

## Bijlage 1 Overzicht inspraakreacties TN/MER en INPASSINGSPLAN Greenportlane

Nr.	Naam	Adres	Reacties
1 (104)	<b>Bestuurlijke organen</b> Gemeente Venlo		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afwijkend van POL en Masterplan; niet alle klavertjes sluiten aan op de Greenportlane (GPL), is de aansluiting op de Eindhovenseweg niet gelijkvloers op middellange termijn, gaat GPL over het spoor heen in plaats van eronderdoor en er is sprake van een verhoogde ligging in plaats van een verdiepte ligging</li> <li>• Compensatie (financieel en ruimtelijk) voor doorsnijding van golfbaan</li> <li>• Geen doorsnijding van grondgebied Greenpark en Floriade</li> <li>• Ontsluiting Greenpark op minimaal twee punten (ook op Venrayseweg)</li> <li>• Geen nadelige gevolgen aansluiting A73 op bebouwingsmogelijkheden Freshpark</li> <li>• Aansluiting Trade Port Noord conform twee aansluitingen uit stedenbouwkundig ontwerp Trade Port Noord</li> <li>• concreet aangeven aansluitingen Trade Port Noord op verbeelding</li> <li>• GPL mag niet conflicteren met gronden van Trade Port Noord die al onherroepelijke bedrijfsbestemming hebben of als bedrijfsgronden aangewezen zijn in het stedenbouwkundig ontwerp</li> <li>• Traffic Port is een harde bestemming. GPL mag uitvoering niet belemmeren en moet ingepast worden: opschuiven tracé, gronden compenseren, alternatieve aansluitvorm</li> <li>• B is onbespreekbaar; eis bestaande aansluiting open houden</li> <li>• Onderzoek variant AC</li> <li>• Behoud zuidelijke aansluiting A73, ook na Floriade. Als niet dan compensatie op het stedelijk wegennet voor rekening GPL</li> <li>• (Behoud van) ongelijkvloerse fietskruisingen GPL: nieuwe ontsluiting Traffic Port (alle verkeer), Dorperdijk (voor alle verkeer), ten noorden van spoor (mee met spoorviaduct), fietsbrug ter hoogte van Trade Port Noord, fietsverbinding ter hoogte van golfbaan (in combinatie met faunapassage), bestaande fietspaden Venrayseweg, bestaande fietsverbindingen over de A67 (Sevenumseweg) en A73 (Venrayseweg en fietsbrug)</li> <li>• Bij spoorviaduct rekening houden met 1 extra spoor aan noordzijde en 1 aan zuidzijde (en niet meerdere)</li> <li>• Gemis Traffic Port bij onderzoek externe veiligheid</li> <li>• Aannames personendichtheden Trade Port Noord te laag in verband met Marketingplan en nog op stellen bestemmingsplan Trade Port Noord</li> <li>• Zoveel mogelijk bronmaatregelen aan en langs GPL (waaronder voldoende blusmiddelen aan weerszijden GPL)</li> <li>• Zwaardere akoestische belasting noordelijk deel GPL niet gewenst (geen waarborging leefbaarheid, geen duurzame inpassing). Meer aandacht voor</li> </ul>

Nr.	Naam	Adres	Reacties
2 (105)	Horst aan de Maas		<p>akoestisch duurzame inpassing</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eis robuust ecoduct tussen Zaarderheiken en Lovendaalse Bossen. Niet alleen in toelichting, maar ook op verbeelding. Geldt ook voor aanvoerroutes ecoduct. Medegebruik ecoduct is acceptabel onder strikte voorwaarden.</li> <li>• Ten oosten van aansluiting A73 ontbreekt archeologisch vooronderzoek. Conclusie dat geen nader archeologisch onderzoek hoeft plaats te vinden is incorrect.</li> <li>• Tevens meer aandacht voor archeologie bij aansluiting op A67: proefsleuvenonderzoek gericht op grafvelden</li> <li>• Fasering: uitstel mag nooit leiden tot afstel deel GPL / benodigd deel GPL open voordat bediende plandelen worden ontwikkeling (ter voorkoming sluipverkeer op onderliggend wegennet</li> <li>• Betrokken bij voortraject. Akkoord met Voorkeursalternatief (VKA)</li> <li>• Bij alternatief III ontbreekt de aftakking vanaf de Californischeweg naar de nieuwe aansluiting op de A73. Leidt tot te negatief beeld op Horsterweg en Venrayseweg en daarmee voor alternatief III</li> <li>• In het verkeersmodel ontbreekt: CVI Raaiend, WTC, Venloseweg tussen Blerick en Grubbenvorst is in werkelijkheid niet onderbroken (intensiteiten op de Californische weg en in centrum Grubbenvorst daarmee te hoog ingeschat)</li> <li>• Verbreding viaduct Venrayseweg nijpender dan in MER aangegeven</li> <li>• In variant Bic 2012 komt aansluiting Grubbenvorst naar aansluiting bij veiling in gedrang</li> <li>• Toevoegen kaartje telpunten aan bijlage verkeer</li> <li>• Gemeente wil betrokken worden bij de keuzes Provincie betreffende maatregelen en het restrisiko externe veiligheid (in het kader van verantwoording groepsrisico)</li> </ul>
3 (102)	Waterschapsbedrijf Limburg		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanpassen zakelijk rechtzone rioolwaterpersleiding (2x2,5 m vanuit hart leiding) bij 7.5 kabels en leidingen p57</li> <li>• Aanpassen opmerking dat rioolwaterpersleiding buiten plangebied ligt: wordt een aantal keer gekruist en ligt in plangebied</li> <li>• Schrappen diameter in artikel 7 Leiding – Riool</li> <li>• Vervangen "waterleidingmaatschappij Limburg gemaal" in "gemaal Californië, in eigendom van Waterschapsbedrijf Limburg"</li> </ul>
4 (106)	Waterschap Peel en Maasvallei		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Instemming met het VKA</li> <li>• Opnemen primaire en secundaire watergangen op verbeelding, + beschermingszones en vertalen in regels</li> <li>• Verzoek contact over compensatie waterberging Siberië en Tradeport</li> <li>• Verzoek contact over vergunning in het kader van Keur voor het verleggen of overkluizen van primaire en secundaire watergangen</li> </ul>
5 (101)	Staatsbosbeheer		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Instemming met VKA</li> <li>• Gebruik ecoduct door golfers op zich geen probleem, als het ecoduct robuust</li> </ul>

Nr.	Naam	Adres	Reacties
6 (103)	<b>Belangenorganisaties</b> Stichting Milieufederatie Limburg		<ul style="list-style-type: none"> <li>• genoeg wordt uitgevoerd en niet gebruikt wordt voor andere doeleinden</li> <li>• Planologische inpassing ecoduct en aanvoerroutes, ook op verbeelding</li> <li>• Niet duidelijk welke maatregelen genomen worden ter voorkoming van gebruik GPL door sluipverkeer</li> <li>• Vreemd dat afsluiting op- en afritten A67 en A73 niet planologisch zijn meegenomen</li> <li>• Detailuitwerking ecoduct ontbreekt. Niet duidelijk of deze voldoende kwaliteit heeft.</li> <li>• Ecoduct dient tegelijk met eerste fase GPL gerealiseerd te worden. Geen fasering</li> <li>• Onduidelijk is in welke omvang en kwaliteit nog niet gerealiseerd natuurcompensatie uit eerdere plannen in meegenomen in bepaling werkelijke hoeveelheid te compenseren ha's natuur (o.a. derde sport Groene Ladder).</li> <li>• Helder overzicht gevraagd van natuur die verloren gaat, natuur die gecompenseerd wordt en de locatie waar gecompenseerd wordt</li> <li>• Planologische verankering natuurcompensatie ontbreekt.</li> <li>• Compensatie dient geregeld te zijn voor aanleg GPL</li> <li>• Weinig invulling C2C principes: vraag om nadere uitwerking</li> <li>• Gemis PM 2.5 onderzoek</li> <li>• Aanleg 2x2 strookt niet met fasering gerelateerd aan verkeersprognoses. In 2020 wordt zelfs uitgegaan van prognoses waarvoor 2x1 toereikend zou zijn.</li> </ul>
7 (306)	Vereniging Behoud de Parel Grubbenvorst		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Idem aan reactie 6, aanvullende opmerkingen:</li> <li>• Grootschalige ontwikkeling Greenport staat tegen</li> <li>• Vereniging staat afwijzend tegenover Greenport en Greenportlane</li> <li>• Keuze 2x2 aanleg laat zien dat fasering niet serieus uitgewerkt wordt.</li> <li>• Greenportlane bewust als sluiproute daar op knooppunt Zaarderheiken een teveel aan fijnstof is</li> <li>• GPL doorsnijdt kwetsbare gebied ten westen van Venrayseweg en maakt inbreuk op uitgangspunt POL 1998.</li> <li>• Keuze ecoduct is kostbaar en onnodig</li> <li>• C2C: vage terminologie. Pleidooi voor begrip duurzaam in betekenis van people, profit en planet. Het ontbreekt aan een set concrete afrekenbare doelstellingen.</li> <li>• Gemis fijnstofmeting (verwijzing naar "Utrecht"), vereniging trekt berekende waarden sterk in twijfel</li> </ul>
8 (341,	Stichting Groen Groep Sevenum		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanbeveling: leg de weg tweebaans aan, pas de weg goed groen in het landschap en bgin direct met ecologische hoofdstructuur (EHS)</li> <li>• Traffic Port is belemmering voor Greenportlane en Greenport</li> <li>• C2C principe leefomgeving en aantasting landschap worden niet gehaald</li> <li>• Gemis landschappelijke integratie en voorkomen negatieve effecten leefomgeving in doelstelling</li> </ul>

Nr.	Naam	Adres	Reacties
342)			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemis in beleidskader: Landschapskader Noord-Limburg, landschapsbeleidsplan Stadsgewest Venlo en Sevenum, Stimuleringsplan</li> <li>• Gemis onderzoek naar verdiepte ligging</li> <li>• Bij verhoogde ligging of op maaiveld wordt maximale inspanning verwacht voor landschappelijke afscherming westzijde met zware groenzone om licht, geluid en andere negatieve effecten(fijnstof) af te vangen</li> <li>• Onduidelijk welke extra maatregelen genomen worden om geluidhinder te voorkomen</li> <li>• Verzoek oplossing / afvang fijnstof aan westzijde GPL</li> <li>• Gemis PM 2.5 onderzoek</li> <li>• Verzoek inzicht in verlichting weg</li> <li>• Gemis kwaliteit GPL omgeving vanuit omliggende landschap. Verzoek beeldkwaliteitsplan en visualisaties.</li> <li>• Wenselijk weg te begeleiden met opgaande groenstrook</li> <li>• Gemis steenuilen, kerkuilen, grutto's (zie reactie 9)</li> <li>• Verwachte inspanning om ook negatief effect geluid en licht op natuurwaarden zoveel mogelijk te voorkomen</li> <li>• Gemis compensatie doorsnijding groenstrook Trade Port West</li> <li>• Voorkomen horizonvervuiling en inzetten op landschapscompensatie</li> <li>• Gemis oplossingen langzaamverkeerroutes (fietsers en wandelaars)</li> <li>• Idem aan reactie 8, minus opmerkingen over geluid, fijnstof en licht, horizonvervuiling, recreatie</li> <li>• Aanvullende opmerkingen:</li> <li>• Gemis compensatie Steenuil, Kerkuil, Ransuil, Grutto, Veldleeuwerik, Patrijs en Gele Kwikstaart, Scholekster</li> <li>• Bezwaar tegen opmerking dat negatieve invloed licht en geluid niet gecompenseerd hoeft te worden</li> <li>• gemis versnippering en verdroging bestaande weidevogelgebieden</li> </ul>
9 (343, 344)	Vogelwerkgroep 't Hökske		
	<b>Bedrijven</b>		
10 (305)	Rotterdam Rijn Pijpleiding		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aparte doeleindenomschrijving voor leidingen (check ook eventueel effect op externe veiligheid)</li> <li>• Geen natuurcompensatie in leidingenstrook</li> <li>• Aanpassing regels railverkeer (o.a. hoogte, check ook eventueel effect op ontwerp))</li> </ul>
11 (303)	Prorail		
12 (307)	Traffic Port Venlo		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inbreuk VKA op ontwikkeling Traffic Port =&gt; verzet tegen VKA</li> <li>• Traffic Port hard uitgangspunt voor GPL</li> <li>• Verschuiven GPL / omklappen aansluitvorm</li> </ul>
13 (411)	ZON vastgoed B.V. & Floraholland U.A. (via Boels Zanders Advocaten	"Freshpark"	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ondersteunen GPL</li> <li>• Vrees grote nadelige effecten VKA voor bedrijfsvoering en bereikbaarheid</li> <li>• VKA gaat ten koste van uitbreidingsmogelijkheden fase II Freshpark Venlo</li> </ul>

Nr.	Naam	Adres	Reacties
14 (338)	Stichting Golfpromotie Venlo		<p>(FPV) terrein</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen inzicht in wijze van compensatie verloren grond (in de vorm van vervangende gronden)</li> <li>• VKA voorziet niet in logistieke aansluiting FPV terrein</li> <li>• Aantal strategische gronden nog niet in bezit van Fresh Park of Provincie</li> <li>• Hoge archeologische verwachtingswaarde FPV terrein. Kans op vertraging aansluiting</li> <li>• Voorkeur voor verschuiving aansluiting richting noorden en compensatie EHS elders</li> <li>• Hoogte aansluiting gaat ten koste van zichtlocaties Fresh Park</li> <li>• Hoogte aansluiting bemoeilijkt aansluiting FPV</li> <li>• Hoogte aansluiting leidt tot geluidbelasting</li> <li>• VKA noodzaakt tot aanpassen masterplan FPV en extra investeringen, waarvoor geen compensatie is geregeld</li> <li>• VKA bijt met intentieovereenkomst FPV en Horst aan de Maas</li> <li>• VKA leidt tot vertraging Bestemmingsplanprocedure Veiling ZON, extra werkzaamheden en kosten</li> <li>• VKA leidt tot grote verkeerstechnische problemen, o.a. door afsluiten afrit 12, overbelasting Venrayseweg</li> <li>• Uitbreiding FPV te klein aangegeven op blz. 9 van toelichting en op blz. 14 van natuurcompensatieplan</li> <li>• Risico dat aansluiting op FPV terrein niet tijdig gerealiseerd kan worden</li> <li>• Op blz. 29 toelichting staat ten onrechte dat aansluiting al geregeld is: het bestemmingsplan moet nog worden vastgesteld</li> <li>• Op blz. 29 bestaande afrit 12 moet in stand blijven</li> <li>• Herplant jeneverbes betreft oprit A73</li> <li>• Zoekgebied POG deels gelegen binnen bestemmingsplan Veiling ZON</li> <li>• In luchtkwaliteitsrapport is geen rekening gehouden met gewijzigde regeling</li> <li>• FPV vreest belemmerd te worden in haar activiteiten vanuit luchtkwaliteit door komst GPL</li> <li>• VKA en afsluiten afrit 12 leidt tot vertraging bereikbaarheid brandweer =&gt; verzoek onderzoek verkorting aanrijtijd</li> <li>• Bermsloot aangegeven op kaart</li> <li>• Bezwaar tegen VKA dwars door geplande golfbaan</li> <li>• Compensatie gemaakte plankosten</li> </ul>
15 (406)	Schreurs Oliemaatschappij B.V. en Wegrestaurant Heierhoeve B.V. (via Vlaminckx Advocaten( (1)	Columbusweg 53 Venlo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen of nauwelijks bezwaar tegen locatie GPL op zich maar tegen aansluiting op A67</li> <li>• Directe ligging aan A67 van grote betekenis voor bedrijfsvoering</li> <li>• Extra kosten gemaakt voor zichtlocatie aan A67, ligging nabij aansluiting</li> <li>• Nieuwe aansluiting A67 leidt tot schade door omrijafstand</li> </ul>

Nr.	Naam	Adres	Reacties
16	Scania Beheer B.V. (via (417) Vlaminckx Advocaten) (1)	Columbusweg 45	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Leidt ook tot meet luchtverontreiniging</li> <li>• Opmerkelijk dat ontwerp inpassingsplan en Tracénota MER met geen woord rept over bestaande bedrijvigheid Trade Port West (TPW)</li> <li>• Onvoldoende onderzoek naar alternatieven</li> <li>• Ontsluiting Floriade belangrijker dan toekomstvaste en duurzame ontsluiting Klavertje 4 (K4)</li> <li>• Geen onderzoek gedaan naar economische effecten</li> <li>• Eenzijdige focus gericht op beoogde toekomstige gebiedsontwikkeling maar voorbijgaand aan belang bestaande bedrijvigheid</li> <li>• Keuze gemaakt op grond van ver toekomstscenario, dat op geen enkel fundament is gebaseerd</li> <li>• Twijfel bij stelling dat bestaande afrit A67 niet meer is berekend op verdere toename van verkeersstroom, onduidelijkheid over aannames</li> <li>• Onduidelijk of aanpassing van bestaande aansluiting onderzocht is</li> <li>• Onderzoek naar omrijtijd en extra milieueffect (luchtkwaliteit) ontbreekt</li> <li>• Onduidelijk is waarom Traffic Port als harde belemmering beschouwd moet worden</li> <li>• Waarom geen parallelbaan langs snelweg met meerdere ontsluitingen onderzocht</li> <li>• Voorstel voor alternatieve aansluiting (zie reactie zelf)</li> <li>• Twijfel bij beoordeling alternatief A op doelbereik</li> <li>• Hoe past keuze binnen c2c principes</li> <li>• Beargumentering dat B beter voldoet dan A vanuit standpunt RWS onvoldoende en onzorgvuldig. Schriftelijk standpunt RWS gevraagd</li> </ul> <p data-bbox="862 962 1288 986">Punten uit achtergrondrapport VMC</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• GPL gericht op toekomstige ontwikkeling. Impliciet verondersteld dat GPL geen betekenis heeft voor bestaande bedrijvigheid</li> <li>• Onvoldoende onderzoek naar fasering met groei K4</li> <li>• Onvoldoende onderzoek naar mogelijkheden optimalisering bestaande aansluiting</li> <li>• Gemis creatief, vindingrijk verkeerskundig ontwerpen</li> <li>• Teveel gewicht aan beleid RWS</li> <li>• Beoordeling van alternatieven op zich is een juist (!)</li> <li>• Kritische kanttekening: A beoordeeld in huidige vorm, andere alternatieven in geoptimaliseerde vorm</li> <li>• Alternatief AB reëel, met aanpassing (parallelstructuur)</li> </ul>
17	(425) EST Trailerservice B.V. (via Vlaminckx Advocaten)	Tasmanweg 6 Venlo	Idem aan reactie 15
			idem aan reactie 15

<b>Nr.</b>	<b>Naam</b>	<b>Adres</b>	<b>Reacties</b>
	(1)		
18 (313)	Claessen Fruit & Vegetables B.V. (1)	Columbusweg 27 Venlo	Idem aan reactie 15
19 (311)	Fouragehandel Claessen B.V. (1)	Columbusweg 27 Venlo	Idem aan reactie 15
20 (314)	Claessen Holding B.V. (1)	Columbusweg 27 Venlo	Idem aan reactie 15
21 (315)	Claessen II B.V. (1)	Columbusweg 27 Venlo	Idem aan reactie 15
22 (324)	Claessen Tankcleaning B.V. (1)	Columbusweg 27 Venlo	Idem aan reactie 15
23 (335)	Claessen Onroerend Goed B.V. (1)	Columbusweg 27 Venlo	Idem aan reactie 15
24 (337)	Claessen Transport B.V. (1)	Columbusweg 27 Venlo	idem aan reactie 15
25 (327)	Clabe B.V. (1)	Columbusweg 27 Venlo	Idem aan reactie 15
26 (316)	Agri Trade GmbH (1)	Columbusweg 27 Venlo	Idem aan reactie 15
27 (317)	VTO B.V. (1)	Columbusweg 27 Venlo	Idem aan reactie 15
28 (318)	Rined Fourages B.V. (1)	Columbusweg 27 Venlo	Idem aan reactie 15
29 (319)	Thermoking Transportkoeling (1)	Willem Barentszweg 10 Venlo	Idem aan reactie 15
30 (320)	Office Depot International B.V. (1)	Columbusweg 33 Venlo	Idem aan reactie 15
31 (321)	H.E. Real Estate B.V. (1)	"Trade Port West"	Idem aan reactie 15
32 (322)	Allers Bedrijfswagens B.V. (1)	Tasmanweg 1 Venlo	Idem aan reactie 15
33 (323)	Eurosteel B.V. (1)	Van Heemskerckweg 10 Venlo	Idem aan reactie 15
34 (326)	Manders Transport B.V. (1)	Van Heemskerckweg 7 Venlo	Idem aan reactie 15

