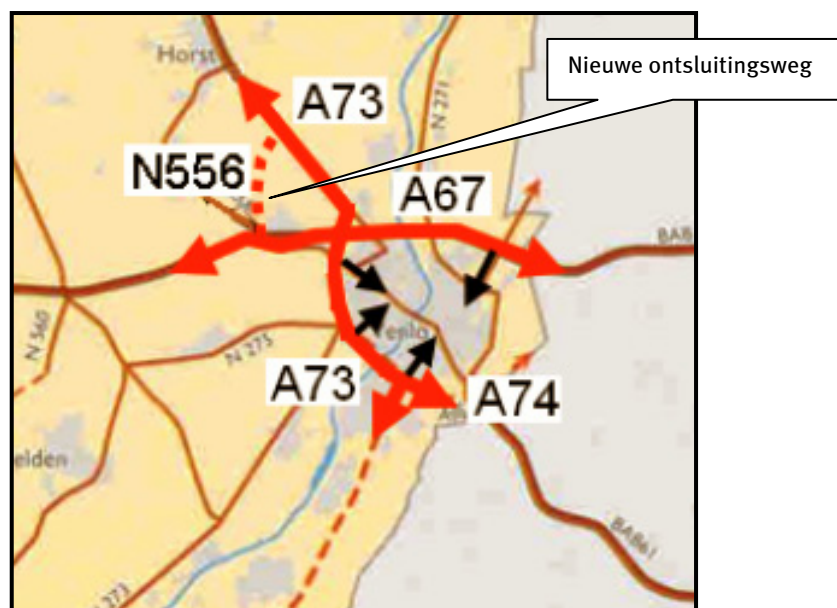
Greenportlane biedt vervolgens kansen voor een gedegen gebiedsontwikkeling. In de businesscase is deze ontwikkeling op haalbaarheid beoordeeld. Greenportlane is nu de centrale as binnen de POL-aanvulling.

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

### 6.2.3 *Provinciaal verkeers- en vervoersplan (PVVP)*

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

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



Figuur 12: Aanduiding nieuwe verbindingsweg (PVVP, 2007)

### 6.2.4 *Versnellingsagenda*

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

### 6.2.5 *Coalitieakkoord 2007-2011*

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

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

### **6.2.6 Cradle to Cradle**

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

De provincie Limburg hanteert de volgende 'C2C Limburg principles':  
Wij zijn verbonden met onze omgeving en handelen daarnaar;

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

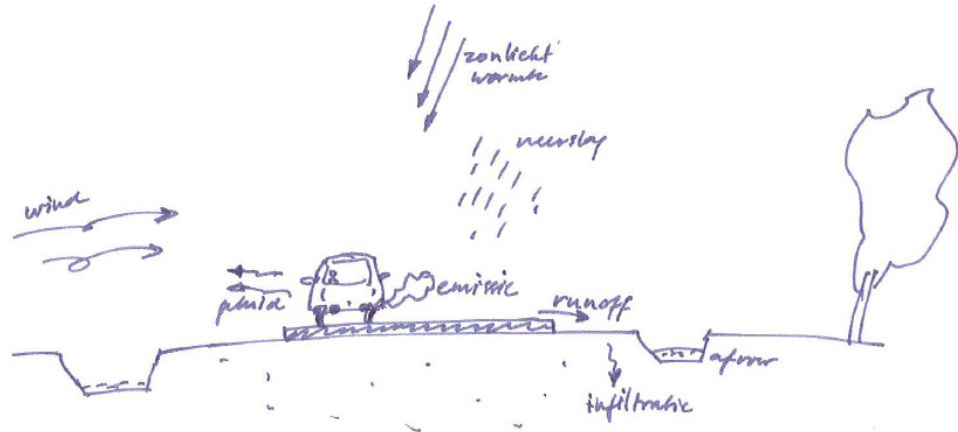
Gesteld kan worden dat in essentie C2C een middel is om het achterliggende doel -het zoveel mogelijk terugdringen van het gebruik van grondstoffen en (fossiele) energie, en het zo sterk mogelijk reduceren van het ontstaan van afvalstoffen en emissies.

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

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

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

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



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

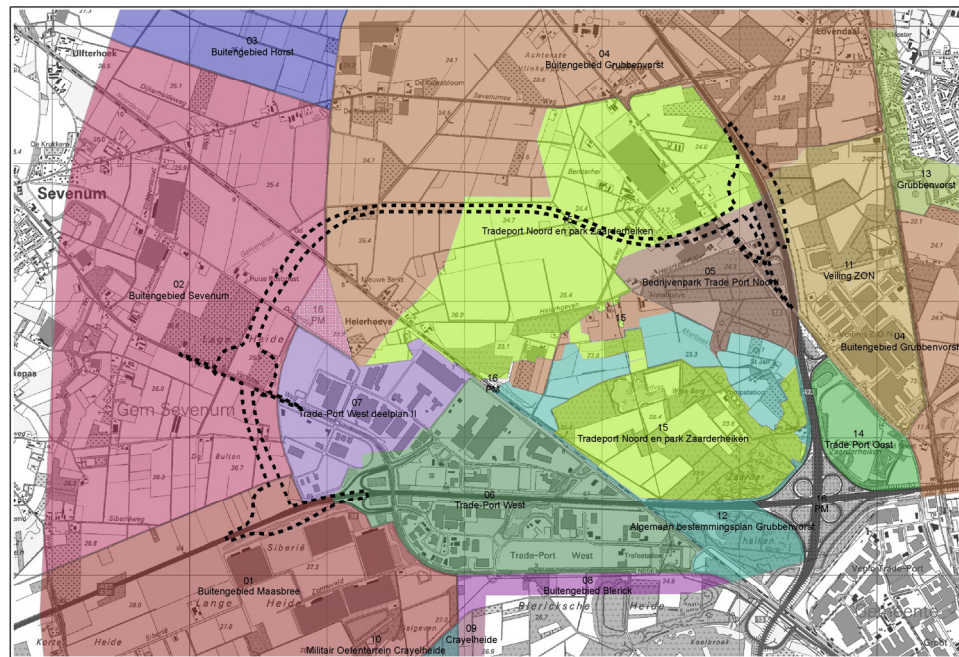
De Greenportlane zelf ligt in deze ruimte en hierop kunnen ook de C2C-principes worden toegepast. Zo kan de weg worden gebouwd met duurzame materialen die kunnen worden hergebruikt. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het toepassen van houten vangrails en houten verkeersportalen over de weg.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

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

### 6.3 Gemeentelijk beleid/ vigerende bestemmingsplannen

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

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



**Figuur 14: Vigerende bestemmingsplannen**

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

**Tabel 6.1: Overzicht vigerende bestemmingsplannen in het plangebied**

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

**Tabel 6.2: Overzicht bestemmingsplannen in procedure in het plangebied**

nr.	Bestemmingsplannen in (voor)ontwerp	Gemeente	Status
1	Glastuinbouw Siberië fase 1 t/m 4	Maasbree	Ontwerp
2	Traffic Port	Maasbree/Venlo	Art. 19
3	Buitengebied Sevenum	Sevenum	Ontwerp
4	Greenpark/Floriade	Venlo	Ontwerp
5	Trade Port Noord & Park Zaarderheiken (deels)	Venlo	Raad van State

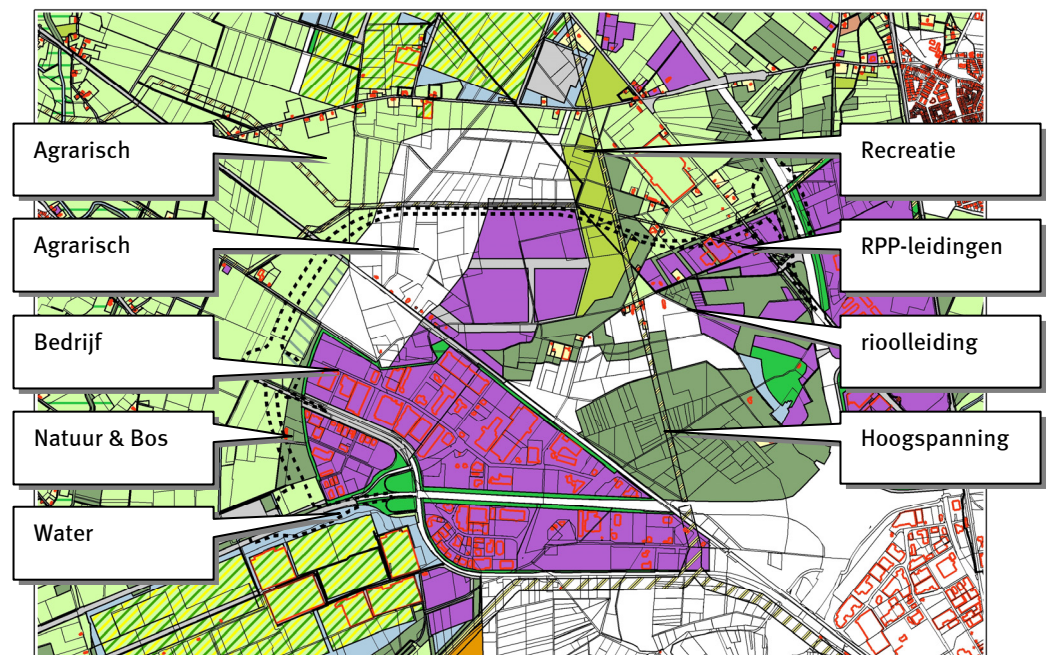
In figuur 15 zijn de bestemmingen geldend voor het plangebied weergegeven. Door de grote verscheidenheid aan geldende bestemmingen, gelegen in een zestal verschillende bestemmingsplannen wordt binnen dit inpassingsplan geen beschrijving van de mogelijkheden binnen de vigerende bestemmingsplannen gegeven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



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

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

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



**Figuur 15: Geldende bestemmingen binnen het plangebied**





## 7 Milieu en overige aspecten

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

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

### 7.1 Wegverkeerslawaaai

#### Algemeen

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

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

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

#### Onderzoek

Conform de Wgh is een akoestisch onderzoek<sup>3</sup> uitgevoerd in het kader van de aanleg van de provinciale weg Greenportlane. Het doel van het akoestisch onderzoek is het bepalen van de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaai van de Greenportlane en de beide aansluitingen op de rijkswegen A67 en A73 op de gevels van de aanwezige woningen in de directe omgeving van het plangebied.

