VERENIGING Behoud de Parel GRUBBENVORST

Gedeputeerde Staten van Limburg
Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling
t.a.v. T. van der Meulen
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Geacht College,

Na bestudering van het MER Greenportlane en het Provinciaal Inpassingsplan Greenportlane geeft vereniging Behoud de Parel onderstaand haar zienswijze.

Algemeen
Het MER en het PIP hebben wij bestudeerd in relatie tot Greenport. De grootschaligheid en de omvang van de voorgenomen activiteiten en bedrijvigheid van Greenport staan ons tegen. De megalomane opzet doet geen recht aan de demografische ontwikkelingen (vergrijzing, minder werknemers), industrialiseert een belangrijk deel van Noord-Limburg en zet daarmee de natuur op achterstand, bevat onderdelen, die de economische positie van boeren in het gebied, maar ook boeren elders zwaar onder druk zetten, leidt tot cumulatie van zaken, die overlast gaan bezorgen voor de bevolking, enzovoorts. Vooral Grubbenvorst krijgt te maken met deze ontwikkelingen. Dat betekent, dat Behoud de Parel afwijzend staat tegenover “Greenport” en derhalve eveneens tegen Greenportlane. De namen “Greenport” en “Greenportlane” zijn overigens misleidend, en heeft een wat “Brave new World”-achtig karakter! Gekozen wordt voor vriendelijk klinkende namen – ook “Klavertje Vier” getuigt daar van - voor een concentratie van glastuinbouw en intensieve veehouderij, met de daarbij horende veilingen, handelsbedrijven, toeleverende bedrijven en logistieke bedrijven, compleet en al met een vliegveldje. Een en ander omvat meer dan de helft van het gebied Klavertje Vier.

Wat betreft Behoud de Parel dient Greenportlane er – primair - niet te komen. Secundair geldt, op het moment dat de grootschalige activiteiten in ontwikkeling zijn – waarvoor de provincie naar eigen zeggen zo’n 25 jaar wil nemen – dan kan er enig moment zijn, waarop de omvang vraagt om een ontsluitingsweg. Dat er al sprake is van een fasering moge blijken uit het door u overgenomen advies van de m.e.r. commissie, dat een mogelijke fasering van de aanleg zou worden uitgewerkt. De keuze om de weg toch al meteen 2x2 baans aan te leggen, laat echter zien dat een werkelijke fasering niet serieus uitgewerkt wordt. Ze strookt namelijk niet met de fasering, gerelateerd aan de verkeersprognoses. In 2020 wordt zelfs uitgegaan van prognoses waarvoor een 2x1 toereikend zou zijn.Wij zien de Greenportlane dan ook alleen als een ontsluitingsweg voor een verder ontwikkelt Greenport. Op dit moment kan die “behoefte” niet vastgesteld worden aan de hand van de verkeersprognoses. Overigens is het ons ook niet duidelijk welke maatregelen er mogelijk genomen worden, zodat de Greenportlane niet gebruikt zal worden als afkorting[1] of sluipverkeerroute tussen de

[1] Ons inziens dient Greenportlane als een bewust door u gecreëerde sluiproute daar er op knooppunt Zaarderheike een teveel aan fijnstof is, zie gegevens mer. De aanleg van Greenportlane komt u dan ook goed uit.

A73 en A67. Verder bevreemd ons dat de af te sluiten op en afritten van de A67 en A73 niet gelijk planologisch zijn meegenomen.

Tenslotte geldt voor Behoud de Parel, dat – als Greenportlane al aangelegd zou worden - het in ieder geval op de verkeerde plek terecht komt.

Daarbij, volgens het POL uit 1998, op basis waarvan de voorgenomen activiteiten nu worden uitontwikkeld zou een ontsluitingsweg onnodig zijn. In ieder geval zou principieel het kwetsbare gebied direct ten westen van de Venrayseweg niet worden doorsneden. In dit gebied is het doortrekken van de EHS voorzien welke robuust zou zijn. Het voorgestelde tracé maakt een forse inbreuk op dit als uitgangspunt gekozen principe. In 2006 werd nog steeds uitgegaan van een ontsluiting van het FLORIADE- PARKKANTOORLANDSCHAP vanuit het hart naar het noorden. Bij een dergelijke keuze hoeft niet te worden geworsteld met het probleem van eventueel sluipverkeer. De keuze voor een ecoduct is een kostbare en onnodige oplossing en zal ertoe leiden dat de nu reeds vele jaren versplinterde ecologische verbindingen nog zeer vele jaren versplinterd zullen blijven omdat er immers gedacht wordt aan een gefaseerde aanleg. Dan is er dus voorlopig geen ecoduct te verwachten. De tuinbouwbedrijven die zouden moeten verdwijnen om de eco-zone door te trekken zijn nog volop in bedrijf. Conclusie: de huidige zeer matige situatie zal enorm verslechteren door de aanleg van een 4-baans weg zonder gelijktijdige realisatie van het ecoduct en het direct aanleggen van de gehele EHS. Het plan voldoet dus zeker de eerste jaren in het geheel niet aan de beleden doelstellingen.