<b>Nr.</b>	<b>Naam</b>	<b>Adres</b>	<b>Reacties</b>
35 (336)	Translog Venlo B.V. (1)	Columbusweg 25 Venlo	Idem aan reactie 15
36 (339)	Seacon Logistics B.V. (1)	Celsiusweg 66 Venlo	Idem aan reactie 15
37 (340)	Lemmen B.V. (1)	Van Heemskerckweg 18 Venlo	Idem aan reactie 15
38 (345)	Frappa Rubbercompany B.V. (1)	Columbusweg 49 Venlo	Idem aan reactie 15
39 (346)	DSM Nutritional Products (1)	Columbusweg 24 Venlo	Idem aan reactie 15
40 (347)	Jan Schouten Autobanden (1)	Columbusweg 49 Venlo	Idem aan reactie 15
41 (348)	Tommy Hilfiger Europe B.V. (1)	Marco Poloweg 3,5, 7 Venlo	Idem aan reactie 15
42 (350)	Geodis Vitesse Netherlands B.V.(1)	Columbusweg 24 Venlo	Idem aan reactie 15
43 (351)	Vitesse Logistics B.V. (1)	Columbusweg 24 Venlo	Idem aan reactie 15
44 (352)	Janssen Beheer B.V. en Janssen Vastgoed Venlo B.V. (1)	Livingstoneweg 4 Venlo	Idem aan reactie 15
45 (355)	DSV Road B.V. (1)	Tasmanweg 2 Venlo	Idem aan reactie 15
46 (514)	Allers Bedrijfswagens Venlo B.V. (1)	Tasmanweg 1 Venlo	Idem aan reactie 15
47 (515)	dhr. F. Zijlmans (1)	Columbusweg 47 Venlo	Idem aan reactie 15, aanvullende opmerking: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Acht Provincie aansprakelijk voor de planschade en het gemis aan inkomen / oudedagvoorziening</li> <li>• Geen of nauwelijks bezwaar tegen locatie GPL op zich maar tegen aansluiting op A67</li> <li>• Ggemis motivering in POL aanvulling dat tracévoorkeur in TNMER overgenomen wordt</li> <li>• Opmerkelijk dat POL aanvulling wel spreekt over veilingen, Floraide e.d., maar niet over Trade Port West, terwijl TPW toch het speerpunt van Venlo vormt op gebied van logistiek</li> <li>• Waarom geen onderzoek naar mogelijkheden nieuwe logistiek nabij bestaande</li> </ul>
48 (308)	Nedinsco Venlo B.V.	Jan van Riebeeckstraat 5 Venlo	



Nr.	Naam	Adres	Reacties
			<ul style="list-style-type: none"> <li>en nabij bestaande aansluiting ?</li> <li>• Gemis afweging nadelige gevolgen VKA aansluiting A67</li> <li>• Niet in overeenstemming met ruimtelijk ontwerp en C2C principes</li> <li>• Fasering onvoldoende onderzocht</li> </ul>
49 (309)	Collin B.V.	James Cookweg 8 venlo	Idem aan reactie 15
50 (310)	Enfa Groep B.V.	Vasco da Gamaweg 5 Venlo	Idem aan reactie 15
51 (312)	Boart Longyear B.V.	Columbusweg 8 Venlo	Idem aan reactie 15
52 (325)	KLG Europe B.V.	Columbusweg 10 Venlo	Idem aan reactie 15
53 (328)	Frans Zijlmans Truck Wash Heierhoeve B.V.	Columbusweg 47	Idem aan reactie 15, aanvullende opmerking: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Acht Provincie aansprakelijk voor de planschade en omzetsdaling</li> </ul>
54 (329)	Sanclaud B.V.	Magalhaesweg 2 en 4 Venlo	Idem aan reactie 15
55 (330)	Sanclaud B.V.	Vasco da Gamaweg 17 Venlo	Idem aan reactie 15
56 (331)	Th. van Dooren O.G.	Columbusweg 35 Venlo	Idem aan reactie 15
57 (332)	Th. van Dooren O.G.	Olivier van Noortweg 10 Venlo	Idem aan reactie 15
58 (333)	Arte Espina B.V.	Olivier van Noortweg 96 Venlo	Idem aan reactie 15
59 (334)	Sanclaud B.V.	Van Heemskerckweg 1, 1b, 3 en 5 Venlo	Idem aan reactie 15
60 (353)	S.L.E. B.V.	Magalhaesweg 8d Venlo	Idem aan reactie 15
61 (408)	Encore+ Netherlands B.V. (via DTZ Zadelhoff)	Columbusweg 24 en Tasmanweg 14	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gevoel dat afsluiten afslag 39 ingegeven is door Floriade</li> <li>• Afsluiten afslag leidt tot onredelijk hoge kosten, verstoringen en waardevermindering</li> <li>• Afsluiten leidt tot 7 km omrijden</li> <li>• Verzoek onderzoek minder drastische maatregelen, b.v. gefaseerde afsluiting</li> <li>• Onderbouwing van keuze vanuit economische gevolgen voor bedrijven ?</li> <li>• Het uitvoeren van verschillende MER-nderzoeken voor de verschillende deelontwikkelingen is strijdig met art 14.4c, 14.5 Wm (één MER voor</li> </ul>
62 (414,	Fundako B.V. en Maasbilt B.V. (via Nova	"aansluiting A73"	

Nr.	Naam	Adres	Reacties
415)	Vastgoedontwikkeling B.V.)		<p>samenhangende projecten)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Omdat het eindbeeld van K4 nog niet duidelijk is is het nog niet mogelijk volledig en nauwkeurig onderzoek te doen naar milieugevolgen van de GPL&gt; de TN/MER is daarmee onvolledig en onnauwkeurig</li> <li>• Publiekstrekkingen genoemd, maar niet uitgewerkt</li> <li>• Gezien de ruimtelijke en functionele samenhang tussen de GPL en de gebiedsontwikkeling kunnen de milieugevolgen niet volledig in kaart worden gebracht als van de referentiesituatie ref K4 wordt uitgegaan.</li> <li>• Referentiesituatie is situatie zonder GPL en zonder K4 = ref z</li> <li>• Met het hanteren van ref k4 als referentiesituatie worden de milieugevolgen agv de GPL onderschat</li> <li>• Ruimtelijk ontwerp K4 is slechts aan te merken als visie en kan daarom niet als basis dienen voor aannames tav verkeer</li> <li>• Gemis gebruik bandbreedtes in verkeersonderzoek (zoals in richtlijnen gevraagd)</li> <li>• Gemis ontwerp van ontsluitingsstructuur gebied</li> <li>• In deel D ontbreekt modelbeschrijving, kaarten en een overzicht van intensiteiten</li> <li>• Opmerkingen op verkeer hebben ook gevolgen voor geluid</li> <li>• Gemis onderzoek naar cumulatie geluid, gezien vanuit relatie GPL en K4, maar ook hier nog geen goed onderzoek mogelijk gezien onduidelijk eindbeeld K4</li> <li>• Vraag is of hogere waarde aanvraag voldoende is als cumulatie niet is meegenomen</li> <li>• Opmerkingen op verkeer hebben ook gevolgen voor luchtkwaliteit</li> <li>• Conclusie in MER dat er geen normen worden overschreden klopt niet met het ontwerp inpassingsplan waaruit blijkt dat in 2012 met en zonder GPL wel normen worden overschreden</li> <li>• Onduidelijk over invulling K4 geeft onduidelijkheid over bronnen externe veiligheid en vervoer gevaarlijke stoffen over GPL.</li> <li>• Externe veiligheid voldoet niet aan richtlijnen</li> <li>• De effecten van de GPL op natuur worden itt andere thema's vergeleken ten opzichte van 2012, echter met verkeersintensiteiten van 2020. Moet toegelicht worden.</li> <li>• Natuur voldoet niet aan richtlijnen: gemis aanvullende natuurcompensatie en borging compensatie in het inpassingsplan.</li> <li>• Milieuzonering K4 niet betrokken in onderzoek</li> <li>• Alleen NO2 en fijnstof onderzocht</li> <li>• Collectieve vervoersvormen niet onderzocht</li> <li>• Alternatief trein niet onderzocht</li> <li>• VKA is niet meest duurzame alternatief (AB-II)</li> <li>• VKA is niet het alternatief met minste milieugevolgen (A)</li> <li>• GPL is pas goed te onderzoeken als er meer duidelijkheid is over invulling K4</li> </ul>

Nr.	Naam	Adres	Reacties
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nog onderzoek naar fasering niet opgenomen in voorschriften ontwerp-inpassingsplan, in strijd met uitspraak RvS: noordelijk en zuidelijk deel van de GPL hangen dusdanig samen, dat ze in samenhang moeten worden gezien.</li> <li>• In een faseringsregeling kunnen bebouwingsmogelijkheden in plangebied niet afhankelijk worden gesteld van de benutting van bebouwingsmogelijkheden buiten het plangebied (in strijd met rechtszekerheidsbeginsel, uitspraak RvS)</li> <li>• Onduidelijk waarom fasering wordt overwogen, gezien risico sluipverkeer</li> <li>• Onduidelijk is of het zuidelijk deel GPL wordt gerealiseerd binnen planperiode, gezien afhankelijkheid van K4. In strijd met Wro</li> <li>• Nut en noodzaak GPL onvoldoende onderbouwd gezien onzekerheid invulling K4</li> <li>• Geen noodzaak aanwijzing ex art 3.4 Wro</li> <li>• GPL kan, vanuit Wro gezien, niet gefaseerd aangelegd worden</li> <li>• Onduidelijk hoe verkeersintensiteiten luchtkwaliteitsonderzoek zijn bepaald</li> <li>• Onduidelijk hoe samenhangende ontwikkelingen in luchtkwaliteitsonderzoek zijn meegenomen.</li> <li>• In het luchtkwaliteitsonderzoek voor de GPL moeten ook de gevolgen voor de luchtkwaliteit van de aangrenzende locaties worden beschouwd.</li> <li>• Begrip autonome ontwikkeling niet goed gehanteerd. Als autonome ontwikkeling geen ontwikkeling van K4 zou worden opgenomen, maar een zuivere voortzetting van de huidige situatie, dan zou er mogelijk in 2012 geen overschrijding van de grenswaarden plaatsvinden door de autonome situatie. In dat geval dient ontwikkeling K4 opgenomen te worden bij ontwikkeling GPL en mogelijk wel overschrijding van grenswaarden door GPL.</li> <li>• Uit PIP blijkt niet dat Provincie aanbevelingen ten aanzien van externe veiligheid overneemt</li> <li>• Uit recente jurisprudentie blijkt dat het verlenen van en ontheffing tbv ruimtelijke ontwikkeling zich niet verdraagt met Habitatrictlijn =&gt; FFW staat daarmee uitvoerbaarheid bouwplan in de weg</li> <li>• Onduidelijk over uitvoering, borging en bekostiging compensatie EHS en daarmee over uitvoerbaarheid voornemen</li> <li>• Onduidelijk welke voorwaarden waterschap stelt bij instemming met watertoets</li> <li>• Onduidelijk over uitvoering, borging en bekostiging compensatie water</li> <li>• Gemis aanvullende bodemonderzoeken</li> <li>• Sprake van aanzienlijk schade en onevenredige belangenbeschadiging =&gt; verzoek om planschade</li> <li>• Onduidelijk over financiële uitvoerbaarheid, o.a. rekening houdend met kosten compensatie en planschade, onduidelijkheid verevening</li> <li>• Onduidelijkheid over aanmeldingsplichtige staatssteun en gevolgen voor</li> </ul>

Nr.	Naam	Adres	Reacties
63 (423)	Cumberland Holding B.V. (via Kennedy Van der Laan Advocaten)		uitvoerbaarheid Idem reactie 62
64 (419, 420)	Exploitatiemaatschappij Pegasus B.V, Maasbilt B.V., Nova Vastgoedontwikkeling B.V., en dhr. in 't Zandt (via Kennedy Van der Laan Advocaten)		Idem reactie 62
65 (2x, 421)	Heijmans Infrastructuurontwikkeling B.V. (via Kennedy Van der Laan Advocaten)		Idem reactie 62
66 (424)	Beusker's Apparatenfabriek B.V. (via Dirkzwager Advocaten en Notarissen)	Jan van Riebeeckweg 5 Venlo	Idem aan reactie 15
67 (502)	F. Zijlmans	Columbusweg 47 Venlo	<ul style="list-style-type: none"> <li>VKA leidt er toe dat bedrijf niets meer waard wordt (50 jaar lang opgebouwd)</li> </ul>
68 (301)	Wayland Nova B.V.	"Siberie"	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bezwaar tegen het feit dat PIP uitsluitend de realisatie van de GPL mogelijk maakt en niet de verdere aansluiting richting Siberie</li> <li>Bij vervallen aansluiting A67 ontstaat onduidelijke situatie ontsluiting Siberie en mogelijk onacceptabele verslechtering bereikbaarheid fase 3 en 4 Siberie</li> <li>Rechtstreekse aansluiting Zonneveld/Siberie op afrit A67 ?</li> </ul>
69 (302)	Hortus Regius B.V.	"Siberie"	Idem aan reactie 68
70 (304)	Fortaplant B.V.	"Siberie"	Idem aan reactie 68
71 (349)	Dhr. en mevr. Peeters (via Arvalis Juristen)	Siberie 5 Maasbree	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alternatief C heeft grote invloed op bedrijf Siberie en op lucht en geluid</li> <li>Onduidelijk hoe GS in de toekomst met het huidige plan een beperking van geluidsoverlast en daarmee woon- en leefklimaat garandeert</li> <li>Zorgen over verwachte toename geluidsoverlast door wegverkeer op A67</li> <li>Vraag of voldoende rekening is gehouden met cumulatie van het verkeer in de omgeving van insprekers</li> <li>Vraagtekens bij resultaten akoestisch onderzoek</li> <li>Verontrusting over verhoging hogere waarden, minimaal gestelde norm al</li> </ul>

Nr.	Naam	Adres	Reacties
72 (354)	Nature's Green Siberie B.V.	"Siberie"	<p>onaanvaardbaar</p> <p>Idem aan reactie 68</p>
73 (356)	Van der Horst Nertsfokkerij B.V.	Romerweg 28 Sevenum	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vrees voor grote problemen voor nertsfokkerij door met name toename van licht</li> <li>• Voorkeur voor variant A-I</li> </ul>
<b>Bewoners</b>			
74 (506)	M. Verstegen	Heierkerkweg 7 Venlo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wat betekent het voor gezondheid wanneer we in de toekomst uit alle windrichtingen te maken krijgen met inademen van fijnstof</li> </ul>
75 (404)	dhr. en mevr. Verstegen (via Achmea Rechtsbijstand)	Heierkerkweg 7 Venlo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verwachten/vrees grote overlast en onevenredige benadeling van de leefbaarheid van woning, perceel en directe omgeving</li> <li>• Door de aanleg van GPL wederom vertrekken van gezinnen uit buurtschap Heierhoeve, afname basis goede sociale leefomgeving</li> <li>• Doorsnijding buurtschap door GPL</li> <li>• Aanvraag ontheffing geluidsoverlast biedt geen oplossing</li> <li>• Onduidelijk of cumulerende geluideffecten van omliggende industrie, wegen, spoor en veiling zijn meegenomen in berekeningen voor geluid en lucht</li> <li>• Vrees dat door saldering de gehele directe woonomgeving extra geluidbelast zal zijn</li> <li>• Beeld dat gehele gebied wordt opgeofferd voor ontwikkelingen Greenport</li> <li>• Twijfel bij leefbaarheid omgeving</li> <li>• Vraag of Provincie een gezond leefklimaat durft te garanderen</li> <li>• Vrees toename lichtoverlast</li> <li>• Aandacht voor hinder tijdens aanleg</li> <li>• Mening dat overheid een meetinstrument zou moeten ontwikkelen om de gevolgen van sociaal, psychisch en lichamelijk welbevinden te meten bij mensen die al jarenlange druk door overheidsbelangen lijden.</li> <li>• Gevoel jarenlange aantasting van sociale en culturele waarden, aantasting omgeving en natuur in steeds enger wordende wurgreep van belangen</li> </ul>
76 (505)	P . Stassen	Heierkerkweg 8b Venlo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen nulmeting uitgevoerd</li> <li>• Onduidelijk welke parameters er door de GPL zullen veranderen: geluid, nachtelijk licht, CO2, NO, NO2, fijnstof, omgevingstemperatuur</li> <li>• Niet aangegeven hoeveel voertuigen van de weg gebruik maken</li> <li>• Noodzaak weg niet aangetoond</li> <li>• Alternatief I heeft de meest uitgebreide en meest complexe op- en afritstructuur, meest ingrijpende effecten op het milieu</li> <li>• Effect ten oosten van A73 ter hoogte van afrit ook meenemen (in onderdeel van GPI)</li> <li>• Opinie dat B-I verdiept aangelegd moet worden, verhoogde ligging is de slechtste optie</li> </ul>

Nr.	Naam	Adres	Reacties
77 (413)	dhr. en mevr. Wijnhoven (via Van Boven en Van der Bruggen Advocaten)	Heierkerkweg 10 Venlo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanleg voor Floriade mag niet leidend zijn voor keuze</li> <li>• B-II beter voor Grubbenvorst en EHS dan B-I</li> <li>• B-I kan tijdens topdagen Floriade leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties</li> <li>• eis feitenlijke waardes en metingen</li> <li>• Onvoldoende gemotiveerd dat GPL B-I niet leidt tot significante aantasting EHS</li> <li>• Extra afslag op A73 tussen al bestaande heeft gevolgen voor verkeersveiligheid</li> <li>• Opheffen bestaande aansluiting heeft gevolgen voor verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en voor langzaam en recreatief verkeer en mogelijk openbaar vervoer</li> <li>• Niet gemotiveerd waarom RWS geen voorstander is van AB</li> <li>• Aspect herkenbaarheid zou ondergeschikt moeten zijn</li> <li>• Er dient niet voor B-I gekozen te worden</li> <li>• IV sluit beter aan bij hoofddoelstelling en tast EHS niet aan</li> <li>• Ruimtebeslag I in EHS is significant</li> <li>• Er dient daadwerkelijk een ecoduct te worden aangelegd</li> <li>• ontbreken van effect van licht op ecologie</li> <li>• ontbreken stimuleringsmaatregelen collectieve vormen van vervoer en fietsgebruik</li> <li>• Onderzoek luchtkwaliteit niet actueel</li> <li>• - gemis onderzoek PM 2,5</li> </ul>
78 (511)	M. Claassens	Heierkerkweg 12 Venlo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Komt er een nieuwe fietsbrug vanuit Heierhoeve/TPW naar Grubbenvorst/Fresh Park?</li> <li>• Onduidelijk waarom bij I de sociale aspecten het geringst zijn</li> <li>• Komt er een viaduct over de GPL thv Heierhoevenweg ?</li> <li>• Hoe steken golfers over ?</li> <li>• Hoe staat het met de komst van de golfbaan ?</li> <li>• Tegen komst uitbreiding bedrijventerrein TPN richting Venrayseweg/Floriade</li> <li>• Kan verruiming van de vaartijden van het veer Grubbenvorst-Velden de autoweg en brug ontlasten ?</li> <li>• Geen uitspraak over lichthinder bedrijventerreinen</li> <li>• (verhandeling over DSV ?)</li> <li>• Onduidelijkheid over dat fietspad langs Sevenumseweg niet nodig is</li> <li>• Hoge ligging GPL kan moeilijk ingepast worden</li> <li>• Verlichting is van verre te zien en geluid wordt niet tegengehouden</li> <li>• Brengt u eerst maar eens in kaart wat er de afgelopen jaren aan plannen en beloften zijn gebracht en wat daar van terecht is gekomen.</li> </ul>
79 (416)	mevr. J. Rutten-Roeffen (via DAS Rechtsbijstand )	Heierhoevenweg 2 venlo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vreest grote impact op woon- en leefomgeving door B-I (ingesloten door wegen: Venrayseweg en GPI)</li> <li>• Vermindering mogelijkheden voor gebruik met paarden</li> <li>• Onduidelijk waarom GPL zelf geen nieuw verkeer veroorzaakt, maar wel de</li> </ul>

Nr.	Naam	Adres	Reacties
80 (519)	J. Coopmans	Heierhoevenweg 2a Venlo	<ul style="list-style-type: none"> <li>verkeerstromen in het gebied verandert</li> <li>• Indruk dat weg en ligging met name is ingegeven door Floriade</li> <li>• Waarom voor een eenmalig evenement een dergelijke permanente oplossing en permanente inbreuk op omgeving ?</li> <li>• Daadwerkelijk effect van weg op gevel moet nog worden onderzocht</li> <li>• Geen instemming met aanvraag hogere geluidwaarde</li> <li>• Woning ligt vlak langs weg</li> <li>• Leg weg 200 m van woning aan of biedt mogelijkheid aankoop aan</li> <li>• Verslechtering woongenot</li> <li>• Fijnstof / geluidhinder</li> <li>• Waardedaling woning: wie gaat dit vergoeden?</li> <li>• Doorsnijding EHS</li> <li>• Leg weg aan langs oliepijpleiding</li> <li>• Waarom weg niet vlak onder Horst, bij G Driessen door de tuin ?</li> </ul>
81 (409)	dhr. en mevr. Engelen (via ARAG Rechtsbijstand)	Heierhoevenweg 4 Venlo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vrees onevenredige aantasting belangen door GPL door verslechtering woon-, leef- en werkklimaat</li> <li>• Verlies vrij uitzicht</li> <li>• Vrees geluidoverlast en slaapproblemen</li> <li>• Beperking in recreatieve mogelijkheden</li> <li>• Beperking ventilatiemogelijkheden</li> <li>• Vrees trillingsschade</li> <li>• Vrees verslechtering gezondheid door verslechtering luchtkwaliteit</li> <li>• Vrees schadelijk gevolgen dieren</li> <li>• Vrees veiligheid: door GPL een doodlopende weg</li> <li>• GPL 100 m opschuiven ?</li> <li>• Vrees negatieve gevolgen geluid, trillingen, luchtkwaliteit, beperking ventilatiemogelijkheden, isolement (kans op diefstal), verslechtering bereikbaarheid op werkklimaat (showroom hekwerken en opnamestudio)</li> <li>• Vrees voor lichthinder</li> <li>• GPL ligt in EHS en leidt tot ernstige aantasting van de landschappelijk en natuurwaarde.</li> <li>• Vraag aan te geven hoe voorzien wordt in aanvaardbare landschappelijke inpassing</li> <li>• Vrees geluidhinder. Twijfel bij akoestisch onderzoek. Onvoldoende motivatie</li> <li>• Uit het rapport kan niet worden opgemaakt wat de gevolgen zijn voor de luchtkwaliteit ter hoogte van woning</li> <li>• Onaanvaardbaar risico vervoer gevaarlijke stoffen over GPL</li> <li>• Ten onrechte geen SMB uitgevoerd</li> <li>• Ten onrechte geen inspraakprocedure voor ontwerp PIP</li> <li>• Vrees hinder aanlegfase</li> </ul>