De berekeningsresultaten zijn getoetst aan de volgens de Wgh geldende grenswaarden. Wanneer de in de Wgh gestelde grenswaarden worden overschreden, dient beoordeeld te worden of er maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk zijn en/of er een hogere grenswaarde moet worden vastgesteld door het college van Gedeputeerde Staten.

---

3. Akoestisch onderzoek Aanleg Greenportlane, 21 januari 2008, Oranjewoud

### *Geluidhinder Greenportlane*

Met betrekking tot de Greenportlane blijkt uit de berekeningsresultaten dat bij 22 woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. Voor 3 woningen wordt de maximale ontheffingswaarde van 58 dB overschreden.

Het lokaal aanbrengen van een stiller wegdektype (dubbellaags ZOAB of dunne deklagen) geeft nog maar bij 8 woningen een geluidbelasting van meer dan 48 dB, doch de maximale ontheffingswaarde van 58 dB wordt gerespecteerd. Deze bronmaatregel (aanleg stiller asfalt) is doelmatig te beschouwen (volgens Wet geluidhinder database van RWS).

Het verder terugbrengen van de geluidbelasting met lokale afscherming langs de Greenportlane is niet meer doelmatig. Op grond van de bevindingen en de maatregelafwegingen (doelmatigheid) zoals opgenomen in het akoestische onderzoek is het verlenen van hogere waarden voor 8 woningen verantwoord.

### *Reconstructie*

Binnen het onderzoeksgebied van de wegaanpassing rijksweg A67 zijn geen woningen gelegen. Verdere toetsing is niet aan de orde.

Binnen het onderzoeksgebied van de wegaanpassing rijksweg A73 laten de berekeningen zien dat er sprake is van een reconstructie. Voor 9 woningen neemt de geluidbelasting met 2 dB of meer toe (maximaal 5 dB). De maximale geluidbelasting bedraagt 54 dB.

Het aanbrengen van een stiller wegdektype (tweelaags ZOAB) of lokale afschermingen zijn niet doelmatig.

Op grond van de bevindingen is het verantwoord om voor de 9 woningen een hogere waarde aan te vragen.

### **Conclusie**

Uit het akoestisch onderzoek kan geconcludeerd worden dat de uiterste grenswaarde niet wordt overschreden op de onderzochte woningen, indien op enkele delen van de Greenportlane stiller asfalt wordt aangelegd (bronmaatregel). Wel is sprake van een waarde hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor 17 woningen in de directe omgeving van het plangebied. Het verder terugbrengen van de geluidbelasting door maatregelen te treffen in het overdrachtsgebied (tussen de weg en de woning/ bijvoorbeeld geluidsschermen) wordt als niet doelmatig beschouwd.

Gelet op de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, wordt parallel aan de procedure van het inpassingsplan een procedure doorlopen voor het vaststellen van een hogere grenswaarde voor 17 woningen. Hogere grenswaarden worden in het kader van de aanleg van de Greenportlane vastgesteld voor de volgende 8 woningen. Hogere grenswaarden worden in het kader van de reconstructie A73 vastgesteld voor de volgende 9 woningen.

Het ontwerpbesluit daarvan wordt tegelijkertijd met de tervisielegging van het ontwerp inpassingsplan gepubliceerd. Tegelijkertijd met de vaststelling van het inpassingsplan zal ook het besluit worden vastgesteld voor de hogere grenswaarde.

## 7.2 Luchtkwaliteit

### Algemeen

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in Titel 5.2 (luchtkwaliteitseisen) van de Wet milieubeheer (Wm). In dit hoofdstuk heeft Nederland de Europese kaderrichtlijn (1996/62/EG), de eerste dochterrichtlijn (1999/30/EG) en de tweede dochterrichtlijn (2000/69/EG) geïmplementeerd in nationale wetgeving. Het doel is het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging. De implementatie van de kaderrichtlijn en dochterrichtlijnen is primair gericht op het voorkomen van effecten op de gezondheid van mensen. De grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofdioxiden, zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub>), lood, koolmonoxide en benzeen geven het kwaliteitsniveau van de buitenlucht aan, dat op een gegeven tijdstip moet zijn bereikt.

In het besluit 'Niet in betekende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. In de Regeling NIBM zijn een aantal categorieën aangegeven waar van op voorhand gezegd is dat deze NIBM zijn. De aanleg van de Greenportlane valt niet onder één van deze categorieën, er is dus een luchtkwaliteitonderzoek<sup>4</sup> uitgevoerd.

De vereisten aan luchtonderzoeken zijn vastgelegd in de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007 (RBL). De RBL stelt onder andere als eis dat dergelijk onderzoek als het onderzoek voor Greenportlane uitgevoerd dient te worden met een Standaard Rekenmethode 2. Dit luchtkwaliteit onderzoek is gebaseerd op de RBL van voor 19 december 2008 daar het onderzoek zich reeds in een vergevorderd stadium bevond.

### Onderzoek

Het luchtkwaliteitonderzoek is uitgevoerd met Pluim Snelweg 1.3 2008 welke goedgekeurd is voor het gebruik als Standaard Rekenmethode 2. Met dit model zijn de volgende scenario's doorgerekend en met elkaar vergeleken:

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

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

Het onderzoek heeft zich gericht op de stoffen NO<sub>2</sub> (stikstofdioxide) en PM<sub>10</sub> (fijn stof) daar deze stoffen maatgevend zijn. Voor de luchtverontreinigde stoffen zwaveldioxide, lood, koolmonoxide en benzeen zijn ook grenswaarden opgenomen in de Wet milieubeheer. Deze stoffen zijn in dit onderzoek echter niet specifiek onderzocht. Uit reeds uitgevoerde luchtkwaliteitonderzoeken door onder meer TNO-MEP (rapport R2004/582), alsmede uit de Memorie van Toelichting bij het wijzigingsvoorstel Wm (kamerstuk 30 489, 2006), blijkt dat de grenswaarden voor de betreffende luchtverontreinigde stoffen nu niet, en naar verwachting ook niet in de toekomst, worden overschreden.

---

4. Rapportage luchtkwaliteit, Provinciaal InpassingsPlan Greenportlane, 2 februari 2009, Oranjewoud

### **Conclusie**

De aanleg van Greenportlane heeft direct langs de aan te leggen weg een toename van de concentraties  $PM_{10}$  en  $NO_2$  tot gevolg daar er verkeer gaat rijden op locaties waar voorheen geen verkeer kwam. Deze toenames leiden niet tot overschrijdingen. In de autonome situatie is er in het knooppunt Zaarderheiken in 2012 sprake van een overschrijding van de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie  $NO_2$ . Het gaat om een concentratie van  $43.1 \mu\text{g}/\text{m}^3$  terwijl de grenswaarde  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bedraagt. Als gevolg van de aanleg van de Greenportlane neemt de concentratie op deze locatie af naar  $42.0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Er is nog steeds sprake van een overschrijding maar deze is lager dan in de autonome situatie.

Nergens leidt de realisatie van de Greenportlane tot nieuwe en/of toenames van overschrijdingen van de grenswaarden. Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer staat derhalve verdere besluitvorming niet in de weg (Art. 5.16 lid 1 onder a).

## **7.3 Bodemkwaliteit**

### **Algemeen**

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

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

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

### **Vooronderzoek**

In het kader van de ruimtelijke plannen is voor het plangebied Greenportlane een Vooronderzoek bodem<sup>5</sup> uitgevoerd. Het vooronderzoek is verricht op basis van de NVN 5725 "Leidraad bij het uitvoeren van verkennend, oriënterend en nader onderzoek (oktober 1999)".

---

5. Vooronderzoek PIP Greenportlane, 13 februari 2009, Oranjewoud

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

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

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

#### *Diffuse verontreinigingen*

Uit de resultaten van de eerder uitgevoerde bodemonderzoeken blijkt dat er binnen het gebied een diffuse verontreiniging (in grond en grondwater) met metalen wordt aangetroffen. Deze licht verhoogde gehalten aan zware metalen (cadmium, koper, kwik, nikkel en zink) in de grond kunnen in de regel, indien er geen specifieke bronlocaties aanwezig zijn, als gebiedseigen worden beschouwd en zijn te relateren aan het huidig en voormalig gebruik als landbouwgronden. De verhoogde gehalten aan metalen in het grondwater zijn veelal terug te voeren op het (voormalig) agrarisch gebruik en verzuring van de zandige grond, waardoor de metalen uitspoelen naar het grondwater. Dit regionale geval van grondwaterverontreiniging is beschreven in de brief "Provincie Limburg: Aanpassing beleid t.a.v. de verhoogde gehalten aan zware metalen in het grondwater in Noord en Midden-Limburg" (kenmerk 95/36199, d.d. juli 1995). Verder blijkt uit de eerder verrichte onderzoeken dat binnen het plangebied in het grondwater regelmatig licht verhoogde gehalten aan aromaten zijn aangetroffen. In "Diffuse verontreiniging in de provincie Limburg - gevalsbeschrijving: Aromatenverontreiniging in het grondwater in Noord- en Midden-Limburg", kenmerk R3342549.GV5, oktober 1995 worden de grondwaterverontreinigingen met aromaten als 'verdeeld over Noord- en Midden-Limburg' aangeduid. Wanneer geen lokale bronnen kunnen worden aangewezen, worden de aangetoonde gehalten gerelateerd aan van nature verhoogde achtergrondwaarden.

#### *Arseenaanreikingen*

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

### *Asbest*

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

### **Aanvullend (verkennend) bodemonderzoek**

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

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

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

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

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

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

### **Conclusie**

Op basis van het vooronderzoek kan worden geconcludeerd dat het aspect bodemkwaliteit vooralsnog geen belemmeringen oplevert voor de voorgenomen ontwikkeling van het gebied. Wel is het noodzakelijk in het kader van de ruimtelijke ontwikkeling vervolgonderzoek op een aantal sublocaties uit te voeren. In de rapportage van het vooronderzoek zijn deze locaties opgenomen.

## 7.4 Externe veiligheid

### Algemeen

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

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

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

### Onderzoek

Voor het plangebied is een onderzoek externe veiligheidssituatie uitgevoerd<sup>6,7</sup>. Doel van het onderzoek is het signaleren van mogelijke knelpunten met betrekking tot de externe veiligheid.