Natuur

De toepassing van Het Groene Ladder (Ledder) principe heeft onze volledige instemming. De westelijke staander ligt echter behoorlijk ingeklemd tussen bestaande infrastructuur en de beoogde en gerealiseerde activiteiten met een logistiek, industrieel en agro-industrieel karakter. De Greenportlane leidt tot een versnippering van ecologische relaties in deze westelijke staander van voornamelijk EHS gebieden[2]. In het Natuurcompensatieplan wordt aanbevolen dit te mitigeren door middel van een ecoduct. In het PIP is deze aanbeveling ook meegenomen, echter de detail uitwerking die je mag verwachten in een provinciaal inpassingsplan ontbreekt. Het is niet duidelijk of deze van voldoende kwaliteit zal zijn en in welke mate en omvang sprake is van mede gebruik daar de Greenportlane op dezelfde plek ook het Golfbaancomplex doorsnijdt. Als Greenportlane er al zou moeten komen – waar Behoud de Parel haar twijfels bij heeft, zeker op dit moment (en in het perspectief van de langdurige ontwikkelingsperiode) en op deze plek – dan is het van belang om in het definitieve inpassingsplan een uitwerking van het ecoduct mee te nemen.

De Natuurcompensatie is aan de hand van vele factoren bepaald, onder andere de kwaliteit en oppervlakte van de bestaande aanwezige natuur is hierin leidend. Onduidelijk is in welke mate nog niet gerealiseerde natuurcompensatie uit eerdere plannen is meegenomen in de bepaling van de

[2] Met name het gebied 364 – Kaldenbroek, Houthuizerheide, Schuitwater en Tienraijse Heide – kent al jaren een geïsoleerde ligging waardoor uitwisseling met andere natuurdoeltypen, o.a. vanuit Zaarderheike, Koelbroek, Blerickse heide en Kraijelheide niet mogelijk is door het ontbreken van een gesloten EHS-structuur. De overheid heeft zich als plicht gesteld de EHS en de biodiversiteit te bevorderen, mede blijkt dit uit de verdragen van Rio de Janairo en het verdrag van Bern.
Ook tal van beleidsdocumenten van VROM wijzen hierop, zie o.a. Beleidsprogramma 'Biodiversiteit werkt: voor natuur, voor mensen, voor altijd' en Spelregels EHS Beleidskader voor compensatiebeginsel, EHS-saldobenadering en herbegrenzen EHS. Deze bevat daarbij de tekst:" *Om de natuur in Nederland weer tot een goed functionerend netwerk te maken wordt de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) aangelegd, als netwerk van bestaande en nieuwe natuur".*

werkelijke hoeveelheid te compenseren hectares natuur. Daarnaast ontbreekt de planologisch verankering van de natuurcompensatie. Deze dient volgens het provinciale compensatieplan gerealiseerd te zijn alvorens in dit geval de aanleg van de Greenportlane zal beginnen. Het is dan ook logisch dat deze eerst planologisch geregeld wordt.

Cradle to Cradle

Het principe van cradle to cradle wordt ook door de bedenkers gezien als een denkpiste die tot zeer positieve ontwikkelingen kan leiden. Niet meer dan een denkrichting, derhalve. Daarmee is het omarmen gratuit. Dit blijkt dan ook uit de vage terminologie en het feit dat er weinig is terug te vinden van onderbouwde en concrete C2C principes. Wij pleiten ervoor het begrip DUURZAAM te gebruiken in de betekenis van PEOPLE, PROFIT, PLANET omdat deze benadering veel concreter aangeeft welke principes worden nagestreefd. Wij bevelen aan bij de uitwerking een aparte paragraaf met concrete doelstellingen aan dit principe te wijden

Het plan overziende wordt “cradle tot cradle” gebruikt als de vlag op een modderschuit. Meer dan de helft van het gebied van Greenport wordt volgebouwd met glastuinbouw, bedrijventerreinen en intensieve veehouderij. Dat kun je zo niet verkopen aan de mensen en daarom zijn alle plannen overgoten met een groene saus. Deze saus heet Cradle to Cradle! Dat blijkt ook wel uit de m.e.r. studie zelf. In die m.e.r. studie alsook in het PIP vinden wij weinig terug van de C2C principes. Het blijft bij een opmerking over energietoepassing en keuze van te gebruiken materialen. Het ontbreekt daarbij aan een set concrete, afrekenbare doelstellingen op alle onderdelen, gebaseerd op een deugdelijke technische en financiële onderbouwing[3] van alle voornemens. Vooralsnog kunnen we niet anders dan de bestuurders op hun blauwe ogen geloven, wanneer ze beweren dat Klavertje 4 misschien zelfs CO2-neutraal kan worden gemaakt! Op zich valt er iets te zeggen voor het concentreren van industriële bedrijvigheid in een beperkt aantal gebieden zoals Klavertje 4, zodat andere gebieden ontzien kunnen worden. Helaas: in de praktijk werkt het in ons kleine landje niet zo. Wij hebben geen ruimte waar je dit soort activiteiten kunt concentreren, zonder bevolkingsgroepen “achter te stellen” op het gebied van gezondheid, milieuoverlast en aantasting van de leefomgeving ten opzichte van de bevolkingsgroepen in de “ontziene” gebieden. Grubbenvorst dreigt compleet omsingeld te worden door de diverse grootschalige, industriële ontwikkelingen. Behalve Klavertje 4 betreft dat de komst van een mega varkens- en kippenbedrijf en een zandverwerkingsinstallatie. Hoeveel kan een dorp verdragen?