Nr.	Naam	Adres	Reacties
82 (513)	T. Aerts-Nabben P.J.G. Aerts A.M. Poels-Aerts	Heierhoevenweg 5 Venlo Irenestraat 24 Grubbenvorst Land van Gelder 12 Grubbenvorst	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Graag aanpassing artikel 3.4 aanhef en onder b "indien geen wezenlijke verslechtering van de geluidssituatie optreedt" in "indien uit akoestisch onderzoek blijkt dat geen verslechtering van de werkelijke geluidbelasting optreedt"</li> <li>• Graag toevoegen aan artikel 10 "wijziging vindt niet plaats indien daardoor onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de ingevolge de bestemming gegeven gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken"</li> <li>• GPL maakt forse inbreuk of zelfs einde aan het genot in het gebied</li> <li>• Niet eens met VKA langs woning</li> <li>• Verlies vrij uitzicht</li> <li>• Geluidsoverlast: 55 dB is onacceptabel en juridisch niet correct</li> <li>• Gevaar gezondheid door toename fijnstof en stikstofdioxide</li> <li>• In TN/MER alleen GPL onderzocht en niet de invloed van bestaande snelwegen en nieuwe plannen in gebied: NGB, A74 en ontgrondingsgebied</li> <li>• Mogelijk benodigd zijn woning en perceel voor GPL onaanvaardbaar</li> <li>• Verlies mogelijkheden voor paardensport</li> <li>• Meer oog voor andere varianten</li> <li>• Wens om duidelijkheid van overheid over gebied</li> </ul>
83 (503)	H. Peelen	Heierhoevenweg 8 Venlo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ernstige schade door GPL op korte afstand van woning</li> <li>• Ontoelaatbaar fijnstof en geluid</li> <li>• Verkeersoverlast / verminderde bereikbaarheid</li> <li>• Verlies uitzicht, verlies landelijke ligging, horizonvervuiling</li> <li>• Woning onverkoopbaar, reeds beroep op planschade</li> <li>• Woning ligt dicht bij GPL, toch geen aanvraag hogere waarde ?</li> </ul>
84 (403)	J. Christis (via Achmea Rechtsbijstand)	Grubbenvorsterweg 44 Sevenum	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vrees geluidsoverlast (met name door sluipverkeer)</li> <li>• Is sluipverkeer meegenomen in geluidmodel</li> <li>• Is geluid omliggende industrieterreinen, autowegen, spoorlijn en veiling meegenomen in geluidmodel</li> <li>• Meer geluid door verhoogde ligging</li> <li>• Vrees gezondheidsklachten (met name door luchtkwaliteit)</li> <li>• In luchtonderzoek rekening gehouden met industrieterreinen en veiling</li> <li>• Vrees verkeersoverlast Grubbenvorsterweg (sluipverkeer)</li> <li>• Vrees schade aan (trillingen) en waardevermindering woning</li> <li>• Voornemens planschadeclaim in te dienen</li> </ul>
85 (601, 604)	dhr. Janssen en mevr. Lommen	Grubbenvorsterweg 49 Sevenum	<p data-bbox="862 1257 1411 1281">Idem aan reactie 8, aanvullende opmerkingen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verzoek sluipverkeer op Gubbenvorsterweg tot een minimum te beperken door de turbotonde Aartserfweg ook ten dienste te laten zijn voor Californie en geen sluipverkeer vanuit Sevenum door te voeren</li> <li>• Nulmeting geluid</li> <li>• Maximale inspanning om geluideffecten op omgeving te beperken</li> <li>• Twijfel bij conclusie dat geluid beneden wettelijke norm blijft</li> </ul>



<b>Nr.</b>	<b>Naam</b>	<b>Adres</b>	<b>Reacties</b>
86 (602)	mevr. Leenen	Grubbenvorsterweg 50 Sevenum	Idem aan reactie 85
87 (605)	Dhr. en mevr. Houben	Grubbenvorsterweg 62 Sevenum	Idem aan reactie 85
88 (402)	A. Kersten (via Accon/AVM)	Grubbenvorsterweg 66 Sevenum	<ul style="list-style-type: none"> <li>• GPL leidt tot belemmeringen en beperkingen voor de exploitatie van het melkveehouderijbedrijf, bedrijfsvoering en vermogenspositie</li> <li>• Vreemd dat aanduiding "wro-zone-verwerkelijking in de naaste toekomst" is opgenomen gelet op gebrekkig voortraject. Urgentie is tot nu toe niet gebleken. Bezwaar tegen aanduiding en mogelijkheden tot vervroegd overgaan tot onteigenen</li> <li>• Voorstellen voor wijziging : Opschuiven GPL in zuidoostelijke richting</li> <li>• Verlegging Gekkengraaf in oostelijke richting</li> <li>• Verzoek vergoeding procedurekosten</li> </ul>
89 (603)	dhr. en mevr. Obers	Grubbenvorsterweg 68 Sevenum	Idem aan reactie 85
90 (606)	Dhr. Maes en mevr. Derikx	Grubbenvorsterweg 72 Sevenum	Idem aan reactie 85
91 (517)	J. Bruinen J.J.M. Bruinen	Venrayseweg 107 Venlo Heierhoevenweg 1 Venlo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Door GPL beperkt in uitoefenen vak en uitbreidingsmogelijkheden bedrijf (glastuinbouw, agrarische gronden)</li> <li>• Waardevermindering</li> <li>• Pas 29 maart ingelicht over inlevering gronden tbv op- en afritten GPL</li> <li>• Verslechtering woon- en leefomgeving door geluidsoverlast en verkeershinder GPL</li> </ul>
92 (510)	Wijnhoven	Venrayseweg 109 Venlo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geluidsoverlast zal boven gestelde norm komen, vooral in nachturen zal dit tot overlast zorgen</li> <li>• Hoe zijn de geluidverminderende maatregelen na ca 5 jaar (zoab is na enige tijd niet meer zo verlagend)</li> <li>• Zorgen over fijnstof, te weinig onderzocht</li> <li>• Rekening houden met eerdere zienswijzen</li> <li>• Verzet tegen GPL op korte afstand van gronden en woning</li> <li>• In streekplanuitwerking 1999 is aangegeven dat ontsluitingsweg onnodig en onwenselijk (doorsnijding kwetsbaar natuurgebied)</li> <li>• GPL ligt buiten in 2006 aangegeven zoekgebied en komt niet overeen met Ruimtelijk Ontwerp K4</li> <li>• GPL zou meer naar noorden opgeschoven moeten worden: alternatief IV beter dan alternatief I</li> <li>• B-I leidt tot sluipverkeer Venrayseweg, verslechtering bereikbaarheid en overlast</li> <li>• Woon- en leefklimaat verslechteren onevenredig</li> <li>• Zienswijze ingediend tegen besluit hogere waarde</li> </ul>
93 (410)	J. Sanders (via Holland Gijzen Advocaten)	Venrayseweg 334 Venlo	

Nr.	Naam	Adres	Reacties
94 (507, 508)	P. Rutten	Venrayseweg 342 Venlo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zorgen over fijnstof</li> <li>• Gemis PM 2,5 onderzoek</li> <li>• Gemis meting achtergrondconcentratie</li> <li>• Twijfel bij resultaten luchtkwaliteitsonderzoek</li> <li>• Onvoldoende onderbouwing voor 2x2 aanleg (ipv gefaseerde aanleg, 2x1)</li> <li>• Behoud zich recht voor planschade te verhalen</li> <li>• Geen goede ruimtelijke ordening</li> </ul> <p data-bbox="864 421 1599 445">Alle overige ingediende zienswijzen bijgevoegd (niet bekeken)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezwaar tegen GPL zoals in PIP</li> <li>• Alleen aansluiting op A73 halverwege bestaande aansluitingen heeft nut (thv bedrijven Euroveen en AG-chem)</li> <li>• Onbegrip waarom voor Floriade extra aansluiting gemaakt moet worden</li> <li>• Hoe wordt compensatie geregeld voor bewoners gebied (waardevermindering woningen, geluidwerende voorzieningen, vervanging groen, planschade) ?</li> </ul>
95 (504)	F. Janssen	Venloseweg 38 Sevenum	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezwaar tegen plannen</li> <li>• Bedrijfsvoering wordt belemmerd</li> </ul>
96 (407)	J. van Enckevort (via Accon/AVM)	Venloseweg 53 Sevenum	<p data-bbox="864 727 1189 751">vergelijkbaar met reactie 88</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• GPL leidt tot belemmeringen en beperkingen voor de exploitatie van het fruitteeltbedrijf, bedrijfsvoering en vermogenspositie</li> <li>• Vreemd dat aanduiding "wro-zone-verwerkelijking in de naaste toekomst" is opgenomen gelet op gebrekkig voortraject. Urgentie is tot nu toe niet gebleken. Bezwaar tegen aanduiding en mogelijkheden tot vervroegd overgaan tot onteigenen</li> <li>• Opschuiven GPL in oostelijke richting</li> <li>• Handhaven waterhuishouding</li> <li>• Inpassing zodanig dat verhoogde ligging geen nadelige invloed heeft op fruitteelt</li> <li>• Handhaving huidige op- en afritten A67</li> <li>• Verzoek vergoeding procedurekosten</li> <li>• Onvoldoende motivatie noodzaak GPL</li> <li>• Onvoldoende onderzoek alternatieven vervoer over spoor en water</li> <li>• Verhoogde ligging leidt tot aantasting landschapskwaliteit en ecologische kwaliteit westelijk van Zeesweg</li> <li>• Voorkeur GPL in tunnelbak</li> <li>• Gemis PM 2,5 onderzoek</li> <li>• Gemis onderzoek SO2 en NH3 IV bedrijven</li> </ul>
97 (512)	A. Lukker	Zeesweg 10 Sevenum	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Onvoldoende onderzoek alternatieven vervoer over spoor en water</li> <li>• Verhoogde ligging leidt tot aantasting landschapskwaliteit en ecologische kwaliteit westelijk van Zeesweg</li> <li>• Voorkeur GPL in tunnelbak</li> <li>• Gemis PM 2,5 onderzoek</li> <li>• Gemis onderzoek SO2 en NH3 IV bedrijven</li> </ul>
98 (405)	dhr. en mevr. Ostolski (via Achmea Rechtsbijstand)	Heerweg 1 Sevenum	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Onvoldoende motivatie provinciaal belang</li> <li>• Nog te vroeg voor besluit GPL gezien onduidelijkheid eindbeeld K4</li> <li>• Verzoek onderzoek verdiepte ligging</li> <li>• Onvoldoende duidelijkheid over verhoogde ligging, geluidwallen e.d. =&gt; gemis beeldkwaliteitsplan</li> </ul>

Nr.	Naam	Adres	Reacties
99 (401)	fam. van Enkevort (via Accon/AVM)	Dorperdijk 17, 19, 20, 22 Sevenum	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maximale inspanning verwacht voor gedegen groenstrook om licht, geluid, fijnstof en andere negatieve effecten te vangen</li> <li>• Vrees voor geluidsoverlast =&gt; wens scherm met een strook opgaande beplanting</li> <li>• Duidelijkheid gewenst over verlichting</li> <li>• Gemis steenuil, kerkuil, grutto's (zie ook reactie 9)</li> <li>• Horizonvervuiling</li> <li>• Sluipverkeer</li> <li>• Onvoldoende aandacht voor langzaam verkeer</li> <li>• Verzoek sluipverkeer op Gubbenvorsterweg tot een minimum te beperken door de turbotonde Aartserweg ook ten dienste te laten zijn voor Californie en geen sluipverkeer vanuit Sevenum door te voeren</li> </ul> <p>vergelijkbaar met reactie 88</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• GPL leidt tot belemmeringen en beperkingen voor de exploitatie van het loonwerkbedrijf, bedrijfsvoering en vermogenspositie</li> <li>• Vreemd dat aanduiding "wro-zone-verwerkelijking in de naaste toekomst" is opgenomen gelet op gebrekkig voortraject. Urgentie is tot nu toe niet gebleken. Bezwaar tegen aanduiding en mogelijkheden tot vervroegd overgaan tot onteigenen</li> <li>• Opschuiven GPL of alternatief tracé</li> <li>• Inpassing zodanig dat verhoogde ligging geen nadelige invloed heeft op fruitteelt</li> <li>• Verzoek vergoeding procedurekosten</li> </ul>
100 (412)	A. van Enkevort (via Accon/AVM)	Dorperdijk 19 Sevenum	<p>vergelijkbaar met reactie 88</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• GPL leidt tot onaanvaardbare woonsituatie</li> <li>• Vreemd dat aanduiding "wro-zone-verwerkelijking in de naaste toekomst" is opgenomen gelet op gebrekkig voortraject. Urgentie is tot nu toe niet gebleken. Bezwaar tegen aanduiding en mogelijkheden tot vervroegd overgaan tot onteigenen</li> <li>• Opschuiven GPL of alternatief tracé</li> <li>• Inpassing zodanig dat verhoogde ligging geen nadelige invloed heeft op woonkwaliteit</li> <li>• Verzoek vergoeding procedurekosten</li> <li>• Omdat de afslag Trade Port wordt afgesloten zullen mensen om moeten rijden (Sevenumseweg naar Blerick of via Zaarderheiken).</li> </ul>
101 (501)	A. Wessingh	Diderotstraat 2 Venlo	
102 (516)	H. den Mulder	Sevenumseweg 4 Grubbenvorst	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Onvoldoende rekening gehouden met ecologische zone die het Mierbeekdal verbindt met Houthuizerheide en het gebied Kaldenbroek</li> <li>• Slechte ontsluiting K4 gebied</li> <li>• Onbegrijpelijk dat GPL dwars door ecologische structuur wordt gelegd, temeer omdat mogelijk is de zone te sparen door GPL noordelijker aan te leggen</li> <li>• Noordelijker aansluiten is ook beter voor LOG Witveldweg, glastuinbouw Californie en Agrobusiness strip, Grubbenvorst</li> </ul>

<b>Nr.</b>	<b>Naam</b>	<b>Adres</b>	<b>Reacties</b>
103 (607)	Dhr. en mevr. Van de Logt van Enkevort (1) + rapport VMC Beleids en procesmanagement	Sevenumseweg 8 Grubbenvorst	<ul style="list-style-type: none"><li>• Aan zuidzijde is aansluiting bij Maasbreeseweg beter, ook voor Maasbree en Sevenum</li><li>• Beeld dat GPL ondergeschikt is aan Floriade</li><li>• Toename verkeersonveiligheid op Grubbenvorsterweg en Sevenumseweg</li></ul> Idem aan reactie 85

Nr.	Naam	Adres	Proces	K4 POL	Plan kaart	Regels	Nut	Ontwerp	Alternatieven	Ref sit	Verkeer	LV	Ge-luid	Lucht	Trillingen	Licht	Ext- vh	Land- schap	Bo- dem	Wa- ter	Nat- uur	Arc- heo	Wo- nen	Wer- ken	Land- bouw	Rec- rea	Faser- ing	MMA c2c	Con- clus- VKA	plan- sch- comp	fin- haal
<b>Bestuurlijke organen</b>																															
1	Gemeente Venlo			X	X			X	X		X	X	X				X				X	A		X		X		X	X		
2	Horst aan de Maas										X						X														
3	Waterschapsbedrijf Limburg				X	X														X											
4	Waterschap Peel en Maasvallei		X		X	X														X											
5	Staatsbosbeheer				X	X															X										
<b>Belangenorganisaties</b>																															
6	Stichting Milieufederatie Limburg				X	X		X			X			X							X					X	X				
7	Vereniging Behoud de Parel Grubbenvorst			X	X	X		X			X			X							X					X	X				
8	Stichting Groen Groep Sevenum							X	X			X	X	X			X				X						X				
9	Vogelwerkgroep 't Hökske							X	X			X	X				X			X	X										
<b>Bedrijven</b>																															
10	Rotterdam Rijn Pijpleiding					X																									
11	Prorail					X																									
12	Traffic Port Venlo		X		X			X																				X	X		
13	ZON vastgoed B.V. & Floraholland U.A. (via Boels Zanders Advocaten	"Freshpark"									X		X	X			X			X	X	X		X				X	X		
14	Stichting Golfpromotie Venlo																											X	X		
15	Schreurs Oliemaatschappij B.V. en Wegrestaurant Heierhoeve B.V. (via Vlaminckx Advocaten) (1)	Columbusweg 53 Venlo	X	X				X	X	X	X			X										X		X	X	X	X		
16	Scania Beheer B.V. (via Vlaminckx Advocaten) (1)	Tasmanweg 6 Venlo	X	X				X	X	X	X			X										X		X	X	X	X		
17	EST Trailerservice B.V. (via Vlaminckx Advocaten) (1)	Tasmanweg 6 Venlo	X	X				X	X	X	X			X										X		X	X	X	X		
18	Claessen Fruit & Vegetables B.V. (1)	Columbusweg 27 Venlo	X	X				X	X	X	X			X										X		X	X	X	X		
19	Fouragehandel Claessen B.V. (1)	Columbusweg 27 Venlo	X	X				X	X	X	X			X										X		X	X	X	X		
20	Claessen Holding B.V. (1)	Columbusweg 27 Venlo	X	X				X	X	X	X			X										X		X	X	X	X		
21	Claessen II B.V. (1)	Columbusweg 27 Venlo	X	X				X	X	X	X			X										X		X	X	X	X		
22	Claessen Tankcleaning B.V. (1)	Columbusweg 27 Venlo	X	X				X	X	X	X			X										X		X	X	X	X		
23	Claessen Onroerend Goed B.V. (1)	Columbusweg 27 Venlo	X	X				X	X	X	X			X										X		X	X	X	X		
24	Claessen Transport B.V. (1)	Columbusweg 27 Venlo	X	X				X	X	X	X			X										X		X	X	X	X		
25	Cabe B.V. (1)	Columbusweg 27 Venlo	X	X				X	X	X	X			X										X		X	X	X	X		
26	Agri Trade GmbH (1)	Columbusweg 27 Venlo	X	X				X	X	X	X			X										X		X	X	X	X		
27	VTO B.V. (1)	Columbusweg 27 Venlo	X	X				X	X	X	X			X										X		X	X	X	X		
28	Rined Fourages B.V. (1)	Columbusweg 27 Venlo	X	X				X	X	X	X			X										X		X	X	X	X		
29	Thermoking Transportkoeling (1)	Willem Barentszweg 10 Venlo	X	X				X	X	X	X			X										X		X	X	X	X		
30	Office Depot International B.V. (1)	Columbusweg 33 Venlo	X	X				X	X	X	X			X										X		X	X	X	X		
31	H.E. Real Estate B.V. (1)	"Trade Port West"	X	X				X	X	X	X			X										X		X	X	X	X		
32	Allers Bedrijfswagens B.V. (1)	Tasmanweg 1 Venlo	X	X				X	X	X	X			X										X		X	X	X	X		
33	Eurosteel B.V. (1)	Van Heemskerckweg 10 Venlo	X	X				X	X	X	X			X										X		X	X	X	X		
34	Manders Transport B.V. (1)	Van Heemskerckweg 7 Venlo	X	X				X	X	X	X			X										X		X	X	X	X		
35	Translog Venlo B.V. (1)	Columbusweg 25 Venlo	X	X				X	X	X	X			X										X		X	X	X	X		
36	Seacon Logistics B.V. (1)	Celsiusweg 66 Venlo	X	X				X	X	X	X			X										X		X	X	X	X		
37	Lemmen B.V. (1)	Van Heemskerckweg 18	X	X				X	X	X	X			X										X		X	X	X	X		