### Plaatsgebonden risico (PR)

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

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

---

6. Rapport Externe veiligheid Greenportlane, QRA berekening, *Save/Oranjewoud*; februari 2009

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

### Andere risicobronnen

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

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

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

### Verantwoordingsplicht

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

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

In het kader van voorliggend inpassingsplan moet Provinciale Staten voor de Greenportlane de verantwoording nemen voor het restrisico na overweging van de mogelijke risicoverlagende maatregelen. Deze verantwoording is onderdeel van de besluitvorming over het inpassingsplan. Hiervoor wordt verwezen naar bijlage 4. Aangezien de verantwoordingsplicht is gekoppeld aan het te nemen besluit wordt met het vaststellingsbesluit van het inpassingsplan de verantwoording daadwerkelijk ingevuld.

### **Mogelijke veiligheidsverhogende maatregelen**

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

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

In tabel 7.1 staan deze mogelijk aanvullende maatregelen weergegeven. Het risico is niet over het gehele traject gelijk. Toepassing van maatregelen verdient primair aanbeveling voor het deel van de Greenportlane ter hoogte van de Floriade/Greenpark omdat het groepsrisico daar hoger is tengevolge van grotere bevolkingsconcentraties.



Tabel 7.1 Maatregelen te nemen in het ruimtelijk besluit ter verhoging van de veiligheid.

Maatregel		Realiseer- baarheid	Effectiviteit	Kosten
Bronmaatregelen	ongelijkvloerse kruisingen	matig	matig	hoog
	breder wegprofiel	redelijk	gering	hoog
	verdiepte aanleg	goed op deel van traject	matig	hoog
Ruimtelijk	Vergroten afstand Greenportlane tot bestaande bebouwing	redelijk	matig	hoog
Bestrijdbaarheid	bluswatervoorziening (bluswatervijvers)	goed	goed	laag

### Conclusie

- Er wordt voldaan aan de normen voor het plaatsgebonden risico
- De aanleg van de weg betekent lokaal een toename van het (groeps)risico, maar ontlast naburige woonkernen hiervan.
- Het groepsrisico neemt in de nieuwe situatie wel toe, maar blijft ruim onder de oriëntatiewaarde.
- Bij het ontwerp van de weg zijn reeds maatregelen getroffen om een veilige verkeersafwikkeling te bevorderen en daarmee ook de externe veiligheid te optimaliseren.
- Aanvullend op het beschreven veiligheidsniveau is het belangrijk om de bluswatervoorziening te optimaliseren.

## 7.5 Kabels en leidingen

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

### Hoogspanningsverbinding

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

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

### Olieleidingen - Rotterdam Rijn Pijpleiding

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

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

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

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

#### **Nationale leidingenstrook**

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

#### **Rioolpersleiding**

Langs een gedeelte van het plangebied en gedeeltelijk over het plangebied - in het middengebied - loopt een rioolpersleiding waarvoor een belemmeringzone van 4 of 5 meter aan weerszijden van de leiding geldt. Deze leiding inclusief bijbehorende zakelijke rechtstrook ligt buiten het plangebied en levert geen belemmeringen op voor het inpassingsplan.

#### **Straalpad**

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

#### **Conclusie**

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

## **7.6 Ecologie**

#### **Algemeen**

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

#### *Natuurbeschermingswet*

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

#### *Flora- en Faunawet*

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

#### *Ecologische Hoofdstructuur (EHS)*

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

#### *Provinciale ontwikkelingszone Groen (POG)*

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

#### **Natuurcompensatieplan**

Door vernietiging van (provinciale) natuurwaarden, wordt vanuit de natuurwetgeving een natuurcompensatieplan vereist. Het natuurcompensatieplan geeft inzicht in de verwachte effecten van de Greenportlane op aanwezige beschermde natuurwaarden en de uitvoerbaarheid van de voorgenomen ingreep in het kader van de vigerende natuurwetgeving. Mitigerende en compenserende maatregelen die uitgevoerd moeten worden bij de aanleg van de Greenportlane, worden inzichtelijk gemaakt. Deze paragraaf betreft een samenvatting van het natuurcompensatieplan dat is opgesteld voor het plangebied<sup>8</sup>.

---

8. Natuurcompensatieplan, 2 februari 2009, Oranjewoud

### 7.6.1 *Effecten natuurwaarden*

#### **Beschermde soorten**

##### *Vleermuizen*

De Greenportlane doorsnijdt vier verschillende vliegroutes van vleermuizen. Door versnippering van vliegroutes worden foerageergebieden onbereikbaar, raken populaties geïsoleerd en kunnen komen populaties onder druk te staan. De vliegroutes zijn gelegen langs de Horsterweg, Dorperdijk, Venloseweg en Romerweg. Bij de aansluiting op de Venloseweg wordt deze vliegroute tot driemaal doorsneden, bij de andere vliegroutes is dit éénmaal het geval. De vliegroute langs de Venloseweg is van algemeen belang voor vleermuizen en wordt slechts incidenteel gebruikt. Het doorsnijden van deze vliegroute heeft een gering effect op aanwezige vleermuizen. De vliegroutes langs de Horsterweg, Dorperdijk en Romerweg, zijn van significant belang voor vleermuizen en worden gedurende de avond en nacht (jachtperiode) regelmatig gebruikt. Doorsnijding heeft een wezenlijk negatief effect op aanwezige vleermuizen tot gevolg.

Verstoring van vleermuizen kan optreden als gevolg van zowel een licht- als geluidstoename.

Een toename van licht en/of geluid kan ervoor zorgen dat vleermuizen het plangebied mijden.

Vaste verblijfplaatsen worden niet verstoord, dit geldt wel voor enkele vliegroutes. Zo is over een aanzienlijke lengte verstoring van de vliegroute langs de Heierkerkweg. Daarnaast is ook plaatselijk, ter hoogte van het doorsnijden van een vliegroute, sprake van verstoring door geluid. Dit geldt voor de route langs de Dorperdijk en de route langs de Romerweg.

##### *Overige zoogdieren*

In het zoekgebied van de Greenportlane zijn een aantal burchtlocaties van de das aangetroffen. Het leefgebied van een das strekt zich uit over de wijde omgeving rondom een burcht, met direct naast de burchtlocatie het preferent leefgebied en verderop de foerageer- en uitloopgebieden. De Greenportlane doorsnijdt ter hoogte van de Heierkerkweg uitloopgebied van de das. Dit agrarisch gebied wordt gebruikt door dassen afkomstig van de burchtlocatie in het bosgebied van de Witte Berg. Effecten als gevolg van verstoring door geluid en licht zijn gering, aangezien de verstoring in de randzone van het leefgebied plaatsvindt. De das gebruikt dit deel van zijn leefgebied slechts incidenteel.

Bij de aansluiting van de Greenportlane op de A73 vindt ruimtebeslag in bospercelen van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) plaats. Deze bossen behoren tot het leefgebied van de eekhoorn en ree. Het ruimtebeslag vindt alleen plaats in de randzone van de bospercelen ten noorden van de A73. Het totale oppervlak aan leefgebied dat hier verdwijnt, is gering en er blijft voldoende geschikt leefgebied in de directe omgeving over. Er vindt geen versnippering of ruimtebeslag plaats in bospercelen, die op basis van aangetroffen sporen en waarnemingen tot de kern van het leefgebied van beide soorten wordt gerekend.

### *Vogels*

De aangetroffen broedvogelterritoria zijn grotendeels van soorten van het agrarisch landschap. De ligging van de Greenportlane is vrijwel geheel in het agrarisch gebied gelegen en daardoor heeft de aanleg juist op deze soorten een effect. Door het verdwijnen van potentieel leefgebied zal het gebied minder aantrekkelijk worden voor bepaalde vogelsoorten en door versnippering worden vogels vaker slachtoffer in het verkeer. Ter hoogte van het kruisen van de spoorlijn Venlo - Eindhoven en ten zuiden ervan verdwijnen enkele territoria van bijzondere soorten als wulp, grutto en roodborsttapuit.

Verstoring treedt vooral op als gevolg van een toename van de geluidsbelasting. Geluidsverstoring zorgt niet direct voor het verdwijnen van alle territoria, er is sprake van een kwaliteitsafname van territoria, waardoor ondermeer de dichtheid aan broedvogelterritoria kan afnemen. Nabij de Gekkengraaf/Sevenumseweg en direct ten zuiden van de Heierhoeve zijn de afgelopen jaren de grootste dichtheid aan territoria van broedvogels van het agrarisch landschap aangetroffen. De geluidstoename afkomstig van de Greenportlane zal met name hier een kwaliteitsafname van broedvogelterritoria tot gevolg hebben.

Vaste verblijfplaatsen van in bomen broedende roofvogels, spechten en uilen zijn jaarrond beschermd. Door verstoring van territoria kan de instandhouding van een vaste verblijfplaats in het geding zijn. Nabij de Heierhoeve en de Sevenumseweg treedt geluidsverstoring op in territoria van kerkuil en in de bospercelen ten zuiden van de Heierhoeven/Heierkerkweg treedt geluidsverstoring op in territoria van zwarte specht en havik.

### *Herpetofauna*

De spoorberm van de spoorlijn Venlo – Eindhoven en het bos- en natuurgebied rond Witte Berg en Zaarderheiken vormen leefgebied van een populatie levendbarende hagedissen. Het toekomstige tracé kruist de spoordijk door middel van een viaduct. Er verdwijnt geen oppervlak aan leefgebied van de levendbarende hagedis door direct of indirect (beschaduwning) ruimtebeslag, van versnippering is hierdoor eveneens geen sprake.

### *Vissen*

Binnen het zoekgebied voor de Greenportlane - gebied groter dan het feitelijke plangebied - behoort alleen de Gekkengraaf tot actueel leefgebied van beschermde vissoorten (kleine modderkruiper en bierpje). De Gekkengraaf wordt niet door de Greenportlane doorsneden, waardoor er geen effecten als ruimtebeslag en versnippering optreden. Negatieve effecten als gevolg van de Greenportlane worden dan ook niet verwacht.

### *Flora*

De Greenportlane is gesitueerd op een groeiplaats van jeneverbes. Deze groeiplaats is aangetroffen in de EHS ten noorden van de A73. Als gevolg van de aanleg van de weg verdwijnt het aanwezige exemplaar.

## Beschermde gebieden

### *Natuurbeschermingswet/ Natura 2000*

Het plangebied is niet aangewezen als beschermd gebied in het kader van de Natuurbeschermingswet/ Natura 2000. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden (Maasduinen en Deurnsche Peel & Mariapeel) liggen op meer dan 7 kilometer afstand. Externe werking kan worden uitgesloten. Er worden geen negatieve effecten van de voorgenomen activiteit op de Natura 2000-gebieden Maasduinen en Deurnsche Peel & Mariapeel verwacht.