Luchtkwaliteit

In het, door u overgenomen, advies van de m.e.r. commissie is opgenomen dat de fijnstof pm 2,5 factor in de m.e.r. procedure zou worden meegenomen. Volgens ons is dat niet gebeurt, niet in

[3] In Second opinion Klavertje 4 / Greenport Venlo 13 februari 2009 door Metrum blijkt overduidelijk dat er zeer grote financiële risico’s genomen worden. Zo staat op blz. 9:” *Een ander voorbeeldrisico is de cashflow met bijbehorende financieringsconstructie. De voorspelde (negatieve) piek van -€133 min. door de investeringsbehoefte treedt al redelijk vroeg op, in 2011/2012. Vanaf het begin zijn er dus hoge boekwaarden en navenant hoge rentelasten. Pas in 2029 wordt de exploitatie positief, waarbij de herontwikkeling van glastuinbouw tot bedrijventerreinen een belangrijke rol speelt bij het al dan niet positief worden van de exploitatie.*
***Met andere woorden: op korte termijn is er door de benodigde investeringen een last ontstaan van €133 min. die op langere termijn en met flinke onzekerheden verevend moet worden*”.**
Met andere woorden, een gefaseerde aanleg van deze vermoedelijk nutteloze weg, is eerder in het belang van de bevolking. Een bevolking die de kosten moet ophoesten als uw plannen mislukken, zeker bezien vanuit de huidige creditcrisis.

kwalitatieve zin noch in kwantitatieve zin. Daarbij dient u voor dat u alle plannen uitvoert eerst een fijnstof meting uit te voeren
Betreffende de achtergrondconcentratie in gemeente Horst aan de Maas wordt uitgegaan van berekende waarden. De gemeente Utrecht ging ook uit van berekende waarden. Deze gemeente werd echter door het gerechtshof Amsterdam in een tussenvonnis teruggefloten aangaande de gebezigde methodiek. Zie bijv.: http://www.behouddeparel.nl/cmsdata/files/Gerechtshof%20Amsterdam%20-%20verplicht%20meten.pdf. Vereniging Behoud de Parel heeft al herhaaldelijk aangedrongen op metingen aangaande fijnstof. Vereniging Behoud de Parel trekt de berekende waarden – wegens de vele vervuilende bronnen in de nabijheid – sterk in twijfel.

Fasering aanleg
In het, door u overgenomen, advies van de m.e.r. commissie is opgenomen dat een mogelijke fasering van de aanleg zou worden uitgewerkt. De voornaamste reden hiertoe was dat Greenport ook een gefaseerde ontwikkeling kent. Uiteraard moet een kip-ei discussie worden vermeden. Bedrijven komen niet omdat de infrastructuur niet op orde is en de infrastructuur wordt niet gemaakt omdat de directe noodzaak er niet is. Dat de aansluiting op de A67 in een latere fase wordt uitgevoerd is een duidelijke fasering gerelateerd aan de gefaseerde ontwikkeling van Greenport. Echter de keuze om de weg gelijk al 2x2 baans aan te leggen strookt niet met de fasering gerelateerd aan de verkeersprognoses. In 2020 wordt zelfs uitgegaan van prognoses waarvoor een 2x1 toereikend zou zijn. Gezien het denken over fasering de aanbeveling: Leg de weg 2-baans aan, pas de weg goed groen in het landschap. De ecologische verbindingen blijven dan enigszins intact en men kan direct beginnen met de definitieve EHS.

Traffic-port
In de realisering van Traffic-port op de voorgenomen locatie zien wij een duidelijke belemmering voor de ontwikkeling van de Greenportlane, maar ook van Greenport. De noodzaak voor de Traffic-port komt voort uit de belemmering die de bestaande vliegstrip geeft voor de uitbreidingsmogelijkheden van Californië. De beoogde locatie van Traffic-port komt nu te liggen tussen Siberië en Greenport. De Greenportlane zou mogelijk nog kunnen leiden tot een verplaatsingsnoodzaak van Traffic-port met enkele tientallen meters. Dit getuigt niet van een gedegen planologische afweging, een van de uitgangspunten om Greenport als een geheel te bekijken.

Uiteraard zijn wij bereid om de bovenstaande zienswijze nader toe te lichten.