Nr.	Naam	Adres	Proces	K4 POL	Plan kaart	Regels	Nut	Ontwerp	Alteratieven	Ref sit	Verkeer	LV	Ge luid	Lucht	Trillingen	Licht	Ext vch	Land schap	Bo dem	Wa ter	Nat uur	Arc heo	Wo nen	Wer ken	Land bouw	Rec rea	Faser ing	MMA c2c	Con clus VKA	plan sch comp	fin haal	
		Venlo																														
38	Frappa Rubbercompany B.V. (1)	Columbusweg 49 Venlo	X	X				X	X	X	X													X			X	X	X	X	X	
39	DSM Nutritional Products (1)	Columbusweg 24 Venlo	X	X				X	X	X	X													X			X	X	X	X	X	
40	Jan Schouten Autobanden (1)	Columbusweg 49 Venlo	X	X				X	X	X	X													X			X	X	X	X	X	
41	Tommy Hilfiger Europe B.V. (1)	Marco Poloweg 3,5, 7 Venlo	X	X				X	X	X	X													X			X	X	X	X	X	
42	Geodis Vitesse Netherlands B.V.(1)	Columbusweg 24 Venlo	X	X				X	X	X	X													X			X	X	X	X	X	
43	Vitesse Logistisc B.V. (1)	Columbusweg 24 Venlo	X	X				X	X	X	X													X			X	X	X	X	X	
44	Janssen Beheer B.V. en Janssen Vastgoed Venlo B.V. (1)	Livingstoneweg 4 Venlo	X	X				X	X	X	X													X			X	X	X	X	X	
45	DSV Road B.V. (1)	Tasmanweg 2 Venlo	X	X				X	X	X	X													X			X	X	X	X	X	
46	Allers Bedrijfswagens Venlo B.V. (1)	Tasmanweg 1 Venlo	X	X				X	X	X	X													X			X	X	X	X	X	
47	dhr. F. Zijlmans (1)	Columbusweg 47 Venlo	X	X				X	X	X	X													X			X	X	X	X	X	
48	Nedinsco Venlo B.V.	Jan van Riebeeckstraat 5 Venlo		X				X			X																X	X	X			
49	Collin B.V.	James Cookweg 8 venlo	X	X				X	X	X	X													X			X	X	X	X	X	
50	Enfa Groep B.V.	Vasco da Gamaweg 5 Venlo	X	X				X	X	X	X													X			X	X	X	X	X	
51	Boart Longyear B.V.	Columbusweg 8 Venlo	X	X				X	X	X	X													X			X	X	X	X	X	
52	KLG Europe B.V.	Columbusweg 10 Venlo	X	X				X	X	X	X													X			X	X	X	X	X	
53	Frans Zijlmans Truck Wash Heierhoeve B.V.	Columbusweg 47 Venlo	X	X				X	X	X	X													X			X	X	X	X	X	
54	Sanclaud B.V.	Magalhaesweg 2 en 4 Venlo	X	X				X	X	X	X													X			X	X	X	X	X	
55	Sanclaud B.V.	Vasco da Gamaweg 17 Venlo	X	X				X	X	X	X													X			X	X	X	X	X	
56	Th. van Dooren O.G.	Columbusweg 35 Venlo	X	X				X	X	X	X													X			X	X	X	X	X	
57	Th. van Dooren O.G.	Olivier van Noortweg 10 Venlo	X	X				X	X	X	X													X			X	X	X	X	X	
58	Arte Espina B.V.	Olivier van Noortweg 96 Venlo	X	X				X	X	X	X													X			X	X	X	X	X	
59	Sanclaud B.V.	Van Heemskerckweg 1, 1b, 3 en 5 Venlo	X	X				X	X	X	X													X			X	X	X	X	X	
60	S.L.E. B.V.	Magalhaesweg 8d Venlo	X	X				X	X	X	X													X			X	X	X	X	X	
61	Encore+ Netherlands B.V. (via DTZ Zadelhoff)	Columbusweg 24 en Tasmanweg 14									X													X			X		X	X		
62	Fundako B.V. en Maasbilt B.V. (via Nova Vastgoedontwikkeling B.V.)	"aansluiting A73"	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X														X	X	X	X	X
63	Cumberland Holding B.V. (via Kennedy Van der Laan Advocaten)	??	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X														X	X	X	X	X
64	Exploitiemaatschappij Pegasus B.V, Maasbilt B.V., Nova Vastgoedontwikkeling B.V., en dhr. in 't Zandt (via Kennedy Van der Laan Advocaten)	??	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X														X	X	X	X	X
65	Heijmans Infrastructuurontwikkeling B.V. (via Kennedy Van der Laan Advocaten)	??	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X														X	X	X	X	X
66	Beusker's Apparatenfabriek B.V. (via Dirkzwager Advocaten en Notarissen)	Jan van Riebeeckweg 5 Venlo	X	X				X	X	X	X													X			X	X	X	X	X	



Nr.	Naam	Adres	Proces	K4 POL	Plan kaart	Regels	Nut	Ontwerp	Alternatieven	Ref sit	Verkeer	LV	Ge luid	Lucht	Trillingen	Licht	Ext vh	Land schap	Bo dem	Wa ter	Nat uur	Arc heo	Wo nen	Wer ken	Land bouw	Rec rea	Faser ing	MMA c2c	Con clus VKA	plan sch comp	fin haal
103	Dhr. en mevr. Van de Logt van Enkevort (1) + rapport VMC Beleids en procesmanagement	Grubbenvorst Sevenumseweg 8 Grubbenvorst						X	X		X	X	X	X		X		X											X		



Bijlage 2 Toetsingsadvies over het milieueffectrapport  
Greenportlane



# Greenportlane

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport**

6 mei 2009 / rapportnummer 2030-117



## 1. OORDEEL OVER HET MER

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

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

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

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

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

### **Conclusies naar aanleiding van het MER**

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

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

---

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

<sup>2</sup> Zie voor data en termijnen bijlage 1.

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

## **2. TOELICHTING OP HET OORDEEL**

### 2.1 Referentiesituatie

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

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

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

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

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

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

Daarnaast is in de aanvulling ook nog de ‘referentie zonder’ (= ‘referentie besloten’ / ‘ref z’) doorgerekend: dit is de huidige situatie inclusief realisatie van de al vastliggende plannen, maar exclusief Klavertje 4. Deze referentie wordt echter niet als toetsingskader gehanteerd maar alleen als vergelijkingsbasis voor de emissie van NO<sub>x</sub> ten gevolge van Klavertje 4 (zonder Greenportlane). De totale effectbeoordeling is steeds ten opzichte van ref K4.

---

<sup>3</sup> Ook in zienswijze 414 wordt hierop ingegaan.

<sup>4</sup> Zo zijn de achtergrondconcentraties PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub> voor referentie 2020 en 2030 gelijk (zie bijlage Lucht), dit suggereert dat 2030 feitelijk het jaar 2020 is.

- Hiermee is de referentiesituatie voldoende toegelicht.

## 2.2 Verkeersmodel

### **Voertuigsoorten**

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

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

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

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

### **Verfijning en kalibratie**

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

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

- Hiermee is het verkeersmodel voldoende inzichtelijk.

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

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

### **Wegcapaciteit**

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

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

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

### **Aansluiting met de A73**

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

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

### **Fietsverkeer**

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

---

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



### **Onderbouwing beoordeling verkeerseffecten**

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

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

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

## 2.3 Luchtkwaliteit

### **Effectberekeningen luchtkwaliteit**

Volgens tabel 5.5 uit Deel C nemen langs de A67 (centraal, wegvaknr. 12) de NO<sub>2</sub>-concentraties significant af met 1,9 tot 4,3 µg/m<sup>3</sup> in 2020, afhankelijk van het beschouwde alternatief. Dit kan echter niet (volledig) verklaard worden door een afnemende verkeersintensiteit.<sup>6</sup> Langs de A73 verbetert de luchtkwaliteit eveneens, zelfs waar sprake is van een toenemende verkeersintensiteit. Ook zijn de concentraties PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub> ten gevolge van de A73 in het algemeen lager zijn dan ten gevolge van de A67, hoewel de A73 een hogere etmaalintensiteit kent.<sup>7</sup>

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

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

## 2.4 Natura 2000

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

---

<sup>6</sup> Als voorbeelden: alternatief ABII leidt tot een afname van -2,1 µg/m<sup>3</sup>, terwijl de intensiteit met 5900 mvt/etmaal afneemt, Alternatief AII leidt tot een afname van -1,9 µg/m<sup>3</sup> ) op basis van een afname van de intensiteit met 8700 mvt/etmaal.

<sup>7</sup> Als voorbeeld: bijdrage NO<sub>2</sub> A67 (wegvaknr. 12) op 15 m wegas, alternatief BIII, 2030: 11 µg/m<sup>3</sup> bij een intensiteit van 66300 mvt/etm. Bijdrage NO<sub>2</sub> A73 (wegvaknr. 8) op 15 m wegas, alternatief BIII, 2030: 9,5 µg/m<sup>3</sup> bij een intensiteit van 89700 mvt/etm. Dit kan niet verklaard worden door de situering van de wegen ten opzichte van de overheersende windrichting omdat de toegepaste standaard rekenmethode 1 (CAR) daar geen rekening mee houdt.

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

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

■ De Commissie concludeert dat op basis van het MER niet is vast te stellen of sig-nificante gevolgen voor Natura 2000-gebieden zijn uit te sluiten. Zij acht dit echter niet essentieel voor het te nemen besluit, mede gezien de grote onzekerheidsmarges in de verkeersmodellering. Voor het vervolgproces adviseert zij de verschillende planonder-delen van Klavertje 4, alsmede ontwikkelingen in de omgeving, in samenhang te be-zien bij de beoordeling van mogelijke gevolgen voor Natura 2000.<sup>11</sup>

## 2.5 Ecologische verbinding

Alternatieven I t/m III doorsnijden de oostelijke staander van de 'ledder', wel-ke dient als invulling van de te ontwikkelen ecologische verbindingzone. Rea-lisatie van deze verbinding wordt hierdoor lastiger en kostbaarder. De aanleg van een ecoduct over de Greenportlane is echter niet opgenomen als onder-deel van het ontwerp-inpassingsplan.

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

---

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

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

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

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

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

## 2.6 Geluid

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

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

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

---

<sup>13</sup> Onder meer zienswijzen 405, 510 en 601 gaan in op geluidshinder.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens**

**Initiatiefnemer:** Provincie Limburg, Gedeputeerde Staten

**Bevoegd gezag:** Provincie Limburg, Provinciale Staten

**Besluit:** Vaststellen provinciaal inpassingsplan

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

**Activiteit:** Aanleg van een autoweg.

### **Betrokken documenten:**

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

### **Procedurele gegevens:**

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

aanvraag richtlijnenadvies: 27 november 2007

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

richtlijnenadvies uitgebracht: 19 februari 2008

richtlijnen vastgesteld: 25 maart 2008

kennisgeving MER in de Staatscourant van: 18 februari 2009

aanvraag toetsingsadvies: 20 februari 2009

ter inzage legging MER: 19 februari tot 2 april 2009

toetsingsadvies uitgebracht: 6 mei 2009

### **Bijzonderheden:**

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

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

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

**Werkwijze Commissie bij toetsing:**

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

**Samenstelling van de werkgroep:**

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

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

## BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

### Gemeenten- overige overheden

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

### Instanties bedrijven

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

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

### Instanties namens particulieren

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

- 411.Boels Zanders advocaten namens ZON Vastgoed B.V. en Coöperatieve Bloemenveiling FloraHolland U.A., Venlo
- 412.Accon AVM adviseurs en accountants namens A.J. van Enckevort, Sevenum
- 413.Van Boven& Van der Burggen Advocaten, namens de heer G.J.M. Wijnhoven en mevrouw M.P.M.H. Wijnhoven-Peeters, Roermond
- 414.NOVA development namens Fundako B.V. en MaasBilt B.V., Venlo
- 415.NOVA development namens Fundako B.V. en MaasBilt B.V., Venlo
- 416.DAS Rechtsbijstand namens J.G.M. Rutten-Roeffen, Venlo
- 417.Vlaminckx advocaten namens Scania Beers B.V., Venlo
- 418.Kennedy van der Laan advocatuur namens Cumberland Holding B.V., Vught
- 419.Kennedy van der Laan advocatuur namens Exploitiemaatschappij Pegasus B.V. te Maastricht, Maasbilt B.V. te De Bilt en de heer L.P.H.B. in 't Zandt te Sevenum
- 420.Kennedy van der Laan advocatuur namens Exploitiemaatschappij Pegasus B.V. te Maastricht, Maasbilt B.V. te De Bilt en de heer L.P.H.B. in 't Zandt te Sevenum
- 421.Kennedy van der Laan advocatuur namens Heijmans Infrastructuurontwikkeling B.V., Rosmalen
- 422.Kennedy van der Laan advocatuur namens Heijmans Infrastructuurontwikkeling B.V., Rosmalen
- 423.Kennedy van der Laan advocatuur namens Cumberland Holding B.V., Vught
- 424.Dirkwager advocaten en notarissen namens Beusker's apparatenfabriek B.V., Venlo
- 425.Vlaminckx advocaten namens EST Trailerservice B.V., Venlo

#### **Particulieren**

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

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

#### **Burgerinitiatieven**

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







## **Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Greenportlane**

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

ISBN: 978-90-421-2674-9

Bijlage 3 Notitie Reactie op vragen Commissie m.e.r. over  
MER-Greenportlane



## NOTITIE

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

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

### Doel van deze notitie

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

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

### Referentiesituatie

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

### Verkeersmodel

#### 2. Verdeling vrachtverkeer:

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

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

#### 3. Kalibratie verfijning zonerings in verkeersmodel:

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

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

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

#### 4. I/C-verhoudingen in 2012:

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

#### 5. Capaciteiten van wegvakken:

Zie separate bijlage bij deze notitie.

#### 6: Verkeersafwikkeling oostelijke aansluiting A73-GPL:

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

#### 7. Bijlage NRM 2.42 ontbreekt:

Zie separate bijlage bij deze notitie

#### 8. Fietsverkeer:

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

#### 9. Onderbouwing beoordeling effecten verkeer:

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

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

### **Luchtkwaliteit**

#### 10: Toelichting resultaten effectberekeningen luchtkwaliteit:

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

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

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

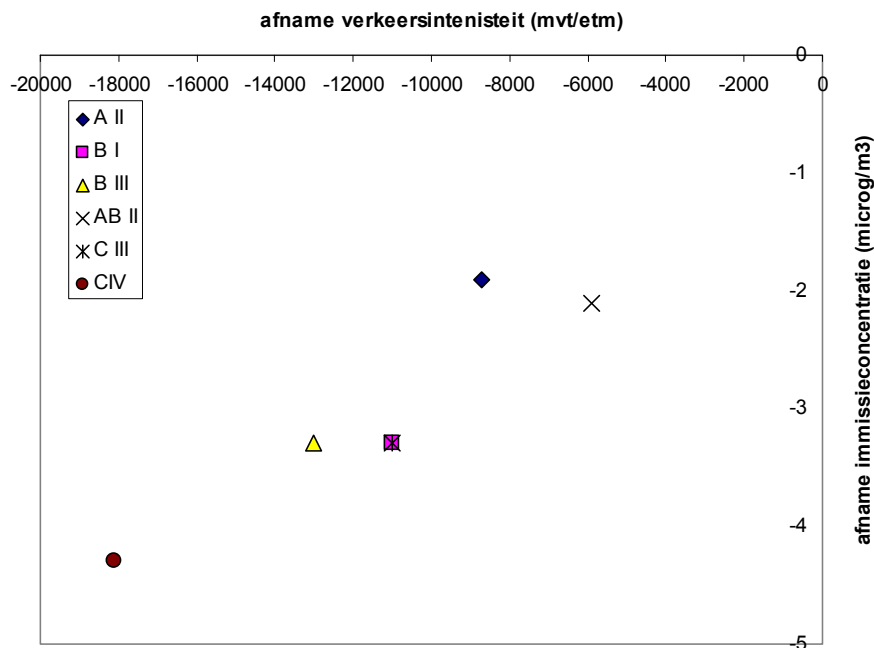
In de tabellen in bijlage Lucht in deel D zijn ook de achtergrondgehalten opgenomen. Hieruit blijkt onder andere dat deze voor de verschillende wegvakken van de A73 en A67 verschillend zijn. De achtergrondconcentratie is uiteraard mede bepalend voor de totale concentratie.

*Verkeersgegevens modelvariant B I:*

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

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

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

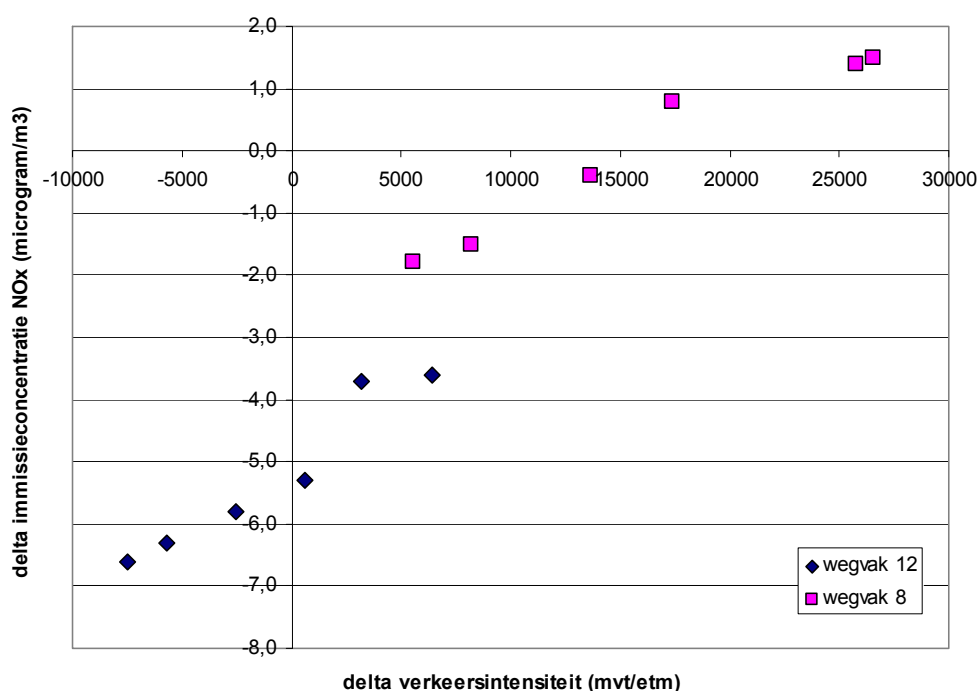


**Figuur 1: Afname van de immissieconcentratie NOx vergeleken met de afname van de verkeersbelasting op wegvak 12 A67 (centraal), afstand 15 m, verkeersgegevens 2020 laag**

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

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

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



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

*Overige wegvakken:*

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

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

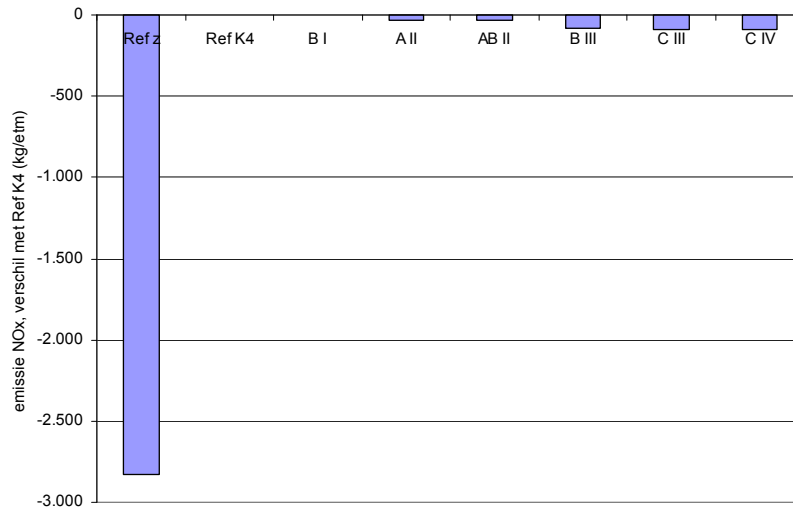
Voor de effecten van de Greenportlane op Natura 2000-gebieden is een aantal aspecten van belang.

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

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



tot een toename van de emissie van NO<sub>x</sub>. Het effect van de gebiedsontwikkeling K4 zelf is groter, zoals blijkt uit het verschil tussen Ref z en Ref K4.