Bij de beoordeling van de mogelijke effecten van de Greenportlane op Natura 2000-gebieden is ook gekeken naar mogelijke indirecte effecten (effect op depositie van verzurende verbindingen in gevoelige Natura 2000-gebieden). Dit kan aan de orde zijn bij de Natura 2000-gebieden die langs wegen liggen waar als gevolg van de Greenportlane een effect op de verkeersbelasting optreedt. In de omgeving van Klavertje 4 zijn dit de gebieden Deurnsche Peel en Mariapeel (deelgebieden Heitakse Peel en Het Zinkske, beiden doorsneden door de A67) en Boschhuizerbergen (nabij A73).

Uit berekeningen met het verkeersmodel blijkt dat voor de betreffende wegvakken van de A67 en A73 ten noorden van Horst de verkeersbelasting als gevolg van de Greenportlane nagenoeg niet wijzigt in vergelijking met de referentiesituatie (Ref K4). De Greenportlane leidt voor deze gebieden dan ook niet tot een significante wijziging van de depositie van stikstofverbindingen en heeft derhalve ook geen significant effect op deze Natura 2000-gebieden.

Zoals ook vermeld in Tracénota/MER bestaat het effect van de Greenportlane niet uit het genereren van verkeer, maar uit een andere verdeling van bestaand verkeer over het wegennet.

### *Ecologische Hoofdstructuur (EHS)*

Binnen de ecologische hoofdstructuur geldt het 'nee, tenzij'-regime. Dit houdt in dat geplande ontwikkelingen niet mogelijk zijn als daarmee de wezenlijke kenmerken of waarden van een gebied significant worden aangetast, tenzij er geen reële alternatieven zijn en er sprake is van redenen van groot openbaar belang.

Het ruimtebeslag van alternatief I in de EHS moet worden aangemerkt als een 'significant effect'. Het ruimtebeslag betreft een bosperceel oostelijk van de A73, dat wordt doorsneden door de noordelijke toerit van de nieuwe aansluiting naar de A73. Het ruimtebeslag bedraagt volgens de Tracénota/MER 0,27 ha. Doordat het ruimtebeslag alleen aan de rand van de EHS plaatsvindt is er geen sprake van versnippering binnen de EHS. Het gaat om een monotoon naaldbosperceel met geringe actuele natuurwaarden. In het perceel komt - hoewel het bos daarvoor als groeiplaats niet geschikt is - één exemplaar van de jeneverbes voor. Door het gesloten karakter van het bos is de kans aanwezig dat de jeneverbes op termijn zal verdwijnen.

Naast ruimtebeslag is in de EHS sprake van een toename van licht en geluid. Verstoring door geluid en licht in de EHS is niet compensatieplichtig, waardoor hier verder niet op in wordt gegaan. Het is onwaarschijnlijk dat als gevolg van de aanleg van de Greenportlane verdroging in EHS-gebieden zal optreden.

Vanwege het ruimtebeslag in de EHS is een zogenaamde 'nee, tenzij'-afweging noodzakelijk. Bij de keuze voor alternatief I dient een alternatievenafweging te hebben plaatsgevonden en dient sprake te zijn van groot openbaar belang. Hierover kan het volgende worden opgemerkt. De Greenportlane dient, als de noodzakelijke ontsluitingsweg voor de gebiedsontwikkeling 'Klavertje 4', een duidelijk omschreven en groot maatschappelijk belang.

In het kader van de Tracénota/MER is onderzoek uitgevoerd naar mogelijke alternatieven voor het tracé van de Greenportlane. In de integrale afweging van de alternatieven is de voorkeur gegeven aan alternatief I. De redenen daarvoor zijn beschreven in hoofdstuk 3 van dit PIP.

Een andere vormgeving van alternatief I is om verkeerskundige redenen niet mogelijk. Om de Greenportlane te kunnen aansluiten op het onderliggend wegennet is (vanwege ontwerpvereisten, zoals hellingpercentages en benodigde lengte tussen kruisingen) een bepaalde afstand benodigd. Het ontwerp van alternatief I is hierop geoptimaliseerd. Een verschuiving van het tracé in zuidelijke richting - waardoor het ruimtebeslag in de EHS minder zou kunnen worden - is dan ook niet mogelijk vanwege de ontwerpvereisten. Door de vormgeving van de toe- en afritten aan de oostzijde van de A73 is gestreefd naar een zo klein mogelijk ruimtebeslag in de EHS. Van de afweging is voorts van belang dat de nu in het plan opgenomen ligging van het tracé meer rekening houdt met beperking van de verstoring in het bosgebied ten zuiden van de Heierkerkweg.

#### *Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG)*

In de POL-aanvulling Klavertje 4 zijn gebieden als POG aangewezen, in de functie van toekomstige ecologische verbindingzone of ter versterking van de EHS. De Greenportlane doorsnijdt de POG ter hoogte van de aansluiting op de A73. De belangrijkste natuurwaarden zijn te verwachten direct naast de A73, waar jong loof- en naaldbos gelegen is. Het betreffen kleine percelen (< 5 ha) met ruigtevegetatie en aangeplante loofbomen of opslag van jonge naaldbomen. Het totale ruimtebeslag in de POG komt neer op 2,75 ha, waarvan 1,28 ha jong loof- en naaldbos en 1,47 ha grasland. Het doorsnijden van de POG heeft tevens versnippering tot gevolg. De versnippering vindt plaats in reeds versnipperde percelen met jong loof- en naaldbos en akker- en graslandpercelen die intensief in gebruik zijn door de landbouw. Aangezien nauwelijks natuurwaarden aanwezig zijn, heeft de versnippering (1,60 ha jong loof- en naaldbos en 1,22 ha akker- en grasland) een gering effect.

Er is sprake van een toename van licht en geluid in de POG, ook voor de POG geldt echter dat er geen compensatieplicht is voor verstoring door geluid en licht.

### **7.6.2 Mitigatie en compensatie**

Negatieve effecten op beschermde gebieden en soorten dienen conform Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet of provinciale Beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden gemitigeerd en/of gecompenseerd te worden. Voordat tot compensatie wordt overgegaan, wordt geprobeerd negatieve effecten te voorkomen. Indien dit niet mogelijk is, worden de negatieve effecten zoveel mogelijk opgeheven of beperkt door het meenemen van mitigerende maatregelen in het definitief tracé ontwerp. Voor de resterende schade wordt op basis van de Methodiek Natuurcompensatie Limburg (Natuurbalans-Limes Divergens, 2007) de vereiste compensatie berekend en invulling gegeven aan de uitvoering/vormgeving ervan. De Methodiek Natuurcompensatie Limburg

heeft de Flora- en faunawet, de Natuurbeschermingswet én de provinciale Beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden (2005) als uitgangspunt.

### **Beschermde soorten**

#### *Jeneverbes*

157 m<sup>2</sup> compensatie voor vernietigde groeiplaats. Bij voorkeur aansluitend of in de nabijheid van de bestaande groeiplaats. Het aanwezige exemplaar wordt voorafgaande de werkzaamheden verplaatst naar nabij gelegen geschikt biotoop.

#### *Vleermuizen*

De verstoring van drie vliegroutes dient gecompenseerd te worden. Dit komt neer op 0,59 ha voor verstoring van de vliegroute langs de Dorperdijk, 0,83 ha voor de vliegroute langs de Romerweg en 0,89 ha voor de vliegroute langs de Heierkerkweg. In totaal is de compensatie voor vliegroutes van vleermuizen 2,31 ha. De versnippering van vliegroutes wordt gemitigeerd door aanleg van 'hop-overs', dit zal plaatsvinden bij de Horsterweg, Dorperdijk en Romerweg.

#### *Vogels*

Voor de verstoring van een tweetal territoria van de kerkuil dient 0,74 ha en 1,16 ha aan landschapselementen gerealiseerd te worden binnen een agrarisch gebied met omvang van respectievelijk 3,7 ha en 5,8 ha. Voor de zwarte specht en de havik dienen respectievelijk 1,6 ha en 1,91 ha gecompenseerd te worden. In totaal dient er voor de verstoring van vogels 5,41 ha aan natuur en landschapselementen gecompenseerd te worden.

#### *Overige zoogdieren.*

Versnippering van leefgebied van de das dient gemitigeerd te worden. In het kader van de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 verdwijnt het leefgebied nabij de Heierkerkweg grotendeels. Verbindingen realiseren naar gebieden die in de toekomstige situatie ongeschikt zijn als leefgebied, is niet reëel. Compensatie van het leefgebied zal moeten plaatsvinden in het kader van de gebiedsontwikkeling Klavertje 4. Omdat ten tijde van de aanleg van de Greenportlane nog wel sprake is van actueel leefgebied, is een ontheffing van de Flora- en faunawet verplicht. Tijdens de ontheffingsaanvraag wordt in overleg met het bevoegd gezag (Dienst Landelijk Gebied) bepaald welke mitigerende of compenserende maatregelen nodig zijn.

### **Beschermde gebieden**

#### *EHS*

De bospercelen waarin natuurwaarden worden vernietigd betreffen een monocultuur van naaldbos. De natuurwaarden zijn beperkt, het natuurdoeltype wordt tot categorie 3 gerekend, waardoor de maximale kwaliteitstoeslag 66% is. Bovenop de één-op-één compensatie van 0,27 ha voor de vernietigde natuurwaarden, is er een kwaliteitstoeslag van 0,18 ha. In totaal komt de compensatie voor de vernietigde natuurwaarden binnen de EHS daarom neer op 0,45 ha. Dit dient verminderd te worden met de compensatie voor vernietigde leefgebieden van beschermde soorten in de EHS. In de EHS wordt een groeiplaats van jeneverbes vernietigd, het te compenseren oppervlak hiervoor is 157 m<sup>2</sup>. Van de compensatie van de EHS moet minimaal 50% ingevuld te worden met een natuurdoeltype van vergelijkbare waarde (droge natuur, categorie 3).



### *POG*

De bestaande natuurwaarden die worden vernietigd zijn beperkt (jong loof- en naaldbos). Het natuurdoeltype wordt tot categorie 2 gerekend, waardoor de maximale kwaliteitstoeslag 17% is. Bovenop de één-op-één compensatie van 1,28 ha voor de vernietigde natuurwaarden, is er een kwaliteitstoeslag van 0,22 ha. Van de compensatie van de POG moet minimaal 50% ingevuld te worden met een natuurdoeltype van vergelijkbare waarde (droge natuur, categorie 2). De vernietiging van agrarische gronden (1,47 ha) wordt gecompenseerd middels een versterking van natuur- en landschapswaarden:

- aanleg houtwal met een minimale lengte en breedte van respectievelijk 100 en 10 meter (0,1 ha);
- aanleg poel van minimaal 500 m<sup>2</sup> (0,05 ha) en struweel met een minimale lengte en breedte van respectievelijk 50 en 10 meter (0,05 ha).