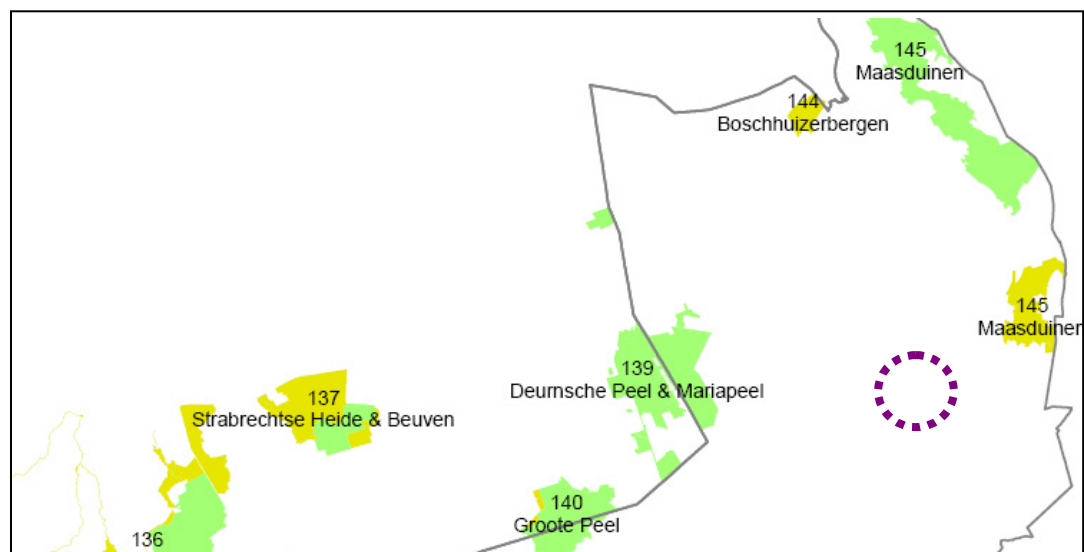


**Figuur 3: Effect van de Greenportlane op de emissie van NO<sub>x</sub> in het totale modelgebied van het verkeersmodel, 2020 laag (in kg NO<sub>x</sub> etm<sup>-1</sup>)**

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

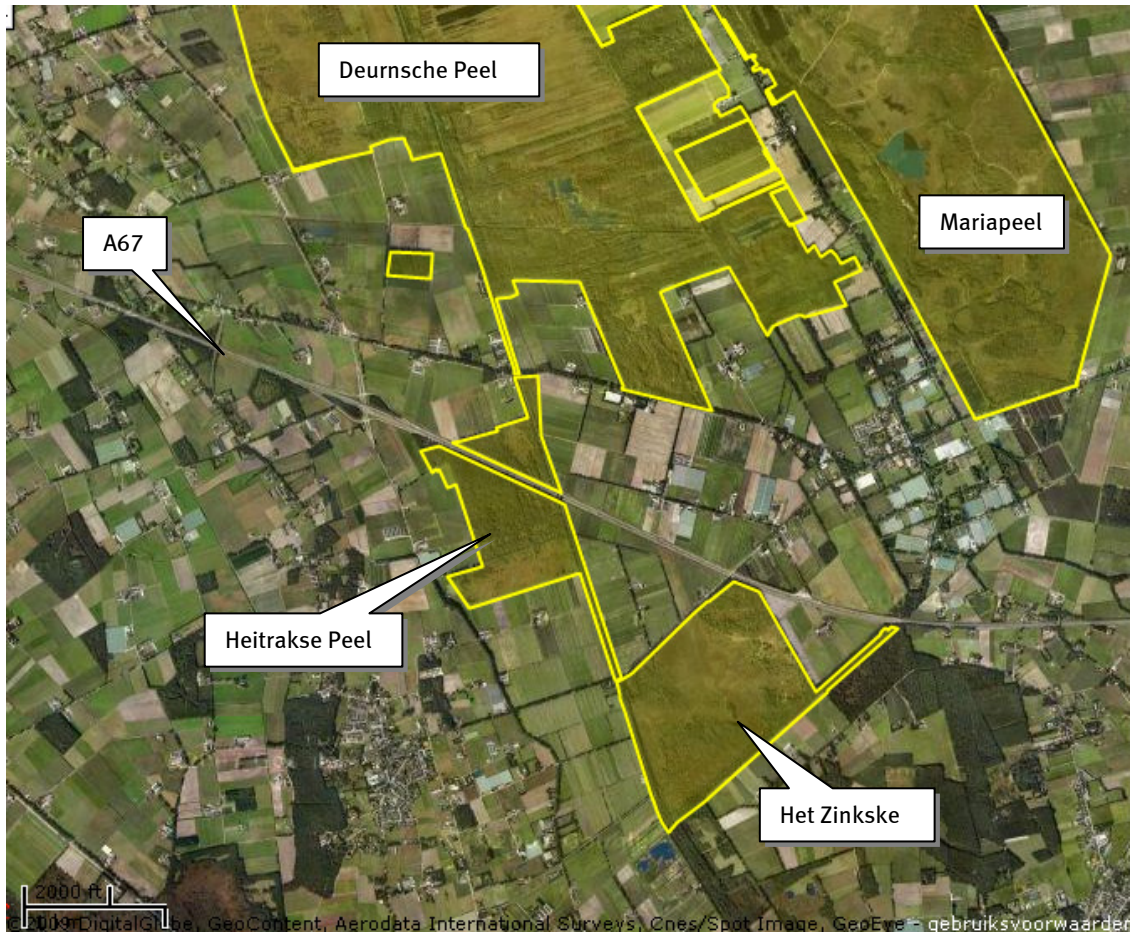
In de omgeving van het studiegebied voor de Greenportlane is een aantal Natura 2000-gebieden aanwezig. Dit zijn (figuur 4):

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

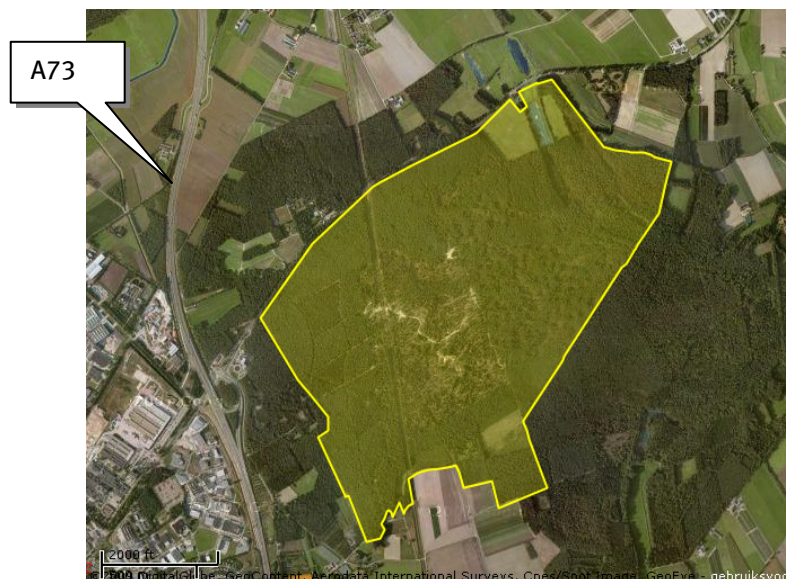


**Figuur 4: Natura 2000-gebieden in de omgeving van het Klavertje 4-gebied (bron: LNV; begrenzing indicatief); cirkel: studiegebied Greenportlane**

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

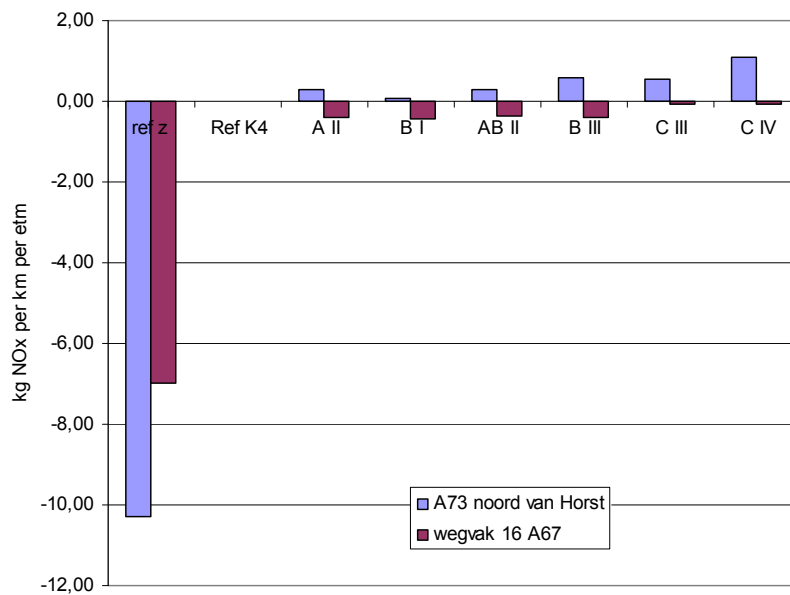


**Figuur 5: Deurnsche Peel & Mariapeel en ligging ten opzichte van de A67**



**Figuur 6: Boschhuizerbergen en ligging ten opzichte van de A73**

De alternatieven van de Greenportlane hebben nagenoeg geen effect op de verkeersbelasting van de A67 ten westen van de aansluiting van de Greenportlane. Figuur 7 toont de emissie van NOx van de alternatieven van de Greenportlane, vergeleken met de referentiesituatie 2030, op wegvak 16 A67 (in kg per km per dag, situatie 2020), waarbij vrachtwagens 15 keer zo zwaar zijn meegenomen als personenauto's. De emissiegegevens laten zien dat op het betreffende wegvak de emissie in de situatie met Greenportlane niet groter is dan in de referentiesituatie Ref K4. Voor het wegvak van de A73 ten noorden van de aansluiting bij Horst is sprake van een kleine toename van de emissie (maximaal ongeveer 1%).



**Figuur 7: Effect van de Greenportlane op de emissie van NOx op wegvakken nabij Natura 2000-gebieden (in kg NOx etm<sup>-1</sup> km<sup>-1</sup>)**

Op basis van deze gegevens kan worden geconcludeerd dat de aanleg en het gebruik van de Greenportlane als zodanig geen toename van de emissie van NOx tot gevolg heeft -niet in totaliteit en nagenoeg ook niet in de nabijheid van Natura 2000-gebieden- en derhalve ook niet leidt tot de toename van de depositie van N-verbindingen in deze gebieden.

## Geluid

Effect van andere voertuigverdeling: Het effect van een andere voertuigverdeling (middelzwaar / zwaar) kan inzichtelijk worden gemaakt met behulp van een vergelijking van bronsterktes ('emissiegetal geluid'). Deze berekeningen zijn gedaan voor vier wegvakken: A73 (benoorden Zaarderheiken), A67 (westelijk van Zaarderheiken) en een wegvak van de Greenportlane. Hierbij zijn de emissiegetallen van de 50/50 verdeling (zoals opgenomen in de Tracénota/MER) vergeleken met een 33/66 verdeling voor middelzwaar en zwaar vrachtverkeer.

Uit deze berekeningen (zie ook bijlage 2 bij deze notitie) blijkt dat de bronsterkte van het geluid met maximaal ongeveer 0,3 dB hoger is bij een wegdek met ZOAB (A67 en A73) en maximaal 0,4 dB bij een wegdek met SMA 0/6 (Greenportlane) als de verdeling van het vrachtverkeer wordt gewijzigd van 50/50 in 33/66 (middelzwaar/zwaar).

Het effect van de bronsterkte werkt evenredig door in de geluidbelasting op de gevels, dat wil zeggen dat bij een andere verdeling van het aandeel vrachtwagens is de geluidbelasting maxi-

maal 0,4 dB hoger. Als gevolg van afronding (naar hele getallen) kan dit maximaal 1 dB verschil opleveren.

Tabellen met rekenresultaten zijn opgenomen in bijlage 2 bij deze notitie.

Leefbaarheid dorpen en stillere verharding: In de Tracénota/MER is geen rekening gehouden met het aanbrengen van een stille verharding op de wegen en straten in de dorpen. Dit valt buiten de scope van het project. Het is evident dat, als in de dorpen een lawaaiige verharding wordt vervangen door een stille verharding, de geluidbelasting kan worden teruggedrongen met enkele dB' (afhankelijk van snelheid, van de bestaande verharding en van het type stille verharding).

Beoordeling van de alternatieven:

In hoofdstuk 4 van deel C zijn de effecten van de Greenportlane op de geluidbelasting van woningen en op het aantal geluidgehinderden beschreven en beoordeeld. In tabel 4.11 in deel C is de beoordeling weergegeven.

De toegekende beoordelingen lopen uiteen van neutraal (0) tot maximaal - - (bij twee criteria). Zoals in deel C beschreven zijn -in absolute aantallen woningen en in berekende geluidbelastingen- de effecten van de Greenportlane niet groot. De vraag kan dan ook worden gesteld of de beoordeling - - niet te negatief is en niet aansluit bij de berekende effecten. Deze beoordeling is tot stand gekomen op de verschillen tussen de alternatieven, die weliswaar in absolute aantallen en verschillen in geluidbelasting niet groot zijn, maar voor het betrokken kleine aantal woningen in het studiegebied, relatief wel groot en onderscheidend zijn.

## Bijlage 1: Invoerparameters CAR

Tabel B1.1: Algemeen

nr	Algemeen	Wegvak	X(m)	Y(m)	Snelheids type	Weg type	Bomen factor
21	Greenportlane		202817	380424	Buitenweg algemeen	weg door open terrein...	1
1	Grubbenvorsterweg		202721	381404	Buitenweg algemeen	weg door open terrein...	1,25
2	Sevenumseweg		204271	381456	Buitenweg algemeen	weg door open terrein...	1,25
6	Californischeweg		206155	381712	Buitenweg algemeen	weg door open terrein...	1
3	Horsterweg	ten noorden van Sevenumseweg	204387	382378	Buitenweg algemeen	weg door open terrein...	1
4	Venrayseweg (noord)	Sevenumseweg-A73	205618	380885	Buitenweg algemeen	Basistype	1,25
5	Venrayseweg (centraal)	A73-A67	206814	379429	Stadsverkeer met minder congestie	Beide zijden	1,25
15	Venloseweg	ten noorden van A67	202215	379488	Buitenweg algemeen	weg door open terrein...	1
14	Eindhovenseweg (west)	A67-A73	204790	378038	Stadsverkeer met minder congestie	Eenzijdige bebouwing, weg met...	1
11	Eindhovenseweg (oost)	ten oosten van A73	206654	377451	Stadsverkeer met minder congestie	weg door open terrein...	1,25
24	Venrayseweg (zuid)	ten zuiden van A67	207386	378275	Stadsverkeer met minder congestie	Beide zijden	1,25
16	A67 (west)	ten westen van Venloseweg	201990	378156	Snelweg algemeen	weg door open terrein...	1
12	A67 (centraal)	Venlose-weg-Zaarderheiken	205537	378512	Snelweg algemeen	Basistype	1
13	A67 (oost)	ten oosten van Zaarderheiken	207257	378641	Snelweg algemeen	weg door open terrein...	1
7	A73 (noord)	ten noorden van Sevenumseweg	204970	382545	Snelweg algemeen	weg door open terrein...	1
8	A73 (centraal)	Sevenumseweg-Zaarderheiken	206091	380956	Snelweg algemeen	weg door open terrein...	1,25
10	A73 (zuid)	ten zuiden van Zaarderheiken	206376	377863	Snelweg algemeen	weg door open terrein...	1

fractie autobus = 0  
 parkeerbewegingen = 0  
 stagnatie = 0

Tabel B1.2: Verkeersgegevens modelvariant B I

nr	B-I Wegvak	2012				2020 (laag)				2030 (hoog)			
		Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar
21	Greenportlane	3432	0,62	0,19	0,19	19536	0,5	0,25	0,25	25900	0,5	0,25	0,25
1	Grubbenvorsterweg	1408	1	0	0	2816	0,92	0,04	0,04	2800	1	0	0
2	Sevenumseweg	1408	0,94	0,03	0,03	2816	0,68	0,16	0,16	3800	0,74	0,13	0,13
6	Californischeweg	8712	0,9	0,05	0,05	9240	0,86	0,07	0,07	9800	0,84	0,08	0,08
3	Horsterweg	1936	0,94	0,03	0,03	5896	0,74	0,13	0,13	6100	0,84	0,08	0,08
4	Venrayseweg (noord)	8536	0,92	0,04	0,04	12760	0,76	0,12	0,12	14400	0,76	0,12	0,12
5	Venrayseweg (centraal)	4840	0,88	0,06	0,06	7744	0,84	0,08	0,08	15200	0,8	0,1	0,1
15	Venloseweg	12144	0,84	0,08	0,08	17424	0,68	0,16	0,16	15400	0,8	0,1	0,1
14	Eindhovenseweg (west)	10208	0,82	0,09	0,09	12672	0,76	0,12	0,12	16400	0,74	0,13	0,13
11	Eindhovenseweg (oost)	27720	0,84	0,08	0,08	28952	0,8	0,1	0,1	32900	0,8	0,1	0,1
24	Venrayseweg (zuid)	2112	1	0	0	4048	1	0	0	8200	0,96	0,02	0,02
16	A67 (west)	50776	0,962	0,019	0,019	63096	0,56	0,22	0,22	74100	0,56	0,22	0,22
12	A67 (centraal)	49104	0,62	0,19	0,19	57816	0,6	0,2	0,2	69400	0,58	0,21	0,21
13	A67 (oost)	52624	0,66	0,17	0,17	58872	0,58	0,21	0,21	69300	0,58	0,21	0,21
7	A73 (noord)	58520	0,66	0,17	0,17	75680	0,56	0,22	0,22	89900	0,54	0,23	0,23
8	A73 (centraal)	70928	0,66	0,17	0,17	70224	0,5	0,25	0,25	89900	0,54	0,23	0,23
10	A73 (centraal)	31152	0,6	0,2	0,2	34760	0,5	0,25	0,25	100100	0,48	0,26	0,26

## Bijlage 2: Berekende bronsterkte wegverkeerslawaaï

De emissiegetallen (bronsterkte geluid) zijn berekend voor modelvariant B I, 2020. In de tabellen is voor de wegvakken voor beide rijrichtingen de situatie zoals opgenomen in de Tracénota/MER (50-50) vergeleken met een andere verdeling (33-66, middelzwaar vrachtverkeer - zwaar vrachtverkeer))

**Tabel B2.1: Effecten andere verdeling vrachtverkeer op geluidemissie (bronsterkte), A73**

verharding	ZOAB					
richting	N-Z			Z-N		
	50%-50%	33%-66%	verschil (dB)	50%-50%	33%-66%	verschil (dB)
mvt/etm	39.072	39.072		36.608	36.608	
% licht	53,8	53,8		57,0	57,0	
% mz	23,1	15,40		21,5	14,33	
% zw	23,1	30,80		21,5	28,67	
LW,dag (dB)	119,6	119,9	0,3	119,2	119,5	0,3
LW,avond (dB)	116,3	116,6	0,3	115,9	116,2	0,3
LW,nacht (dB)	112,6	112,9	0,3	112,2	112,5	0,3

**Tabel B2.2: Effecten andere verdeling vrachtverkeer op geluidemissie (bronsterkte), A67**

verharding	ZOAB					
richting	O-W			W-O		
	50%-50%	33%-66%	verschil (dB)	50%-50%	33%-66%	verschil (dB)
mvt/etm	31.865	31.865		31.240	31.240	
% licht	55,2	55,2		57,5	57,0	
% mz	22,4	14,93		21,3	14,20	
% zw	22,4	29,87		21,3	28,40	
LW,dag (dB)	118,6	118,9	0,3	118,4	118,7	0,3
LW,avond (dB)	115,5	115,8	0,3	115,4	115,7	0,3
LW,nacht (dB)	112,0	112,3	0,3	111,9	112,1	0,2

**Tabel B2.3: Effecten andere verdeling vrachtverkeer op geluidemissie (bronsterkte), Greenportlane (noord van spoorlijn)**

verharding	SMA 0/6					
richting	O-W			W-O		
	50%-50%	33%-66%	verschil (dB)	50%-50%	33%-66%	verschil (dB)
mvt/etm	10.742	10.472		10.648	10.648	
% licht	46,2	46,2		47,9	47,90	
% mz	26,9	17,93		26,0	17,33	
% zw	26,9	35,87		26,0	34,67	
LW,dag (dB)	116,3	116,7	0,4	116,3	116,7	0,4
LW,avond (dB)	113,1	113,5	0,4	113,1	113,4	0,3
LW,nacht (dB)	109,4	109,8	0,4	109,4	109,7	0,3





Bijlage 4    Aanvullende notitie effecten Greenportlane op  
Natura 2000-gebieden



## NOTITIE

### betreft: aanvullende notitie effecten Greenportlane op Natura 2000-gebieden

projectnr.	174363
aan	Provincie Limburg / Tyora vd Meulen / André Hassink
van	Lex Runia
datum	12 juni 2009
versie	2.0
status	definitief

#### Doel van deze notitie

In antwoord op vragen van de Commissie m.e.r. is in april 2009 een notitie met aanvullende informatie opgesteld<sup>1</sup>. Hiermee is in het toetsingsadvies van de Commissie over de Tracénota/MER Greenportlane rekening gehouden.

In het toetsingsadvies is in paragraaf 2.4 opgemerkt dat niet is uit te sluiten dat de Greenportlane zelf -dus zonder de gebiedsontwikkeling Klavertje 4- een verkeersaantrekkende werking kan hebben en dus effect kan hebben op de depositie van N-verbindingen in Natura 2000-gebieden. De veronderstelde mogelijke verkeersaantrekkende werking van de Greenportlane zou kunnen optreden als de Greenportlane als route aantrekkelijker (korter, sneller) zou zijn dan andere routes.

Naar aanleiding van genoemde opmerking in het toetsingsadvies is deze aanvullende notitie opgesteld.

#### Eerder verstrekte informatie

In genoemde notitie zijn gegevens opgenomen over de effecten van de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 en de Greenportlane op de emissie van N-verbindingen voor de wegvakken van de A67 en de A73 ter plaatse van de Natura 2000-gebieden Mariapeel & Deurnsche Peel respectievelijk Boschhuizerbergen. De gegevens in figuur 7 van genoemde notitie tonen de N-emissie voor de twee relevante wegvakken voor de situatie Ref K4 (dat wil zeggen, wel gebiedsontwikkeling Klavertje 4 maar geen Greenportlane, verkeersscenario 2020 laag) en de verschillende modelvarianten (gebiedsontwikkeling Klavertje 4 plus Greenportlane, verkeersscenario 2020 laag). De in deze figuur gepresenteerde modelvarianten verschillen alleen ten aanzien van de aanwezigheid van de Greenportlane. Een (sterke) verkeersaantrekkende werking van de Greenportlane zelf zou dan ook zichtbaar moeten zijn in de vorm van duidelijke verschillen tussen de verschillende modelvarianten. Dat blijkt niet het geval te zijn. Uit de in de eerdere notitie gepresenteerde gegevens blijkt derhalve reeds dat de Greenportlane niet leidt tot een relevante toename van de hoeveelheid verkeer op de van belang zijnde wegvakken van de A67 en de A73.

Hieraan kan -in reactie op het advies van de Commissie m.e.r.- worden toegevoegd dat de verkeersbelasting op de Greenportlane zelf (en op de nieuwe aansluiting van de Greenportlane op de A67 en A73) voor de beoordeling van de effecten op de Natura 2000-gebieden niet van belang is. De Greenportlane zelf ligt immers op grote afstand van de Natura 2000-gebieden. De eigen verkeersaantrekkende werking van de Greenportlane is, zoals ook al beschreven in de Tracénota/MER, beperkt tot de driehoek A67 - Zaarderheiken - A73 - Greenportlane. De Greenportlane trekt wel enig verkeer dat de route via Zaarderheiken wil ontlopen. In een groter verband leidt de Greenportlane niet tot een aantrekkelijker route (sneller, korter) op de verkeersrelatie gebieden ten noorden van Horst en ten westen van Maasbree.

#### Aanvullende modelberekening

Naar aanleiding van de opmerking van de Commissie m.e.r. is met het verkeersmodel een nieuwe modelvariant doorgerekend. Hierin is geen gebiedsontwikkeling Klavertje 4, maar wel de Greenportlane volgens de modelvariant BI meegenomen. De verkeersaantrekkende werking van het

<sup>1</sup> Oranjewoud, Notitie Reactie op vragen Commissie m.e.r. , projectnummer 174363, 15 april 2009

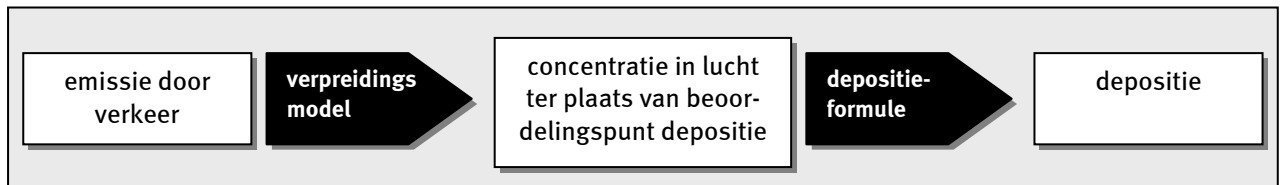
Klavertje 4-gebied is in deze nieuwe modelvariant gelijk gesteld aan die van Ref z, zoals reeds opgenomen in de Tracénota/MER (alleen ontwikkelingen waarover besluiten zijn genomen). De resultaten van de berekeningen zijn weergegeven in de figuren 1 tot en met 4.

De figuren 1 en 2 geven de effecten op de verkeersbelasting voor de relevante wegvakken van de A73 en de A67. De Greenportlane zelf blijkt een zeer gering effect te hebben op de verkeersbelasting.

Voor de beoordeling van de mogelijk effecten op de N-depositie zijn de verkeersintensiteiten omgerekend naar de emissie van NOx. Hierbij is (zoals ook in de eerdere notitie voor de Commissie m.e.r.) gebruik gemaakt van de emissiegegevens voor personen- en vrachtverkeer die ook worden gehanteerd in de luchtmodellen.

Voor de beoordeling is het volgende van belang. Omdat het gaat om Natura 2000-gebieden waar de kritische waarde voor de depositie van N-verbindingen al (sterk) wordt overschreden gaat het bij de beoordeling van de depositie niet zozeer om de absolute grootte van de depositie (die wordt uitgedrukt in mol N per ha per jaar), maar vooral om de vraag of de depositie toeneemt dan wel gelijk blijft of afneemt.

De mate van depositie van N-verbindingen als gevolg van wegverkeer wordt in belangrijke mate bepaald door de concentratie van N-verbindingen (bij verkeer gaat het om NOx) ter plaatse van gevoelige vegetaties. De depositie kan worden berekend door de immissieconcentratie (in  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) ter plaatse van de gevoelige bestemming te vermenigvuldigen met de depositiesnelheid (m/s) en een factor voor de omrekening naar depositie (in mol N/ha/jaar); de modellen die worden gebruikt voor depositieberekeningen maken gebruik van deze rekenregel. De depositiesnelheid is niet afhankelijk van de concentratie, maar wel (in beperkte mate) van de vegetatiestructuur (bomen of lage vegetatie). Voor een bepaalde vegetatie is de depositiesnelheid dus een constante.



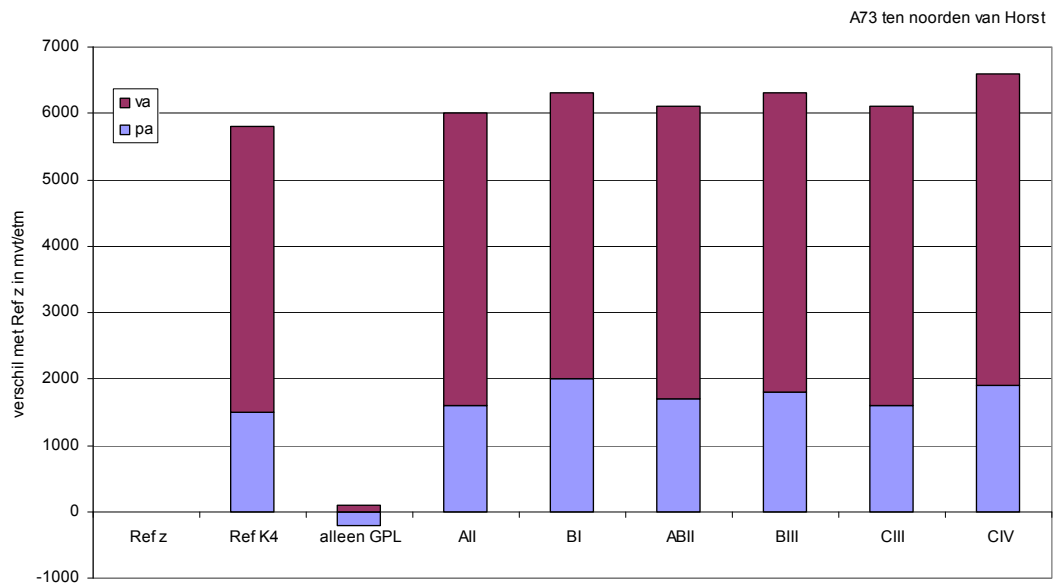
De immissieconcentratie is gerelateerd aan de emissie van stikstofoxiden op de wegen (toename van emissie leidt tot hogere immissieconcentraties, een lagere emissie tot lagere immissieconcentraties). Omdat de mate van depositie niet van belang is voor de beoordeling (het gaat er om of er al dan niet een toename is) kan de emissie op de betreffende wegvakken worden gehanteerd als maat voor de beoordeling van de toe- of afname van de depositie.

Figuur 3 geeft de totale emissie door wegverkeer voor de doorgerekende modelvarianten (in  $\text{kg NOx dag}^{-1} \text{ km}^{-1}$ ). In figuur 4 is het verschil met Ref z weergegeven. Er kan worden geconstateerd dat de verschillen tussen Ref z en de modelvariant met uitsluitend de Greenportlane zeer gering zijn. De Greenportlane zelf heeft een verwaarloosbaar effect op de verkeersbelasting van de relevante wegvakken van de A67 en de A73, en daarmee ook een verwaarloosbaar effect op de N-emissie in de nabijheid van de Natura 2000-gebieden.

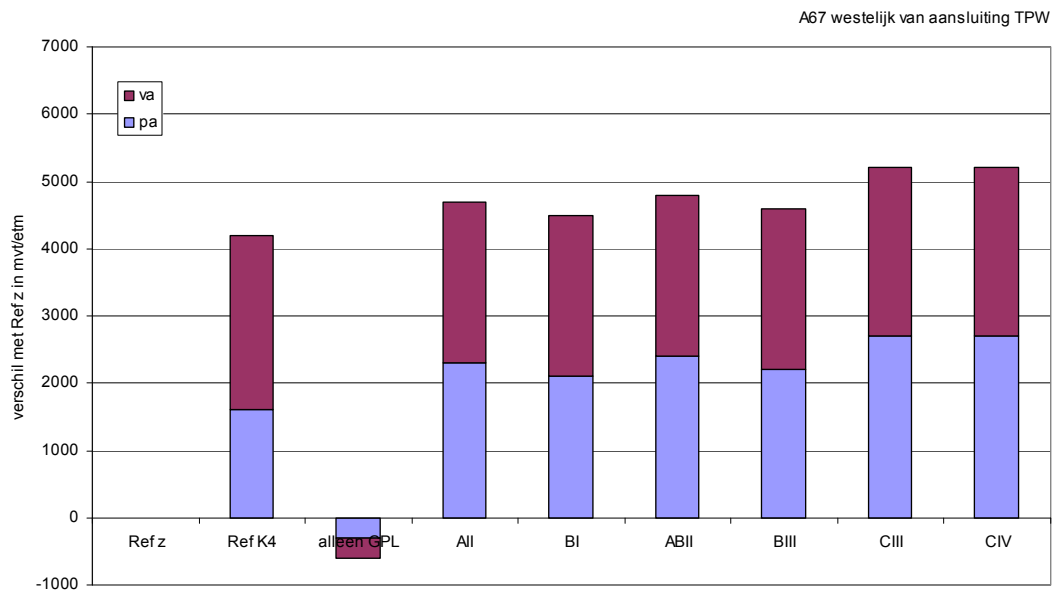
Doordat de Greenportlane geen effect heeft op de verkeersintensiteiten op de relevante wegvakken van de A73 en de A67 is er ook geen effect door verstoring (geluid e.d.).

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

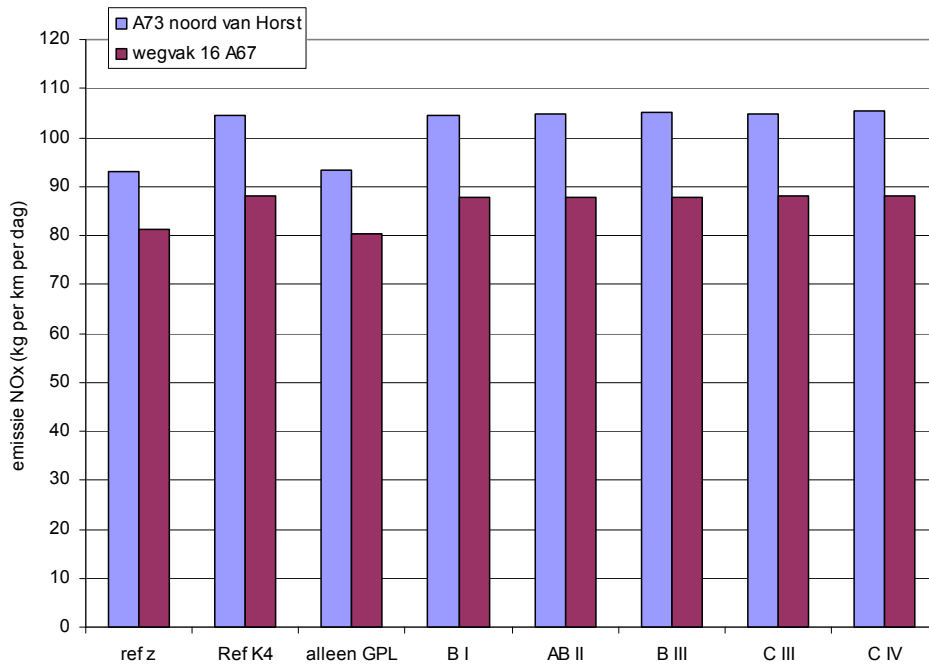
De uitkomsten van de nieuwe berekeningen ondersteunen derhalve de reeds eerder getrokken conclusies.



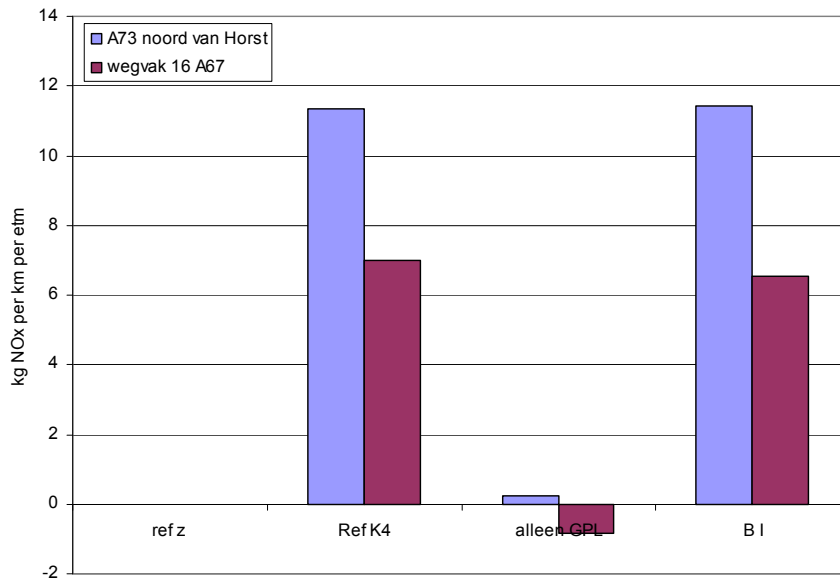
**Figuur 1: Verkeersbelasting op de A73 ter hoogte van Bosschuizerbergen, verschil met Ref z in mvt/etm, 2020 laag. Modelvariant 'alleen GPL' bevat geen gebiedsontwikkeling Klavertje 4, maar wel de Greenportlane (alternatief B I)**



**Figuur 2: Verkeersbelasting op de A67 westelijk van Maasbree (wegvak 16 uit de Tracénota/MER, van belang voor de beoordeling van de effecten op Mariapeel& Deurnsche Peel), verschil met Ref z in mvt/etm, 2020 laag. Modelvariant 'alleen GPL' bevat geen gebiedsontwikkeling Klavertje 4, maar wel de Greenportlane (alternatief B I)**



**Figuur 3: Emissie van NOx per km weg, per etmaal (verkeersscenario 2020 laag)**



**Figuur 4: Emissie van NOx per km weg, per etmaal (verkeersscenario 2020 laag), verschil met Ref z**

## Bijlage 5 Verslag inspraakavond





## Besprekingsverslag

**nummer** 174363-V-71  
**datum** 4 maart 2009  
**plaat** Gasthoes, Horst  
**opsteller** C. Helmes  
**autorisator** B. Mesuere

**project** Tracénota/MER Greenportlane  
**projectnr.** 174363-V-71  
**onderwerp** Inspraakavond TN/MER en PIP  
**vakgroep** Ruimte & Mobiliteit  
**paraaf**

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

**aanwezig**  
Provincie Limburg  
Projectteam Greenportlane  
Belangstellenden en insprekers (150 personen)

**verzendlijst**  
Provincie Limburg  
Projectteam Greenportlane  
Commissie voor de m.e.r.

**nr.**      **verslag**      **actie door**

**1. Welkom**

- De heer Offerein, lid van de directie van de provincie Limburg, heet iedereen van harte welkom. Hij vervangt gedeputeerde Driessen, die helaas verhinderd is vanwege ziekte.

**2. Inleiding**

- De heer Offerein licht het doel en het programma van de avond toe.;
- Centraal deze avond staan het Milieueffectrapport (MER) en Provinciaal Inpassingsplan (PIP) voor de Greenportlane.
- De heer Offerein geeft aan dat het PIP voor de Greenportlane (GPL) een unicum is: Het is het eerste PIP voor de provincie Limburg in het kader van de nieuwe Wro (Wet ruimtelijke ordening).
- **Waarom de GPL ?**  
De GPL is nodig voor de ontsluiting van de gebiedsontwikkeling K4. De gebiedsontwikkeling kent een forse ambitie: er wordt een groei verwacht tot 25.000 nieuwe banen. De GPL wordt de slagader van de gebiedsontwikkeling K4. Zonder de GPL is er geen ontwikkeling mogelijk. Voor de realisatie van de gebiedsontwikkeling K4 is het hele gebied onder de loep genomen. Hiervoor is een projectorganisatie opgezet. De provincie heeft bekeken hoe hier de planvorming rondom de GPL in te passen. De provincie weegt hierbij de verschillende belangen af. Er wordt van grof naar fijn gewerkt. Daartoe is eerst een POL-aanvulling (POL = provinciaal omgevingsplan Limburg) voor de ontwikkeling van K4 gemaakt. Hierin zijn voorstellen gedaan voor de gebiedsontwikkeling. In de POL-aanvulling is globaal de ligging van de GPL aangegeven. De POL-aanvulling en het bijbehorende planMER heeft inmiddels ter inzage gelegen. Hierop heeft de provincie 100 zienswijzen gekregen. Het College van Gedeputeerde Staten (GS) heeft naar de zienswijzen gekeken en dit heeft geleid tot enkele aanpassingen aan de POL-aanvulling. Op 4 april wordt deze POL-aanvulling vastgesteld in de Provinciale Staten. Als verdere uitwerking is onderzocht waar de GPL zou moeten komen te liggen. Dit dient te worden vastgelegd en daartoe is nu het ontwerp-PIP



nr. verslag

actie door

voor de GPL gemaakt. Dit ligt nu voor. Dit ontwerp-PIP wil de provincie met belanghebbenden en belangstellenden bespreken. Advies- en ingenieursbureau Oranjewoud heeft het onderzoek voor de GPL uitgevoerd. Op basis van dit onderzoek heeft GS een keuze gemaakt voor het tracé van de GPL. Het voorkeurstracé is opgenomen in een ontwerp-PIP.

- Waarom haast? Deze haast is mede ingegeven doordat in 2012 de Floriade opengaat. De GPL is nodig om de Floriade goed te kunnen ontsluiten. Met de aanleg van de GPL moet daarom zo snel mogelijk worden gestart. Hierbij sluiten de ontwikkelingen van K4 in fasering bij aan.
- Het begint bij de vraag: ligt de GPL op de goede plek? De provincie heeft een keuze gemaakt, waarbij getracht is alle belangen zo goed als mogelijk te behartigen en een zorgvuldige afweging heeft plaatsgevonden.
- Vanavond krijgt de provincie graag inzicht of zij dit volgens de belanghebbenden in het gebied goed heeft gedaan.
- Op internet, op de site van de provincie, staat informatie over de procedure en staan het MER en het PIP. Het internetadres is [www.limburg.nl](http://www.limburg.nl) of [www.greenport.nl](http://www.greenport.nl). Ook bij gemeentehuizen en bij informatiecentra is informatie beschikbaar. Het betreft een grote hoeveelheid papier en informatie. Oranjewoud zal u hier vanavond met een toelichting op de stukken helpen bij de interpretatie hiervan. Reageren op het MER en het PIP hoeft niet perse vanavond. Reageren kan tot 2 april. De beste manier is om dit schriftelijk te doen.
- Binnen de provincie zijn 2 afdelingen betrokken bij het MER en het PIP. De 'initiatiefnemer' van het project is de afdeling Infraprojecten. Hiervan zit de heer Luijpers aan tafel. De afdeling Ruimtelijke Ordening is 'bevoegd gezag'. Hiervan zit de heer Hassink aan tafel. Daarnaast zitten de heer Kennes en de heer Van Dijck aan tafel, namens bureau Oranjewoud. Zij zijn respectievelijk de projectleider voor het PIP en expert op het gebied van MER.

##### 5. Toelichting MER Greenportlane

- De heer Van Dijck van Oranjewoud, expert voor het MER, licht het MER Greenportlane toe. De presentatie van de heer van Dijck is als aparte bijlage bij dit verslag gevoegd.
- Sheet 'procedure: waar staan we nu': de heer Van Dijck geeft aan dat we bijna aan het eind van het m.e.r.-traject zitten. Hij licht het m.e.r.-traject toe. In december 2007 is de m.e.r.-procedure gestart met de publicatie van de startnotitie. In het begin van 2008 heeft eenieder hierop kunnen reageren. Op basis hiervan en een advies van de commissie m.e.r. heeft

nr. verslag

actie door

de provincie in maart 2008 de richtlijnen voor het MER vastgesteld. Het MER is begin dit jaar afgerond en aanvaard door de provincie. Nu vindt inspraak plaats op het MER en op het Ontwerp-PIP. Tenslotte vindt toetsing van het MER plaats door de Commissie voor de m.e.r. Hierin worden de inspraakreacties betrokken. De procedure voor het PIP wordt separaat vervolgd.