### **Zoekgebieden compensatie**

In de POL aanvulling Klavertje 4 (2008) is de Natuur- en Landschapvisie Greenport Venlo e.o. Concept 'de Ledder' als sturingsdocument gebruikt voor de aanwijzing van POG en natuurontwikkelingsgebieden in de EHS. Zoekgebieden voor de verplichte compensatie dienen binnen de POG en dan bij voorkeur binnen de standers van het Concept 'de Ledder' gezocht te worden. De benodigde compensatie bestaat voornamelijk uit droge natuur, categorie 2 of 3, waarvoor Staander II in aanmerking komt.

### **Conclusie**

Door bij het uiteindelijke ontwerp van de Greenportlane rekening te houden met enkele mitigerende maatregelen, worden negatieve effecten op soorten voorkomen en beperkt. Voor een aantal soorten zal er, ondanks mitigerende maatregelen, toch een negatief effect optreden. Bij werkzaamheden die een schadelijk effect hebben op beschermde soorten, is een ontheffing nodig in het kader van art 75 van de Flora- en faunawet (vijfde en zesde lid onderdeel c). Deze ontheffing moet aangevraagd worden, omdat de verbodsbepalingen, genoemd in artikel 8 t/m 12 van de Flora- en faunawet, worden overtreden bij aanleg en exploitatie van de Greenportlane.

Voor het verkrijgen van een ontheffing voor het verstoring en vernietiging van leefgebied van strikt beschermde soorten zijn uitvoering van de mitigerende en compenserende maatregelen noodzakelijk. Op basis van expert judgement en ervaring met eerdere ontheffingsaanvragen in andere projecten mag verwacht worden dat ontheffing van de Flora- en faunawet verleend wordt.

Indien in het kader van het ontheffingstraject Flora- en faunawet voor de Greenportlane, blijkt dat in een aantal situaties (bij verstoring van leefgebied van vleermuizen en broedvogels) geen ontheffing aangevraagd hoeft te worden, dan kan de daarbij behorende compensatieplicht uit de Methodiek Natuurcompensatie Limburg worden heroverwogen. Een en ander wordt in overleg en afstemming met het bevoegd gezag (Dienst Landelijk Gebied) besloten.

Dit ontheffingstraject loopt parallel aan de procedure van het ontwerp inpassingsplan. Uiterlijk bij de aanvang van de werkzaamheden voor de realisatie van de Greenportlane dient hier duidelijkheid over te bestaan en dient de ontheffing te zijn verleend.

## 7.7 Waterhuishouding

### Algemeen

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

Door middel van de zogenaamde 'watertoets' wordt in een vroeg stadium van het ontwerpproces overleg gevoerd met de waterbeheerders om wat betreft het water tot optimale afstemming te komen. Hiervoor is een waterhuishoudkundig onderzoek<sup>9</sup> uitgevoerd. Voor een volledige analyse en beschrijving van het waterhuishoudkundige aspecten in het plangebied en omgeving wordt verwezen naar dit onderzoek. In deze paragraaf is een samenvattende tekst opgenomen: de waterparagraaf.

### Huidige situatie

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

De Lage Heide, de Oude Gekkengraaf, de Gekkengraaf wateren uiteindelijk af op de Groote Molenbeek. De Mierbeek watert af op de Everlosebeek. Zowel de Groote Molenbeek als de Everlosebeek hebben een Specifiek Ecologische Functie. Bekken met een Specifiek Ecologische Functie hebben hoge ecologische doelstellingen.

In het zuidoosten grenst aan het plangebied het bedrijventerrein Tradeport-Noord met bijbehorend waterbergingsgebied dat afwatert via de primaire watergang Tradeport. Aan de zuidwestzijde van het plangebied ligt aan de zuidzijde van de A67 het kassengebied Siberië 1 en 2 met bijbehorend waterbergingsgebied, dat tevens een functie vervult voor de gietwatervoorziening. Direct aan de zuidzijde van de A67 liggen natuurlijk ingerichte watergangen als onderdeel van het waterbergingssysteem. Aan de noordoostzijde van het plangebied ligt het kassengebied Californië, dat afwatert via de primaire watergang Achterste Vinkenpeel. Waterschap Peel en Maasvallei is waterbeheerder van het oppervlaktewater in het plangebied.

### Toekomstige situatie

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

---

9. Watertoets Greenportlane/ toelichting watertoets, 29 januari 2009, Oranjewoud

De Greenportlane kruist de primaire watergang Lage Heide en doorsnijdt het waterbergingsgebied van Siberië en van Tradeport-Noord met de op- en afritten. Het afstromende hemelwater wordt geborgen in bermsloten aan beide zijden van de weg vanwaar het naar de bodem infiltreert. Voor de zuiverende trap van het afstromende wegwater wordt gebruik gemaakt van een bermassage en afhankelijk van de verharding wordt mogelijkerwijs aanvullend een bodemassage gerealiseerd binnen de bermsloten.

### **Waterhuishoudkundige aspecten**

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

#### *Wateroverlast*

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

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

Waar de weg watergangen kruist zullen de watergangen verbonden blijven door de aanleg van een voldoende groot gedimensioneerde duiker onder de weg. De omlegging van de Lage Heide ter plaatse van de Traffic Port is mogelijk tussen de oostgrens van het toekomstige vliegveld en de op- en afrit van de Greenportlane. De primaire watergang Lage Heide wordt verlegd naar de zuidzijde van de Eindhovenseweg.

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

#### *Riolering*

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

#### *Grondwateroverlast*

De bermsloten aan weerszijden van de weg hebben niet alleen een waterbergende functie maar ook een functie voor de ontwatering. Vanuit optiek ontwatering is ingestoken op 1,0 meter diepe bermsloten.

De grondwaterstand is in de winterperiode tussen de 40 en 80 cm beneden maaiveld. Vanwege kruisingen met andere wegen wordt de weg voor een groot gedeelte verhoogd aangelegd. In combinatie met 1,0 meter diepe bermsloten heeft de weg voldoende ontwateringsdiepte.

#### *Grond- en oppervlaktewaterkwaliteit*

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

Op delen waar de afvoer van hemelwater via kolken plaatsvindt moet een zuiverende voorziening (bijvoorbeeld wadi, lamellenfilter of infiltratievijver in oksel van op- en afritten) worden toegepast alvorens het water wordt afgevoerd op de bermsloten. Bij toepassing van bovenstaande omgang met het afstromende regenwater kunnen de wegsloten zonder aanvullende maatregelen afwateren op de omliggende beken en watergangen. De waterkwaliteit van deze beken en watergangen zal dan niet beïnvloed worden door de Greenportlane.

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

#### *Natte natuur en verdroging*

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

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

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

#### *Grondwaterwinning*

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

#### *Veiligheid*

De Greenportlane loopt voor een deel langs de aardgasleiding van de Rotterdam - Rijn Pijpleidingmaatschappij en een rioolwaterpersleiding van het Waterleiding Bedrijf Limburg. De weg en de naastgelegen bermsloten blijven buiten de beschermingszone van de pers- en pijpleidingen op een kruising na.

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

De bermsloten zijn droogvallend en ondiep. Het traject loopt niet langs bebouwing waar kinderen spelen. Wanneer een auto in de bermsloot beland zal deze niet onder water verdwijnen. Een kans op verdrinking is daarom niet aanwezig.

#### *Beheer en onderhoud*

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

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

#### **Watertoetsproces**

Met het waterschap heeft meerdere malen overleg plaatsgevonden. Op 21 november 2008 is een startoverleg geweest waarin de uitgangspunten, wensen en aandachtspunten zijn besproken. Hierbij zijn de verschillende oplossingsrichtingen eveneens verkend. Het concept van de Watertoets Greenportlane is voorgelegd aan het waterschap en de op- en aanmerkingen zijn hierin verwerkt. Op 8 januari 2009 heeft overleg plaatsgevonden met de betrokken gemeenten en het waterschap. Het waterschap heeft hierbij te kennen gegeven in te kunnen stemmen met het inpassingsplan. Het positief ambtelijk wateradvies is eveneens schriftelijk ontvangen. Voorafgaand is per een positief advies per mail verstuurd op 18 december 2008.

#### **Conclusie**

In het inpassingsplan is de aanleg en verlegging van watergangen met bijbehorende onderhoudspaden mogelijk. Daarbij is met name rekening gehouden met een reserveringsstrook langs de Venloseweg/Eindhovenseweg om de primaire watergang Lage Heide te kunnen verleggen.

Vanuit het aspect waterhuishouding dient daarnaast rekening gehouden te worden met het compenseren van een deel van de waterbergingsgebieden tussen de A67 en Siberië én tussen de aansluiting van de Greenportlane met de Venloseweg/ Eindhovenseweg en Tradeport West. Compensatie dient deels buiten het plangebied plaats te vinden. Het inpassingsplan voorziet vooralsnog niet in deze laatste compensatie, maar de betreffende bestemmingen laten de aanleg van compenserende maatregelen toe. Het waterschap heeft te kennen gegeven hiermee in te kunnen stemmen.

## 7.8 Archeologie

### Algemeen

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

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

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

### Onderzoek

In de eerste helft van 2008 is een archeologisch bureauonderzoek<sup>10</sup> en een inventariserend veldonderzoek door middel van boringen uitgevoerd ten behoeve van de m.e.r. Greenportlane (VandenBorre e.a. 2008). Hierbij zijn de verschillende tracéalternatieven onderzocht en zijn aanbevelingen gedaan ten aanzien van de tracékeuze voor wat betreft het aspect archeologie. Uit het destijds uitgevoerde booronderzoek bleek dat binnen het oorspronkelijke tracé ten zuiden van de huidige variant, ter hoogte van de aansluiting op de A73 de bodem door akkerbouw (met name tuinbouw) op de meeste plaatsen tot meer dan 50 cm -mv was verstoord.

Inmiddels is het ontwerp van de aansluiting op de A73 van tracévariant I enigszins aangepast. De gewijzigde aansluiting ligt net ten noorden van de reeds door middel van boringen onderzochte tracévariant. Aangezien het om een zone gaat die op de archeologische beleidsadvieskaart van de gemeente Venlo een hoge verwachtingswaarde is toegekend, is besloten een aanvullend booronderzoek<sup>11</sup> uit te voeren binnen het tracé van het aangepaste ontwerp om ook hier eventuele archeologische waarden in kaart te brengen.

---

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

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

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

### **Conclusie**

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

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





## **8 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro**

### **8.1 Overleg overheidsinstanties**

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

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

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

### **8.2 Overleg overige instanties**

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

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

### **8.3 Horen gemeenteraden**

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



## 9 Uitvoerbaarheid

### 9.1 Financiële uitvoerbaarheid

De motivatie voor de aanleg van de Greenportlane komt direct voort uit de noodzaak het te ontwikkelen werklandschap, Trade Port Noord en Greenpark te kunnen ontsluiten. Ook de aanleg en omvang van de robuuste groenstructuur is gemotiveerd uit de door de provincie noodzakelijk geachte kwalitatieve en landschappelijke inpassing van het te ontwikkelen werklandschap. Er is daarmee sprake van een volledig causaal verband tussen de ontwikkeling van het werklandschap aan de ene kant en de aanleg van de Greenportlane en de robuuste groenstructuur aan de andere kant. Deze beleidsmatige afweging en onderbouwing is in de POL-aanvulling Klavertje 4 opgenomen.

Kostencalculaties begroten een totale kostenomvang van circa 93 miljoen euro (ongeïndexeerd) voor de aanleg van de Greenportlane. Voor de Greenportlane is op dit moment een tweetal subsidies toegezegd.

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

In totaal is daarmee ten minste 24 miljoen euro aan subsidies voor de aanleg beschikbaar. De overige benodigde middelen zullen door de overheids-nv uit inkomsten van de gebiedsexploitatie worden bekostigd of voor zover afzonderlijke private partijen niet via samenwerking met de overheids-nv maar door zelfrealisatie tot ontwikkeling van onderdelen van het werklandschap komen, zullen in het kader van de grondexploitatie wet afspraken gemaakt moeten worden met partijen over bovenplans kostenverhaal. In de samenwerkingsovereenkomst met de betrokken gemeenten zijn hierover afspraken gemaakt. Omdat in de gebiedsexploitatie momenteel een bijdrage van maximaal 26 miljoen euro is geboekt, zijn voor een bedrag van 43 miljoen euro geen vastomlijnde afspraken over financiering gemaakt.

### 9.2 Grondverwerving

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

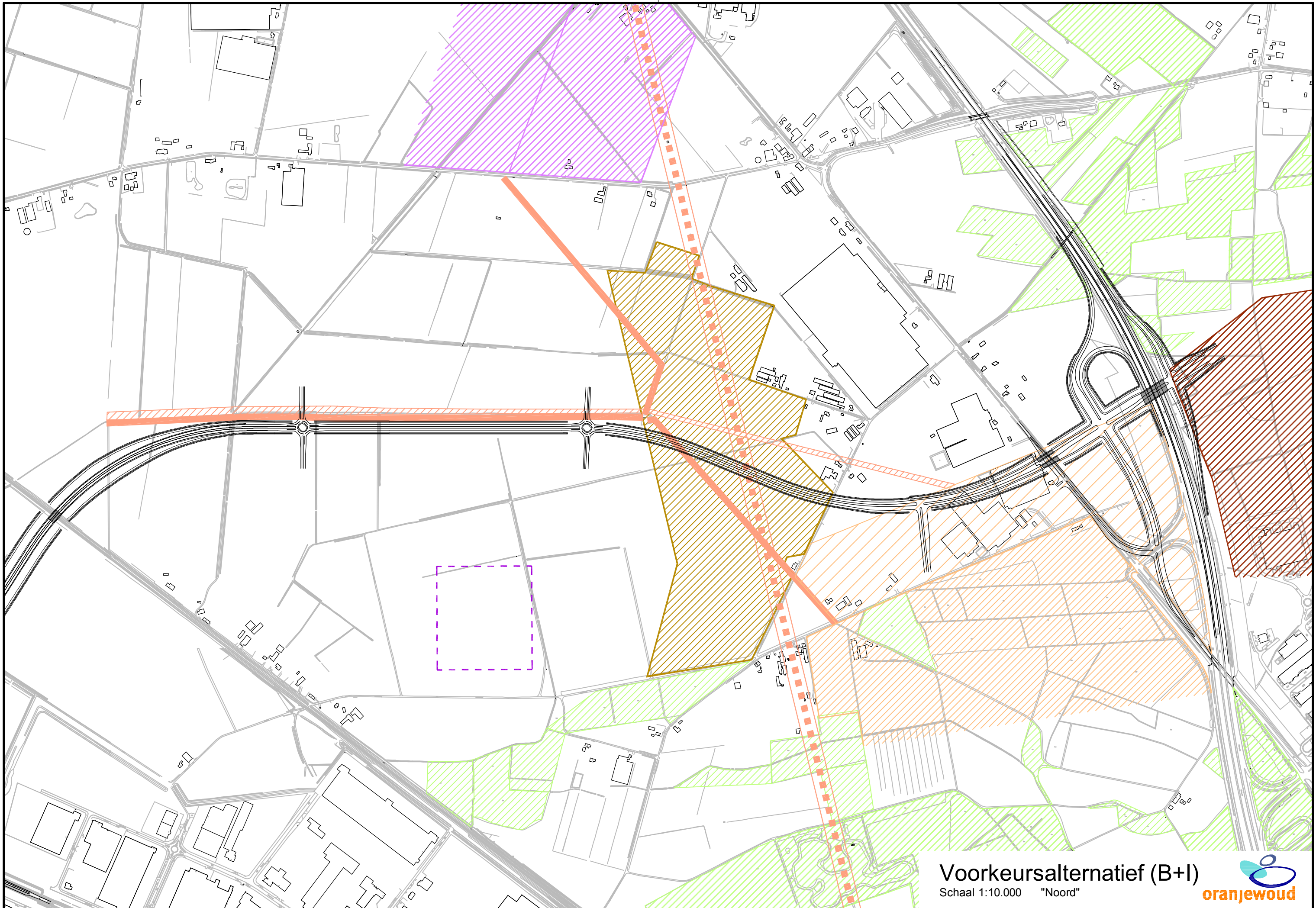
Mocht minnelijke verwerving niet haalbaar blijken dan beschikt de provincie op grond van titel 4 van de Onteigeningswet over de mogelijkheid om de gronden te onteigenen. Basis voor deze onteigening vormt het onderhavige inpassingsplan, waarin de betreffende gronden de bestemming Verkeer krijgen.

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

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

## **Bijlage 1 :   Ontwerp Greenportlane**



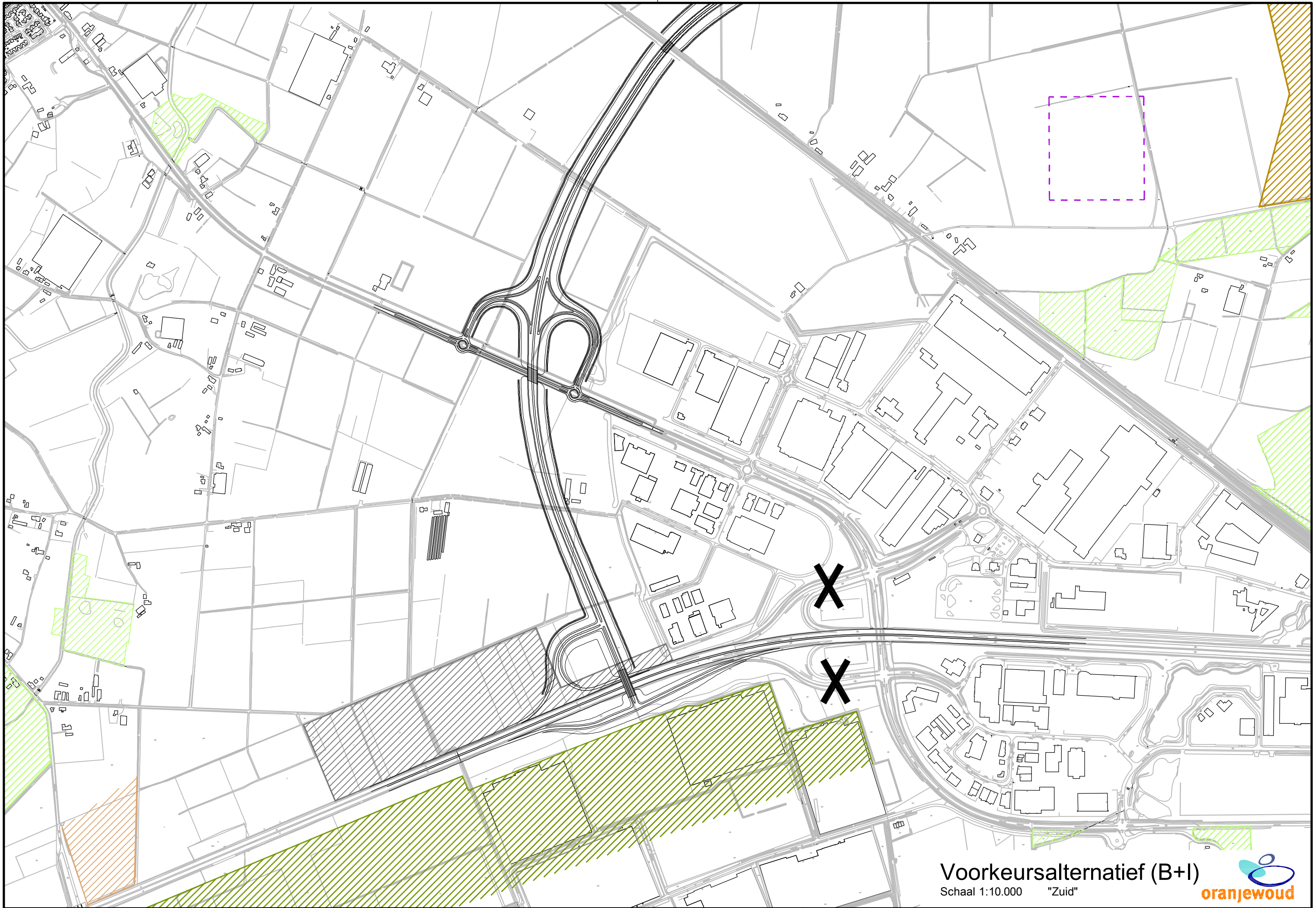


Voorkeursalternatief (B+I)