- De heer Van Dijck meldt dat de basis voor de planvorming rondom de GPL het ruimtelijk ontwerp voor gebiedsontwikkeling K4 is.
- De heer Van Dijck meldt bij de sheet over 'Doel Greenportlane' dat het een doelstelling van de GPL is om de leefbaarheid in de omliggende kernen niet te laten verslechteren en waar mogelijk te verbeteren.
- Sheet 'Alternatieven': de heer Van Dijck geeft aan dat een gebiedsanalyse heeft plaatsgevonden. Hieruit zijn knelpunten en aandachtspunten naar voren gekomen, op basis waarvan het zoekgebied is ingeperkt. Voor de alternatieven is gekozen voor een opsplitsing van het zoekgebied in twee delen: zuid en noord. Voor beide delen zijn 4 alternatieven ontwikkeld.
- Sheet alternatieven zuidelijk deel (bij de A67): de heer van Dijck licht de alternatieven van A naar C toe. Alternatief A maakt gebruik van de bestaande aansluiting. In geval van alternatief B wordt een nieuwe aansluiting gerealiseerd (ten oosten van Traffic Port) en komt de bestaande aansluiting te vervallen. Ditzelfde geldt voor alternatief C ten westen van Traffic Port gelegen is.. Voor zowel alternatief B als C geldt dat het voorziene vliegveld, Traffic Port, nagenoeg wordt ontzien. Er is tevens een combinatie van alternatieven onderzocht: A/B. Hierbij blijft een deel van de bestaande aansluiting gehandhaafd en wordt een nieuwe halve gerealiseerd.
- Sheet alternatieven noordelijk deel (bij A73): de heer Van Dijck geeft aan dat de alternatieven zoveel mogelijk zijn ingegeven vanuit het voorkomen van knelpunten ten aanzien van bedrijven, woningen en natuur. Alternatief I is het meest nabij de voorziene ontwikkelingen van K4 gelegen. Alternatief IV is het meest veraf gelegen.
- Sheet 'Dwarsprofiel': het profiel van de GPL wordt 2 rijbanen met een middenberm.
- Sheet 'Rangorde alternatieven - doelbereik (zuid): De heer Van Dijck licht toe dat hij de eindconclusie van de analyse presenteert. De onderzoeksresultaten zijn omgezet in + en -, waarna op basis hiervan een rangorde is aangebracht. De tabel zegt niets over de grootte van de effecten en ook niet over het onderlinge verschil. Er is onderscheid gemaakt in doelbereik en milieueffecten. Voor het zuidelijk deel voldoen alle alternatieven aan de doelstelling. Alternatief A scoort wat minder voor het doelbereik. Dit is vooral het gevolg van het feit dat in A het

nr. verslag

actie door

bestaande wegennet gebruikt wordt, dat beperkt is in capaciteit.

Alternatief C ligt relatief aan de buitenkant van de gebiedsontwikkeling.

- Sheet 'Rangorde alternatieven - effecten (zuid)': alternatief A scoort beste op de effecten, omdat van de bestaande wegen gebruik wordt gemaakt. Alternatief C is het langst en ligt het meest in het landelijk gebied en heeft daardoor de meest negatieve effecten. De verschillen tussen de alternatieven zijn beperkt.
- Sheet 'Rangorde: doelbereik (noord)': de beoordeling van de noordelijke alternatieven is complexer dan voor de zuidelijke alternatieven. Alternatief I scoort het beste voor de doelstellingen. Alternatief IV voldoet ook, maar minder omdat het verder van de ontwikkelingen van K4 ligt.
- Sheet 'Rangorde effecten (noord)': alternatief I scoort op een aantal aspecten het best en op een aantal aspecten scoort alternatief I minder. Alternatief IV scoort over het algemeen minder.
- Sheet 'Meest Milieuvriendelijke Alternatief - BI: het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) is verplicht. De doelstelling van het MMA is negatieve effecten van de GPL zoveel mogelijk te voorkomen danwel te verzachten (mitigeren). De hoeveelheid verkeer kan niet worden teruggedrongen met een ander alternatief. Alternatief B-I biedt de beste basis voor het MMA. Het biedt de beste mogelijkheden om iets aan de negatieve effecten te doen. Mogelijkheden waaraan gedacht kan worden zijn: faunapassages, stiller asfalt of (deels) verdiepte ligging van de GPL.
- Sheet voorkeursalternatief – B-I: alternatief B-I is tevens de basis voor het voorkeursalternatief (VKA) en is ten behoeve van het PIP verder uitgewerkt en onderzocht.
- Sheet 'Samenhang MER - PIP: het MER is geen doel op zich maar een onderzoeksrapport bij het ruimtelijk besluit, in dit geval van het PIP. In het kader van het PIP is het ontwerp verder uitgewerkt en zijn de milieueffecten nader onderzocht.
- De heer Kennes licht het PIP voor de GPL toe. De presentatie van de heer Kennes is als aparte bijlage bij dit verslag gevoegd.
- De heer Kennes merkt op dat tot vorig jaar alleen een gemeente een bestemmingsplan kon opstellen. Met de nieuwe Wet ruimtelijke ordening mogen de provincie en rijk dit ook doen.
- Het PIP regelt het gebruik voor gronden binnen het plangebied. Het is zowel voor de provincie als voor burgers juridisch bindend. Het uitgangspunt is een goede ruimtelijke ordening: er dient een goede belangenafweging plaats te vinden en er dient hiervoor een goed onderzoek te worden uitgevoerd.
- Het PIP moet voor één uitleg vatbaar zijn. Daarnaast dient de uitvoerbaarheid te worden aangetoond. Tenslotte zijn er allerlei wetten

nr. verslag

actie door

waar je aan moet voldoen bij het vaststellen van een PIP, onder andere de Flora- en Faunawet.

- Sheet 'Plantoelichting': de plantoelichting is onderdeel van het PIP. In de toelichting wordt beschreven wat zoal bekeken is bij de onderzoeken.
- Sheet 'Planregels PIP': er is bijvoorbeeld aangegeven daar waar de GPL over het spoor gaat, geldt ook de bestemming railverkeer. Het doel is alle benodigde gronden voor aanleg van de GPL minnelijk te verwerven. Soms zal het noodzakelijk zijn te onteigenen. De juridische grondslag hiervoor is het PIP.
- Sheet 'Plankaart': Deze is ook in de zaal en op de internetsite van de provincie te zien.
- Sheet 'Procedure / vervolgtraject': de heer Kennes geeft aan dat het ontwerp-PIP en het MER tot 2 april 2009 ter visie liggen. Burgers kunnen schriftelijk zienswijzen indienen bij de provincie. In het vervolgtraject zal hiernaar gekeken worden. Daarnaast wordt het MER door de Commissie voor de m.e.r. getoetst, waarbij de commissie de inspraakreacties betreft.

## 6. Vragen

- De vragen gelden niet formeel juridisch als zienswijze. De mondeling gestelde vragen en gegeven antwoorden dienen ter toelichting op de plannen.
- Vraag (advocaat , namens een aantal ondernemers van Tradeport West): De ondernemers op Tradeport West zijn niet blij zijn met de door de provincie gekozen oplossing voor de aansluiting op de A67 (B). De heer Driessen, gedeputeerde, is op uitnodiging van de ondernemers bij een bijeenkomst geweest. Hij zou zich de zorgen van de ondernemers aantrekken. Hij zou serieus kijken naar alternatief A. De conclusie lijkt te zijn dat dit niet is gebeurd. Wat is het beeld bij provincie? Daarnaast steunt de gemeente Venlo het standpunt van de ondernemers. Wat heeft provincie hier voor een beeld bij?
- Antwoord (de heer Offerein): De problematiek is herkenbaar. Het gesprek met de ondernemers was duidelijk. Als er een alternatief voorhanden was, zou het probleem minder groot zijn. Rijkswaterstaat (RWS) was ook niet blij met oplossing A. Er wordt nu vooral gekeken naar de fasering van de GPL. De provincie richt zich nu eerst op het noordelijk deel. De provincie heeft Oranjewoud gevraagd nadrukkelijk te kijken naar de fasering. Er is wel voor gekozen dat wat er nu ligt in procedure te brengen. De provincie weet dat het speelt. Dit is ook zo met Venlo besproken. De gemeente Venlo zal in de inspraak zo ook reageren. Vooraf is aan de gemeenten gevraagd of het goed was dat de provincie

nr. verslag

actie door

het PIP zou maken. De gemeente Venlo heeft hierbij een lijst gemaakt wat wel en niet bespreekbaar is. Nu vindt dus een faseringsonderzoek plaats. De plannen zijn nu toch in procedure gebracht om te kijken wat de inhoudelijke reacties precies inhouden. In mei en juni gaat het vast te stellen PIP via het collega naar de Provinciale Staten. Het faseringsonderzoek moet klaar zijn voordat het College besluit.

- Aanvullende vraag: Het onderzoek maakt duidelijk dat er vier varianten zijn. Niet één van de varianten is rijp om af te wijzen; de één voldoet beter dan de andere, maar ze voldoen allemaal. Hoe rijmt dit met het bezwaar van RWS?
- Antwoord (de heer Offerein): RWS accepteert niet dat er twee aansluitingen komen : dus het wordt A/B, B of C. RWS wil het aantal aansluitingen hetzelfde houden. Het tweede argument bij optie B is dat de bestaande aansluiting onvoldoende capaciteit in de toekomst heeft RWS stemt volledig in met B.
- Vraag (voorzitter ondernemingsvereniging Trade Port West): We hebben de heer Driessen uitgenodigd. We hebben een kritisch positief gesprek met hem gevoerd. Aan de toelichting valt op dat er heel veel criteria zijn, maar waar worden de belangen van de ondernemers genoemd?
- Antwoord (de heer Offerein): het is terecht dat een groot belang aan de ondernemers in het gebied dient te worden gehecht. In het MER gaat het vooral om een milieutechnische kant. De belangen van de bedrijven zijn geen milieubelangen. In de totaal overweging is het echter ook het economische aspect meegewogen.
- Aanvullend antwoord (de heer Hassink): er is gekeken naar het totaalplaatje van de ontwikkeling van K4. Het hele gebied is hierbij meegenomen. Ook in het kader van de POL-aanvulling is dit bekeken. Als je naar het totaalplaatje kijkt, heeft B de voorkeur.
- Aanvullend antwoord (de heer Van Dijck): het klopt dat het belang van bestaande bedrijven in het MER geen apart criterium is. Wel is aandacht besteed aan dit aspect bij de onderdelen verkeer en ruimtegebruik (werken). Bij het onderdeel verkeer is bijvoorbeeld aangegeven hoe bedrijven worden ontsloten.
- Opmerking (voorzitter ondernemersvereniging): hij benadrukt dat het terrein nu 500 ha groot is met 500 bedrijven. Het belang van de bestaande bedrijvigheid is heel groot. Hierin worden ze gesteund door de gemeente Venlo.
- Vraag (ondernemer Trade Port West): het milieu is heel belangrijk, dus ieder kilometer is belangrijk. Leidt de combinatie A/C niet tot veel betere effecten. In hoeverre wordt met het aantal kilometers rekening gehouden

nr. verslag

actie door

- en is de combinatie A/C niet mogelijk?
- Antwoord (de heer Offerein): RWS heeft aangegeven geen extra aansluiting te willen op de A67.
  - Aanvullende vraag: gezien de hoeveelheid verkeer is het vooraf duidelijk dat er op een aansluiting file zal zijn. Bij een combinatie van A en C zal de doorstroming vele malen beter zijn.
  - Antwoord (de heer Luijpers): RWS kan dit het beste beargumenteren. Over het algemeen geldt: iedere verstoring op de snelweg is er één te veel. Dit betekent zo min mogelijk aansluitingen.
  - Vraag (advocaat van ondernemers Trade Port West): het is een afweging van belangen. Nu worden bedrijven in belangen geschaad. Zou u een toelichting willen geven op onteigening, planschade, e.d.?
  - Antwoord (de heer Luijpers): het uitgangspunt van de provincie is het verwerven van benodigde gronden op minnelijke basis; dit is in het belang van iedereen. Komen we er niet uit, dan volgt onteigening. Planschade is wettelijk geregeld. Iedereen die van mening is dat hij recht heeft op planschade kan een vraag indienen bij de provincie.
  - Aanvullende vraag: hierin is dus niet op voorhand in voorzien?
  - Antwoord (de heer Luijpers): het verwerven van gronden en het verhalen van planschade gaat conform de regels.
  - Vraag (ondernemer Trade Port West). Over de combinatie A-C is overleg geweest met Ger Driessen. Er is een toezegging gedaan om deze mogelijkheid te onderzoeken. Wat is nu de status van deze toezegging?
  - Antwoord (de heer Offerein): uw constatering is juist. Er wordt ook gevolg aan gegeven: dit is het faseringsonderzoek. De eerste vraag is hoe lang de bestaande aansluiting kan blijven functioneren. Op dit moment heeft de bestaande aansluiting het al zwaar te verduren. Met de voorziene, nieuwe ontwikkelingen wordt de belasting nog groter. De combinatie AC wordt onderzocht.
  - Vraag (bewoner Grubbenvorsterweg): In het buitenland komt de optie eerst de parallelweg van de snelweg en dan vervolgens de afslag voor. Waarom kan dat hier niet?
  - Antwoord (de heer Luijpers): deze optie komt ook in Nederland voor. Dat wat u aangeeft, is onderdeel van wat onderzocht wordt in het kader van de fasering. Parallelbanen worden hierin onderzocht.
  - Vraag (lid Provinciale Staten): wat vergeten wordt, is dat veel werknemers in de agrofood business uit andere landen komen. Hoe wordt gedacht over huisvesting van deze mensen?

nr. verslag

actie door

- Antwoord (de heer Achten); dit soort vragen zijn niet bedoeld voor deze avond. Het gaat nu over het PIP en MER Greenportlane.
- Aanvullend antwoord (de heer Offerein): de ontwikkelingen brengen naar verwachting 25.000 nieuwe arbeidsplaatsen; misschien gaat het nu om een andere dynamiek gezien de economische ontwikkelingen, maar het gaat over komende 20 jaar. Als er bijvoorbeeld sprake is van een woningbouwdruk, handelen we daar naar.
- Aanvullende vraag : over de GPL: het is een verbindingsweg tussen snelwegen. De weg heeft hier ook effect op, evenals op de A74. Hoe wordt hier om gegaan met luchtkwaliteit? Is saldering noodzakelijk?
- Antwoord (de heer van Dijck): er is onderzoek gedaan naar luchtkwaliteit. De GPL leidt niet tot overschrijding van normen, ook niet op andere wegen.
- Aanvullend antwoord (de heer Luijpers): alles wat wettelijk nodig is, is onderzocht. Ook op het onderliggend wegennet is de luchtkwaliteit onderzocht. Er is geen sprake van overschrijding van de normen.
- Vraag (bewoonster Zeesweg). Stel dat het alternatief B wordt, wordt het eerste stuk dan verhoogd aangelegd? En wat doet dit met geluid? Wat betekent dit voor de fietsverbindingen?
- Antwoord (de heer Luijpers): de weg komt op ongeveer 5 tot 6 m hoogte ten opzichte van maaiveld te liggen. Vanaf de A67 ligt de weg op hoogte, gaat vervolgens ook over de Eindhovenseweg en over spoorverbinding heen. Daarna daalt de weg naar maaiveld.
- Aanvullende vraag: waarom ligt de weg continu op hoogte?
- Antwoord (de heer Luijpers): als we op drie plekken over bestaande verbindingen heen moeten, dan kun je tussendoor de weg niet laten 'achtbanen'. Daar gelden eisen voor. Naar de geluidbelasting is gekeken. Overal wordt aan de normen voldaan. Als het nodig is, worden maatregelen genomen. In de bijlage van het PIP kunt u zien wat voor uw woning de situatie is. Verder gaat dus ook de Dorperdijk onder de GPL door en komt er een tunnel voor fietsverkeer.
- Vraag (bewoner buurtschap Heierhoeve): één van de doelstellingen is de verbetering van de leefbaarheid in kernen. Hoe zit het met woningen in het buurtschap Heierhoeve in het gebied, omdat hiervoor ontheffing is aangevraagd. Hoe kan dit? Daar heb ik niks over gehoord. Op pag. 75 staat bewezen dat mensen slaapproblemen krijgen. Dezelfde vraag geldt voor fijn stof.
- Antwoord (de heer van Dijck): er is in het onderzoek uitgebreid naar geluidhinder gekeken. Er zijn hiervoor gevelberekeningen gedaan. De GPL leidt inderdaad voor een aantal woningen tot een grotere hinder. Het



nr. verslag

actie door

is aan de provincie om hierover een afweging te maken.

- Aanvullend antwoord (de heer Hassink): de provincie mag inderdaad ontheffing verlenen. GS heeft na afweging besloten om hogere grenswaarden te verlenen. Er hoeven door de komst van de GPL geen woningen te verdwijnen.
- Aanvullend antwoord (de heer Van Dijck): voor fijn stof geldt hetzelfde, soms is er een toename, zij het gering en binnen de normen.
- Opmerking: dus wij gaan er op achteruit.
  
- Vraag (advocaat namens ondernemers Trade Port West): de visie van RWS speelt een belangrijke rol bij de keuze. Gaat het om beleid bij RWS? En wijkt RWS hier wel eens van af?
- Antwoord (de heer Offerein): RWS is redelijk rigide in haar standpunt. De visie van RWS is echter niet gestold in juridische aspecten.
- Aanvullend antwoord (de heer Luijpers): Voor het aantal en de vormgeving van aansluiting zijn richtlijnen voor: de ROA (richtlijnen voor het ontwerpen van autosnelwegen). Hierin staan normen en aan deze normen wordt getoetst. Je hebt voor het aanpakken of aanleggen van aansluitingen op autosnelwegen een vergunning van RWS nodig.
  
- Vraag (ondernemer Trade Port West): als de bestaande aansluiting gaat verdwijnen, moet dan het complete verkeer omrijden? Welke route moet dan worden gevolgd?
- Antwoord (de heer Luijpers) Ja, u moet omrijden via het knooppunt van de GPL met de Eindhovenseweg.
  
- Vraag (ondernemer Trade Port West): is het in Nederland vaker voorgekomen dat er zomaar een ontsluiting van een bedrijventerrein wordt opgedoekt.
- Antwoord (de heer Offerein): Ja.
- Aanvullend antwoord (de heer Luijpers): recentelijk is dit gebeurd langs de A2 bij Roosteren. In geval van de GPL: de bestaande aansluiting wordt niet opgeheven, maar verschoven. Dit is niet uitzonderlijk.
  
- Vraag (bewoner buurtschap Heierhoeve): kan de ontheffing in het kader van de hogere waarden aanvraag worden aangevochten?
- Antwoord(de heer Luijpers): Ja, tot 2 april kan een zienswijze worden ingediend.
- Aanvullend antwoord (de heer Luijpers): op dit moment zijn er drie zaken aan de orde: het PIP, de Tracénota/MER en ook de ontheffingsaanvraag in het kader van de hogere waarden voor geluid.

nr. verslag

actie door

- Vraag (ondernemer Trade Port West): ik wil graag een oproep doen. De A67 is heel belangrijk. Het zou heel treurig zijn als bedrijven die langs deze weg zitten in juridisch 'getouwtrek' belanden en moeten vechten. Het zou heel mooi zijn als er een goede oplossing komt.
- Antwoord (de heer Offerein): Er wordt gestreefd naar een goede oplossing.
- Vraag (ondernemer Trade Port West): in hoeverre moet het MER nog worden uitgevoerd voor AC?
- Antwoord (de heer Luijpers): er is hiervoor geen MER nodig, omdat beide, A en C zijn meegenomen in het MER. Bij de keuze is uitgegaan van het standpunt van RWS.
- Aanvullende vraag: In hoeverre kan AC nog serieus worden meegenomen? Veronderstel dat het onderzoek aanleiding zou geven om toch bij RWS te gaan bepleiten dat de tweede aansluiting nodig is, wordt op dat moment bekeken wat planologisch nodig is?
- Antwoord (de heer Offerein): als dit aan orde is, komen we bij u terug. Voorstel is een aparte informatieavond te houden waarop de resultaten van het faseringsonderzoek en de (eventuele) consequenties voor het PIP worden toegelicht.
- Vraag (ondernemer Trade Port West): waarom is RWS niet akkoord? Waarom is dan wel AB meegenomen?
- Antwoord (de heer Luijpers): bij AC spreken we over een volledige aansluiting bij beide aansluiting. Variant AB betreft 2 keer een halve aansluiting, gecombineerd van A en B. Samen vormen ze één aansluiting. Dat is de reden waarom dit eventueel wel zou kunnen.
- Vraag (lid Provinciale Staten): Oudere rapportages tonen aan dat de luchtkwaliteit fors wordt overschreden. Gek dat het nu niet meer het geval is. Wordt er los van de salderingsmethode gekeken naar de feitelijk luchtkwaliteit?
- Antwoord (de heer Offerein): Salderen doe je pas als er sprake is van normoverschrijding. Dit is niet het geval.
- Aanvullende opmerking (lid Provinciale Staten): vreemd dat de discussie over de Greenportlane en de toezeggingen van Gedeputeerde Driessen niet bekend zijn bij Provinciale Staten.
- Vraag (bewoner Grubbenvorsterweg): de Floriade geeft aanleiding tot snelle actie. Er wordt gekeken naar fasering. Wanneer wordt welk stuk aangelegd?
- Antwoord (de heer Offerein): 2012 is een harde termijn. Ook voor Trade

nr. verslag

actie door

Port Noord is dit van belang. De aanleg start bij het aantakken van de GPL op de A73. De vraag kan in april, na het faseringsonderzoek, beter worden beantwoord.