Schaal 1:10.000 "Noord"







Voorkeursalternatief (B+I)

Schaal 1:10.000 "Zuid"





## **Bijlage 2 : Vooroverlegverslagen**



## Besprekingsverslag

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

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

<b>aanwezig</b>	<b>namens</b>	<b>verzendlijst</b>	<b>afwezig</b>
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.  | <b>Opening en mededelingen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Overleg vindt plaats in kader van vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro.</li><li>- Afdeling RO - Limburg treedt op als bevoegd gezag.</li><li>- Projectbureau Greenportlane (GPL) is opdrachtgever.</li></ul>   |                                |
| 2.  | <b>Provinciaal Inpassingsplan (PIP)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- PIP regelt uitsluitend noodzakelijk infrastructurele aspecten m.b.t. de GPL, waaronder ondermeer aansluitpunten A67 en A73.</li><li>- Bij Venrayseweg worden ook fietspaden in het profiel van GPL meegenomen.</li><li>- Er worden geen maatregelen opgenomen t.a.v. Trafficport, Greenpark en Freshpark ZON. Wel wordt noodzakelijke aanpassing van Venrayseweg geregeld.</li><li>- Plangrens PIP wordt geprojecteerd 1 meter uit kant buitenste bermsloot. Deze grens vormt tevens de eigendoms- en onteigeningsgrens.</li><li>- 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.</li><li>- 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.</li><li>- 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.</li></ul> | Henk<br>Provincie<br>Provincie |



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.
- Vooralnog wordt geen rekening gehouden met andere bestemmingen ondermeer in het kader van natuurcompensatie; compensatie wordt buitenplans geregeld.

### 4. Aandachtspunten

- Aansluiting GPL ter hoogte van A67/ Siberië. Vaststelling van het bestemmingsplan Siberië staat gepland op 16 december 2008. Afspraak wordt belegd met gemeente Maasbree en projectontwikkelaar voor locatiekeuze. Afspraak wordt door provincie belegd. Henk Luijpers Provincie
- 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. Verkeersintensiteiten worden hier te hoog. Aangegeven wordt dat het de bedoeling is om het meeste verkeer van het Greenpark en de Floriade op de GPL af te wikkelen.

### 5. Reactie gemeenten

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

nr.	verslag	actie door
	<ul style="list-style-type: none"><li>- 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.</li><li>- Aandacht wordt gevraagd voor het voorbespreken met bestuurders door projectorganisatie GPL. Dit onder het motto: "<i>maatwerk per gemeente</i>".</li><li>- 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.</li></ul>	<p>Provincie</p> <p>Gemeenten/ Provincie</p>
<b>6.</b>	<b>Vervolgafspraken</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- In de buurt van 17 december 2008 wordt een extra overlegmoment ingepland met gemeenten waarbij ook rijksdiensten aanwezig zijn.</li><li>- Overlegmoment van 8 januari 2009 blijft in stand.</li><li>- 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.</li><li>- Voor het overlegmoment wordt uiterlijk 30 december 2008 de meest actuele versie van het ontwerpPIP geleverd. Deze versie kan worden voorgelegd aan gemeentebestuur.</li><li>- 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.</li></ul>	

## 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 hier 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 langzaamverkeer 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.

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.

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 ruimtereservering 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.



## Besprekingsverslag

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

<b>nummer</b>	januari 2009	<b>project</b>	Provinciaal inpassingsplan Greenportlane
<b>datum</b>	8 januari 2009	<b>projectnr.</b>	189650
<b>plaats</b>	Venlo	<b>onderwerp</b>	vooroverleg; rijksinstanties
<b>opsteller</b>	Robbert Martens	<b>vakgroep</b>	Ro&E
<b>autorisator</b>	Paul Kennes	<b>paraaf</b>	

<b>aanwezig</b>	<b>namens</b>	<b>verzendlijst</b>	<b>afwezig</b>
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.  
*Beantwoording:*
    - 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?  
*Beantwoording:*
    - 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?  
*Beantwoording:*
    - 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	<p>VRM-Inspectie vraagt of het mogelijk is om in de planregels een koppeling te maken met het beeldkwaliteitplan?</p> <p><i>Beantwoording:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Voor de aanleg van de Greenportlane wordt geen apart beeldkwaliteitplan opgesteld. In het Masterplan van de gebiedsontwikkeling K4 worden enkele ontwerpeisen 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.</li></ul>
6	<p>Rijkswaterstaat vraagt aandacht voor de mogelijkheden om het aantal rotondes vast te leggen.</p> <p><i>Beantwoording:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 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.</li></ul>
7	<p>VRM-Inspectie vraagt hoe de zakelijke reststroken en bijbehorende indicatieve zones van de aanwezige leidingen worden vastgelegd?</p> <p><i>Beantwoording:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 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)</li></ul>
8	<p>Rijkswaterstaat geeft aan dat op pagina 39 beschreven staat dat de huidige aansluiting op de A73 blijft bestaan.</p> <p><i>Beantwoording:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Dit is fout beschreven en wordt aangepast aan de hand van het nieuwe pve voor het wegontwerp.</li></ul>
9	<p>Rijkswaterstaat geeft aan dat op pagina 39 staat: "het des betreffende bestemmingsplan". Wordt hiermee het PIP bedoelt?</p> <p><i>Beantwoording:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Nee, dit wordt aangepast zodat deze onduidelijkheid wordt weggenomen. Met het desbetreffende bestemmingsplan wordt bedoelt het bestemmingsplan Greenpark/Floriade.</li></ul>
10	<p>Rijkswaterstaat geeft aan dat op de verbeelding de overgang bij de golfbaan niet is aangegeven?</p> <p><i>Beantwoording:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Dit is juist, dit is abusievelijk niet opgenomen en wordt aangepast op de verbeelding.</li></ul>

---

nr. verslag

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

<b>nummer</b>	januari 2009	<b>project</b>	Provinciaal inpassingsplan Greenportlane
<b>datum</b>	8 januari 2009	<b>projectnr.</b>	189650
<b>plaats</b>	Venlo	<b>onderwerp</b>	vooroverleg; lokale partijen
<b>opsteller</b>	Robbert Martens	<b>vakgroep</b>	Ro&E
<b>autorisator</b>	Paul Kennes	<b>paraaf</b>	

<b>aanwezig</b>	<b>namens</b>	<b>verzendlijst</b>	<b>afwezig</b>
Kim Kloth	Provincie Limburg ( projectorganisatie GPL)		
Henk Luijpers	Provincie Limburg ( projectorganisatie GPL)		
Ed Roos	Provincie Limburg ( projectorganisatie GPL)		
Daphne van Zandvoort	Provincie Limburg (bevoegd gezag)		
Andre Hassink	Provincie Limburg (bevoegd gezag)		
Greetje Lep	Gemeente Horst aan de Maas / Sevenum		
Roy Verdellen	Gemeente Horst aan de Maas / Sevenum		
Leon Peters	Gemeente Venlo		
Rob Brugs	K4		
Florus Wijnen	Waterschap Peel en Maasvallei		
Henk Luijten	Floriade/Greenpark		
Ton Vergeldt	Floriade/Greenpark		
Paul Kennes	Oranjewoud		
Robbert Martens	Oranjewoud		

---

### **nr. verslag**

---

#### Reacties lokale partijen

---

- 1 De gemeente Venlo geeft aan dat het mogelijk verdwijnen van de bestaande aansluiting van de A67 een lastig punt is, dit is eveneens tijdens het vorige overleg aanbod gekomen. Hoe wordt hiermee omgegaan in het PIP?  
*Beantwoording:*
- Binnen het PIP wordt uitgegaan van het door de stuurgroep vastgestelde VKA. Wel wordt op dit moment onderzocht of een gefaseerde aanleg tot de mogelijkheden behoort, waarbij het gedeelte ten noorden van de spoorweg als eerste zal worden gerealiseerd ten behoeve van de Floriade. Of en op welke wijze sprake van een gefaseerde aanpak kan zijn volgt in een later stadium. Vaststaat dat Rijkswaterstaat geen extra aansluiting op de A67 accepteert. Dit geldt voor zowel de B als de C variant uit her MER. Wanneer een nieuwe aansluiting op de A67 wordt gecreëerd dient de huidige aansluiting te vervallen.
- 
- 2 De gemeente Venlo geeft aan dat binnen de raad een motie is aangenomen over het behoud van de bestaande aansluiting op de A67.  
*Beantwoording:*
- Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.
- 
- 4 Aangegeven wordt dat op de verbeelding binnen de ondergrond ter hoogte van de Sintjansweg een verkeerde ontsluiting van het Greenpark staat.  
*Beantwoording:*
- Dit wordt gewijzigd, overigens wordt opgemerkt dat de ondergrond geen status heeft in het PIP. In het uiteindelijke PIP zal het ontwerp van de weg niet op de verbeelding (plankaart)
- 



nr. verslag

---

	worden weergegeven. Wel worden dwarsprofielen opgenomen in de verbeelding.
5	<p>Afgevraagd wordt hoe de nieuwe aansluiting op het Freshpark wordt geregeld.</p> <p><i>Beantwoording:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Het Freshpark krijgt een aansluiting op de nieuw te maken aansluiting van de A73. Dit wordt in een ander bestemmingsplan geregeld. Het bestemmingsplan ten behoeve van Freshpark/ZON regelt dit. Het PIP Greenportlane regelt de bestemmingsligging tot het hekwerk van het veilingterrein.</li></ul>
6	<p>De gemeente Venlo vraagt of fietspaden met bijbehorende voorzieningen worden gerealiseerd binnen het PIP.</p> <p><i>Beantwoording:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Het PIP maakt de aanleg van fietspaden onder/boven de Greenportlane niet onmogelijk.</li></ul>
7	<p>Opgemerkt wordt dat de verhoogde en verlaagde ligging van het tracé op de verbeelding moeilijk is af te lezen.</p> <p><i>Beantwoording:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Dit wordt gewijzigd middels het aanbrengen van dwarsprofielen op de verbeelding.</li></ul>
8	<p>De gemeente Venlo vraagt of aansluitingsvariant C uit het MER mogelijk is indien de Greenportlane (wanneer tot een gefaseerde aanleg wordt besloten) in de huidige vorm wordt aangelegd tot de Eindhovenseweg?</p> <p><i>Beantwoording:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ja, dit is ontwerptechnisch mogelijk.</li></ul>
9	<p>Greenpark vraagt wanneer er meer duidelijkheid over de planning ontstaat? Dit in verband met het inplannen van de tijdelijke parkeerplaatsen ten behoeve van de Floriade.</p> <p><i>Beantwoording:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 10 februari kan meer duidelijkheid worden gegeven over de planning van het PIP. Daarnaast wordt mogelijk de Veegwet aangepast, hierover wordt in april 2009 besloten door de 2<sup>e</sup> Kamer, dit is van belang voor de planning in verband met de mogelijke onteigening. Aangegeven wordt dat altijd rekening moet worden gehouden met de terugvaloptie.</li></ul>
10	<p>De gemeente Venlo vraagt naar de mogelijkheid om in het PIP rekening te houden met een mogelijke verbreding van de spoorwegovergang?</p> <p><i>Beantwoording:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Dit wordt in de stuurgroep vergadering van 22 januari 2009 voorgelegd. De afspraak is gemaakt dat de gemeente Venlo aangeeft wat de ruimtelijke reservering benodigd voor de railterminal is.</li></ul>
11	<p>Gevraagd word naar de mogelijkheid om op de verbeelding duidelijk te maken dat de bestaande aansluitingen vervallen?</p> <p><i>Beantwoording:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 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 alleen de verkeersmaatregelen ten behoeve van de Greenportlane regelt, en derhalve niets regelt over de afsluiting van de bestaande op- en afritten van de rijkswegen, kan dit niet op de</li></ul>

---

nr. verslag

---

verbeelding worden gerealiseerd.

---

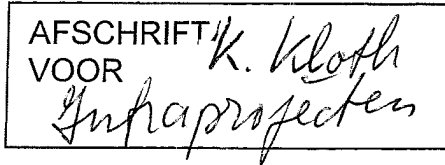
- 12 Het waterschap geeft aan dat de huidige infiltratievoorzieningen voor glastuinbouw Siberië komen te vervallen, deze moeten terug geplaatst worden. Het waterschap vraagt zich af hoe dit wordt geregeld?  
*Beantwoording:*
- Dit wordt afgestemd met de gemeente Maasbree. Opgemerkt wordt dat het PIP het aanbrenge van waterlopen/ compensatiewater niet onmogelijk maakt.
- 
- 13 Gevraagd wordt naar de mogelijkheden om het aantal rotondes vast te legen?  
*Beantwoording:*
- Dit is mogelijk, op dit moment worden de rotondes mogelijk gemaakt maar niet gefixeerd en het aantal wordt niet vastgelegd. Dit wordt aangepast, middels een wijziging in de regels wordt het aantal rotondes en de onderling afstand vastgelegd.
- 
- 14 De gemeente Venlo geeft aan dat op de verbeelding de overgang bij de golfbaan niet is aangegeven?  
*Beantwoording:*
- Dit wordt aangepast op de verbeelding middels een aanduiding 'golfbaan' op de verbeelding.
- 
- 15 Gelet op de afwezigheid van de gemeente Maasbree wordt de mogelijke inspraak/overleg reacties van de gemeente later toegevoegd aan het inspraakverslag. De reactie op de mogelijke inspraak van Maasbree wordt schriftelijke afgehandeld door de provincie.
- 
- 16 De reactie op de gemailde inspraakreacties wordt schriftelijke afgehandeld door de provincie en later toegevoegd aan het inspraak verslag.
-





## **Bijlage 3 : Selectiebesluiten**





Oranjewoud B.V.  
Postbus 24  
8440 AA HEERENVEEN

<b>Cluster</b>	CWZE	<b>Behandeld</b>	A. van Waveren
<b>Faxnummer</b>	(043) 389 70 13	<b>Doorkiesnummer</b>	(043) 389 75 93
<b>Ons kenmerk</b>	2009/3849	<b>Uw kenmerk</b>	
<b>Bijlage(n)</b>	1	<b>Maastricht</b>	7 oktober 2008
		<b>VERZONDEN</b>	<b>1 1 FEB. 2009</b>

**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

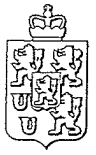
**Praat mee over Limburg! [www.limburg.nl/burgerforum](http://www.limburg.nl/burgerforum)**

Bezoekadres:  
Limburglaan 10  
NL-6229 GA Maastricht

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

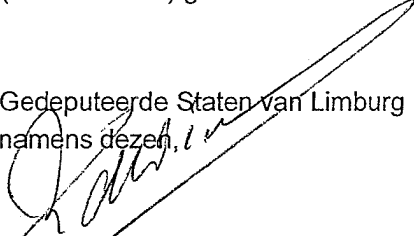
Tel + 31 (0)43 389 99 99 Bankrekening  
Fax + 31 (0)43 361 80 99 Rabobank  
www.limburg.nl 13.25.75.728

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

Toetsers	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	<p>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.</p> <p>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.</p>	
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 (verkennend, karterend of waarderend)?	X		
11. Indien booronderzoek, zijn dan aanwezig:	X		
1. volledige boorstaten	X		
2. boorpuntenkaart	X		
3. verstoringskaart	X		
4. vondstdiepte archeologische indicatoren			N.v.t.
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	DOC2009000009990	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

<b>Afdeling</b>	CWZE	<b>Behandeld</b>	A.M.I. van Waveren
<b>Ons kenmerk</b>	CAS200900001989	<b>Telefoon</b>	(043) 389 7593
	DOC200900009990	<b>Fax</b>	(043) 389 7013
	2009/3285	<b>Email</b>	ami.van.waveren@prvlimburg.nl
<b>Uw kenmerk</b>		<b>Maastricht</b>	3 februari 2009
<b>Bijlage(n)</b>		<b>Verzonden</b>	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](http://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

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



## **Bijlage 4 : Verantwoordingsplicht groepsrisico aanleg Greenportlane**



## VERANTWOORDINGSPLICHT GROEPSRISICO AANLEG GREENPORTLANE

### Inleiding

De Provincie Limburg heeft een provinciaal inpassingsplan gemaakt voor de aanleg van de Greenportlane (GPL) die ervoor dient de goede bereikbaarheid en ontsluiting van het Klavertje 4 –gebied te waarborgen en toekomstige ontwikkelingen in het bredere kader van de Greenport Venlo te faciliteren

Door Oranjewoud zijn 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 geboden worden.

De verantwoording van het groepsrisico heeft een relatie met de bescherming van (groepen in) de samenleving tegen het 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 visie op mogelijke bronmaatregelen, de bestrijdbaarheid door de brandweer van de gevolgen, de zelfredzaamheid van personen, nut en noodzaak en het tijdsaspect. Voor de hoogte van het groepsrisico geldt geen norm maar een oriënterende waarde.

Door de aanleg van de GPL wordt er een risicobron aan het plangebied toevoegd waardoor het groepsrisico toeneemt (voor de aanleg van de GPL is er geen sprake van een groepsrisico). De oriëntatiewaarde wordt echter niet overschreden (2). Door de verhoging van het groepsrisico moet het bevoegd gezag voor de GPL (Provinciale Staten) zich, alles afwegende, uitspreken over de aanvaardbaarheid van het restrisico. In deze afweging is de keuze omtrent de te nemen veiligheidsverhogende maatregelen inbegrepen, alsmede het wettelijk advies van de brandweer.

De brandweer Limburg Noord en de brandweer van de gemeente Venlo zijn om advies gevraagd over de wijze waarop de GPL zo veilig mogelijk aangelegd kan worden. Beiden hebben hierover advies gegeven, deze adviezen zijn bij deze nota gevoegd in bijlage 1 en 2.

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.

Maatregelen die genomen kunnen worden in het ruimtelijk besluit ter verhoging van de veiligheid.

Maatregel	
Bronmaatregelen	ongelijkvloerse kruisingen
	breder wegprofiel
	verdiepte aanleg
Ruimtelijk	Vergroten afstand Greenportlane tot bestaande bebouwing (30 meter aan beide zijden van de weg; plasbrandaandachtsgebied)
Bestrijdbaarheid Incl brandweeraadvies	bluswatervoorziening (bluswatervijvers / putten) aanleg bermsloot zo dicht mogelijk bij de weg overrijdbare middenberm

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.

### Afweging

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

De bronmaatregelen die in de tabel weergegeven zijn zullen niet uitgevoerd worden bij de aanleg van de GPL. De overige in de tabel genoemde maatregelen zullen wel bij de aanleg van de GPL meegenomen worden. Eén van de redenen waarom deze bronmaatregelen niet meegenomen worden is dat deze niet overeenkomen met eis van een sober en doelmatig ontwerp. Ook gezien de matige realiseerbaarheid, hoge kosten en matige tot geringe effectiviteit van de genoemde maatregelen (2) wordt 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, zullen meegenomen worden bij de aanleg van de GPL. Dit betekent dat er een bebouwingsvrije zone van 30 meter aangehouden zal worden, dat de bermsloten zo dicht als mogelijk langs de weg aangelegd zullen worden en dat de middenberm zoveel mogelijk vrijgelaten zal worden. Ook zal het advies van de Brandweer Venlo uitgewerkt gaan worden, en wel in die zin dat ter plaatse van het plangebied aanvullende bluswatervoorzieningen gerealiseerd worden, ten einde een adequate incidentbestrijding op en rond de Greenportlane mogelijk te maken.

### Verantwoording

Het groepsrisico neemt door de aanleg van de Greenportlane toe, maar de oriëntatiewaarde wordt niet overschreden en de wettelijk vereiste basisbescherming kan geboden worden.

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



**BIJLAGE 1: ADVIES REGIONALE 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.

Nijmegenweg 42  
Postbus 11  
5900 AA Venlo  
Telefoon (077) 359 87 77  
Fax (077) 354 24 54  
Info@brandweennl

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<sup>1,2</sup>, is opgesteld volgens de handleiding IPO 08 Adviestaak Regionale Brandweer<sup>3</sup> 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.

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

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

<sup>3</sup> Handleiding is opgesteld vanuit het IPO om te dienen als leidraad bij het opstellen van uniforme adviezen door de regionale brandweeren 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 berm-sloot 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@brandweernl.nl](mailto:e.verbugt@brandweernl.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 LOKALE 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 [rjjbeeren@venlo.nl](mailto:rjjbeeren@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 BLEVE<sup>1</sup> 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 m<sup>3</sup>/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.

---

<sup>1</sup> 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 meter<sup>2</sup> 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.

---

<sup>2</sup> 160 meter in verband met het aantal toevoerslangen op een tankautospuiter conform het standaard bestek van het ministerie BZK.