- Vraag : de vraag gaat over de taak en macht van RWS: hoe zit dit in verhouding tot provincie en gemeente. Als burger hebben we hier geen invloed op.
- Antwoord (de heer Offerein): RWS valt onder minister Eurlings. RWS laat richtlijnen door de minister vaststellen. Wij kunnen als provincie hiervan niet afwijken. Met de redelijkheid van de argumenten kunnen we natuurlijk wel aan de slag.

**7. Inspraak**

- Ontwerp inpassingsplan (PIP) ligt tot 2 april 2009 ter inzage.

**8. Afsluiting**

- De voorzitter dankt een ieder voor zijn aandacht en sluit de vergadering.

## Tracenota/MER en Provinciaal Inpassingsplan

# Greenportlane

Informatieavond 4 maart 2009



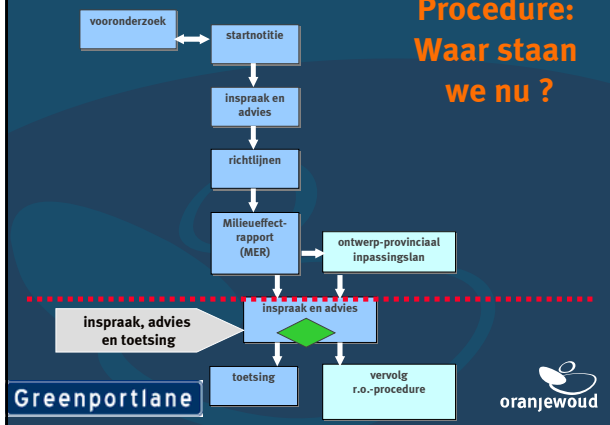
## Opzet presentatie

- Procedure MER en PIP
- Kader en doel Greenportlane
- Onderzochte alternatieven
- Beoordeling alternatieven
- Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)
- Voorkeursalternatief (VKA)
- Provinciaal Inpassingsplan
- Inspraak en vervolg

Greenportlane



## Procedure: Waar staan we nu ?



Greenportlane



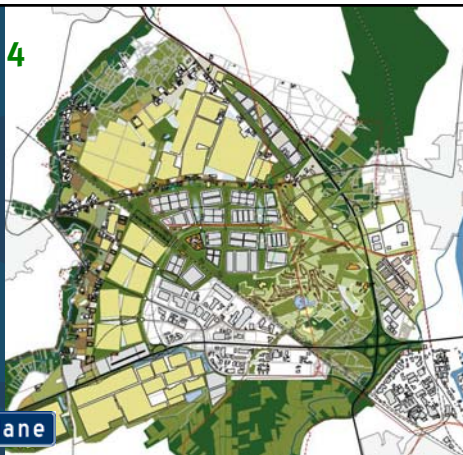
## Kader: Gebiedsontwikkeling Klavertje 4

- Doel Greenportlane = ontsluiting Klavertje 4
- Klavertje 4 = 1000 ha gebiedsontwikkeling
- Glastuinbouw, bedrijventerrein, kantoren, recreatie, natuur
- Vastgelegd in POL aanvulling Klavertje 4
- Onderzocht in PlanMER Klavertje 4
- Al ter inzage gelegen

Greenportlane



## Klavertje 4



Greenportlane

## Doel Greenportlane

- Goede, toekomstvaste en duurzame hoofdontsluiting Klavertje 4 gebied
- Bijdragen aan verbeteren leefbaarheid kernen
- Rol in ontsluiting en bereikbaarheid Floriade
- Verbeteren verkeersveiligheid

Greenportlane

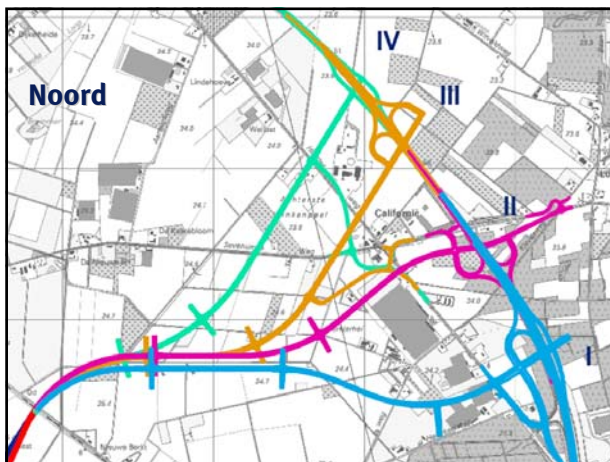
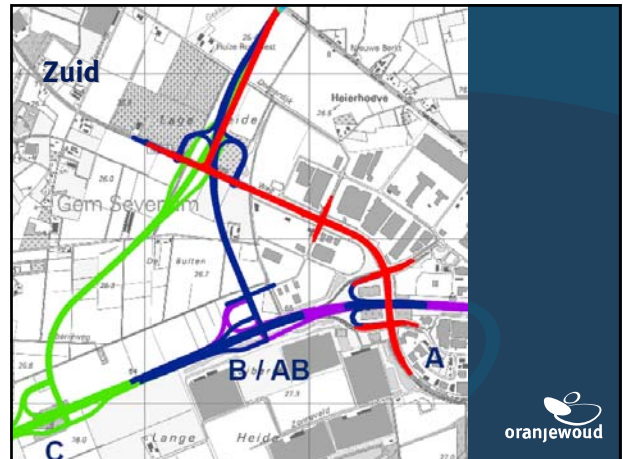


## Alternatieven

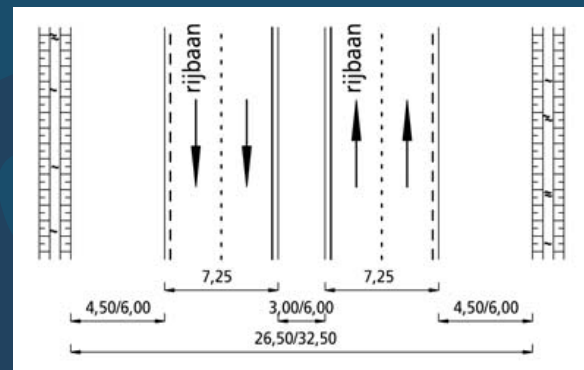
- Inperking zoekgebied
- Alternatieven uit twee delen; één locatie voor kruisen spoorlijn
- Aansluiting A67: 4 mogelijkheden A, B, C, AB
- Aansluiting A73: 4 mogelijkheden I, II, III en IV

Greenportlane

oranjewoud



## Dwarsprofiel



## Rangorde alternatieven: doelbereik (zuid)

doelbereik	alternatieven			
	A	B	C	AB
goede, toekomstvaste ontsluiting K4 (hoofddoel)	3	1	2	1
mate waarin wordt voldaan aan de Limburg principes	2	2	2	2
bijdrage verbetering leefbaarheid kernen	3	2	1	2
bijdragen aan ontsluiting en bereikbaarheid Floriade	n.v.t.			
verbeteren verkeersveiligheid	2	1	1	1
herkenbaarheid en allure	4	1	3	2

oranjewoud

## Rangorde alternatieven: effecten (Zuid)

milieueffecten	alternatieven			
	A	B	C	AB
natuur	1	2	3	2
geluid en trillingen	niet onderscheidend			
landschap	1	2	3	2
cultuurhistorie en archeologie	1	1	3	1
luchtkwaliteit, externe veiligheid, bodem en water	niet onderscheidend			
sociale aspecten	1	1	3	1
ruimtegebruik	1	2	4	2
duurzaamheid	2	3	4	1

oranjewoud

## Rangorde: doelbereik (Noord)

doelbereik	alternatieven			
	I	II	III	IV
goede, toekomstvaste ontsluiting K4 (hoofddoel)	1	2	3	4
mate waarin wordt voldaan aan de Limburg principes	2	2	2	2
bijdrage verbetering leefbaarheid kernen	1	1	1	1
bijdragen aan ontsluiting en bereikbaarheid Floriade	1	2	3	4
verbeteren verkeersveiligheid	1	1	1	1
herkenbaarheid en allure	1	2	3	4

oranjewoud

## Rangorde: effecten (Noord)

milieueffecten	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	Niet onderscheidend			
sociale aspecten	1	2	2	2
ruimtegebruik	1	3	2	4
duurzaamheid	2	1	3	4

oranjewoud

## Meest Milieuvriendelijk Alternatief: B-I

- Weinig opties om verkeer terug te dringen
- B-I als basis voor MMA
- MMA maatregelen: stiller asfalt, verdiepte ligging, faunapassages

Greenportlane

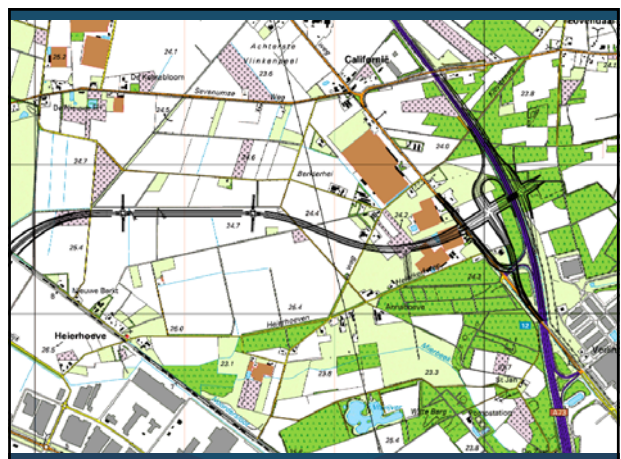
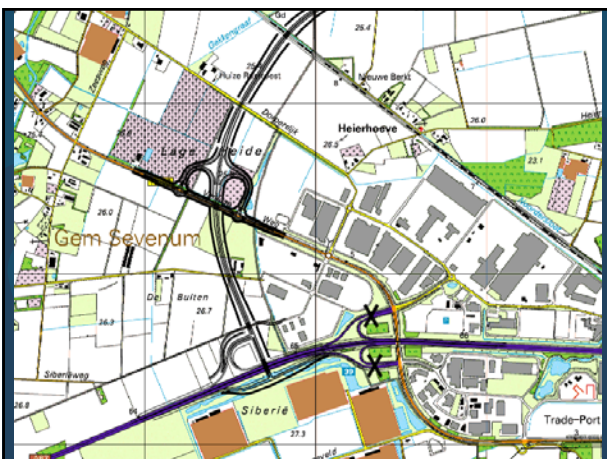
oranjewoud

## Voorkeursalternatief: B-I

- B-I voldoet het beste aan doelstelling
- B-I heeft de minste milieueffecten
- Resterende effecten B-I het beste mitigeerbaar

Greenportlane

oranjewoud



## Samenhang MER - PIP

- M.e.r.-procedure -> voorkeursalternatief
- Milieu-informatie in MER bedoeld voor alternatievenkeuze
- Voorkeursalternatief basis voor PIP
- MER koppelen aan 1e ruimtelijke besluit
- Motivatie VKA in PIP + besluit over evaluatie (wat en wanneer)
- Milieu-informatie in PIP gedetailleerd

Greenportlane



## Provinciaal InpassingsPlan

- Ruimtelijk besluit op basis van nieuwe Wro
- Bestemmingsplan voor provinciale belangen
- Regelt gebruik en bouwmogelijkheden
- Juridisch bindend voor burger en overheid
- Geldt voor periode van 10 jaar
- Goede ruimtelijke ordening

Greenportlane



## Provinciaal InpassingsPlan

- Bestaat uit kaart, regels en toelichting
- Kaart en regels zijn de juridische elementen
- Toelichting vormt de onderbouwing

Greenportlane



## Plantoelichting

- Onderbouwing van het project
  - Beleidskader
  - Uitvoerbaarheid (milieu, economisch, maatschappelijk)
  - Motivatie voorkeursalternatief
  - Onderbouwing nut & noodzaak

Greenportlane



## Plantoelichting

- Milieu- en gebiedsonderzoeken o.b.v. VKA
  - Wegverkeerslawaaï
  - Luchtkwaliteit
  - Externe veiligheid
  - Watertoets
  - Archeologie
  - Bodemkwaliteit
  - Flora & fauna

Greenportlane

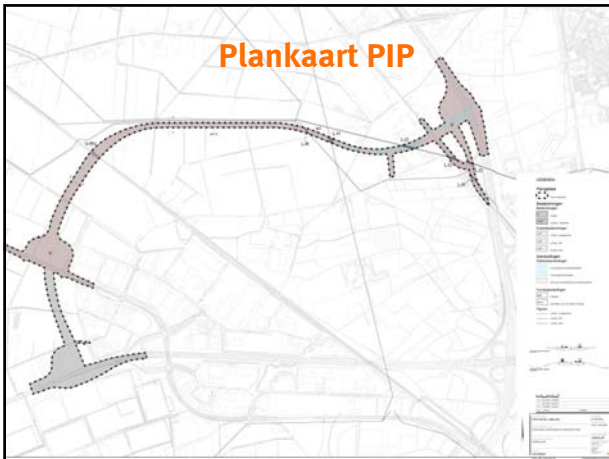


## Planregels PIP

- Regelt gebruik en bouwmogelijkheden
- Gekoppeld aan plankaart
- Bestemming Verkeer/ Railverkeer
- Aanduiding voor geplande golfbaan
- Dubbelbestemmingen voor leidingen, straatpad
- Verwerkelijking in de naaste toekomst

Greenportlane





## Procedure/ vervoltraject

- Ontwerp inpassingsplan/ MER ter visie tot 2 april 2009
- Mogelijkheid tot indienen zienswijze tegen inpassingsplan/ inspraak bij MER
- Toetsing commissie-MER
- Vaststelling inpassingsplan door Provinciale Staten (medio juli 2009)
- Beroepsprocedure

Greenportlane

oranjewoud





## Bijlage 6 Nota van Wijzigingen

### Inleiding

In deze nota van wijzigingen is een samenvattend overzicht opgenomen van de wijzigingen in het Provinciaal Inpassingsplan Greenportlane naar aanleiding van de beantwoording van zienswijzen, zoals beschreven in hoofdstuk 3.

Hierbij wordt een onderscheid gemaakt naar de drie onderdelen van het inpassingsplan:

- Toelichting;
- Regels;
- Verbeelding.

### Toelichting

In de toelichting worden de volgende wijzigingen voorgesteld:

#### Hoofdstuk 1 Inleiding

- § 1.1.2: in figuur 1 wordt de plangrens aangepast (tot aan de Venloseweg/Eindhovenseweg) (geldt ook voor alle andere aanduidingen van de plangrens in de toelichting);
- § 1.2: aanpassen beschrijving plangrens (geldt ook voor alle andere aanduidingen van de plangrens in de toelichting);
- § 1.3: aanpassen overzicht vigerende bestemmingen (door het wegvallen van het zuidelijk deel Greenportlane).

#### Hoofdstuk 2 Gebiedsvisie

- § 2.1: blz. 8 e.v.: aanpassen aan veranderd tracé (tot aan Venloseweg/Eindhovenseweg);
- § 2.1: blz. 9, figuur 4 aanpassen gebied golfbaan plus controle van de begrenzing van overige gebieden;
- § 2.2: gewijzigd tracé met onderliggende keuze verwerken in paragraaf 'fasering in de aanleg'.

#### Hoofdstuk 3 Milieueffectrapportage

- § 3.2 e.v.: aanvullen met het nieuw opgenomen tracé en de motivatie dat het tracé binnen de reikwijdte van het opgestelde MER valt.

#### Hoofdstuk 4 Beschrijving Greenportlane

- § 4.1. e.v.: aanpassen aan het veranderd tracé (tot aan de Venloseweg/Eindhovenseweg). Indien nodig aanpassen aan veranderingen in tracé en ontwerp ter hoogte van Fresh Park Venlo;
- § 4.3.1: figuur 7 aanpassen plangebied;
- § 4.3.2: figuur 8 aanpassen gebied golfbaan;
- § 4.3.2: blz. 29 wijzigen: bestemmingsplan Fresh Park Venlo moet nog worden vastgesteld;
- § 4.3.2: blz. 30: laatste alinea wordt nuance aangebracht over eerste doelen en opgave voor de Greenportlane.

#### Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving

- § 5.2.2: blz. 32 e.v.: aanpassen aan aanpassingen in regels.

#### Hoofdstuk 6    Beleidskader

- § 6.2: blz. 40: aangevuld met het provinciaal belang uit de Provinciale Belangenstaat;
- § 6.3: blz. 45: aanpassen overzicht vigerende bestemmingen (door het wegvallen van het zuidelijk deel van de Greenportlane);
- § 6.3: figuur 14 en 15 aanpassen aan gewijzigd tracé.

#### Hoofdstuk 7    Milieu en overige aspecten

- § 7.1: blz. 48/49: aanpassen aan het gewijzigd akoestisch onderzoek;
- § 7.2; blz. 50/51: aanpassen aan het gewijzigd luchtkwaliteitsonderzoek, onderbouwing toevoegen dat nog de 'oude' regeling gebruikt kan worden, motiveren waarom PM 2.5 niet is onderzocht;
- § 7.3; blz. 53: toevoegen resultaten aanvullend bodemonderzoek;
- § 7.4: blz. 55/56: aanpassen aan wijzigingen in externe veiligheidsonderzoek;
- § 7.4: blz. 55/56: toevoegen conclusie van de verantwoordingsplicht zoals opgenomen in rapporten externe veiligheid;
- § 7.5: blz. 55/57: aanpassen beschrijvingen van de olieleidingen en de zakelijk rechtzones van de rioolpersleiding;
- § 7.6.2: blz. 62 e.v.: aanpassen aan wijzigingen in het natuurcompensatieplan;
- § 7.7: blz. 65 e.v.: aanpassen aan wijzigingen in watertoets en gewijzigd tracé;
- § 7.7: 65 e.v.: toevoegen beschrijving en bescherming primaire watergangen;
- § 7.7: blz. 67: wijzigen naam "Waterleiding Bedrijf Limburg" in "Waterschapsbedrijf Limburg".
- § 7.8: blz. 68/69: aanpassen aan wijzigingen in gewijzigd tracé en opnemen uitbreiding plangebied ten oosten van A73.

#### Hoofdstuk 8    Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

- Geen wijzigingen.

#### Hoofdstuk 9    Uitvoerbaarheid

- § 9.1: blz. 74: aanvullen met wijzigingen/ aanvullingen uit nota zienswijzen.

#### Bijlage 1        Ontwerp Greenportlane

- opnemen gewijzigd ontwerp.

#### SEPARATE BIJLAGEN

In de separate bijlagen worden de volgende wijzigingen doorgevoerd.

#### Bijlage akoestisch onderzoek

- Opnemen van de nieuwe berekeningsresultaten naar aanleiding van aanpassing van het plangebied, gewijzigde verdeling van middelzwaar-zwaar verkeer en gewijzigd wegdektype.

#### Bijlage Rapportage luchtkwaliteit

- Opnemen van de nieuwe berekeningsresultaten naar aanleiding van de aanpassing van het plangebied, de gewijzigde verdeling van middelzwaar-zwaar verkeer, en met nieuwe luchtkwaliteitsberekeningen.

#### Bijlage Vooronderzoek bodem

- Toevoegen van het aanvullend bodemonderzoek,

#### Bijlage Rapporten externe veiligheid

- Aanpassen naar aanleiding van aangepast plangebied;
- Toevoegen gemeentelijk beleid Venlo in kader van opkomsttijden brandweer;
- Toevoegen milieuzonering gebied Klavertje 4 en bijbehorende acceptatie van mogelijke risico's in betreffend ruimtelijk besluit.
- Toevoegen dat Greenportlane geen (beperkt) kwetsbaar object is.

#### Bijlage Natuurcompensatieplan

- Opnemen van de wijzigingen n.a.v. de aanpassing van het plangebied;
- Aanpassen figuur 1 en 4.

#### Bijlage Watertoets

- Opnemen van de wijzigingen n.a.v. de aanpassing van het plangebied;
- Aanpassen wegvallen compensatieberging tussen A67 en Siberië;
- Toevoegen beschrijving en bescherming primaire en secundaire watergangen;
- Aanpassen figuur 2-2, 2-3, 2-5.

Verder wordt aan de toelichting de volgende notities en documenten toegevoegd:

- Bijlage 5: Notitie Reactie op vragen Commissie m.e.r. over MER-Greenportlane;
- Bijlage 6: Aanvullende notitie effecten Greenportlane op Natura 2000-gebieden;
- Bijlage 7: Verslag inspraakavond.

## Regels

In de regels worden de volgende wijzigingen voorgesteld:

- Artikel 1, lid 17, peil: toevoegen zinsnede "voor een bouwwerk, ten behoeve van spoorwegvoorzieningen, dat direct aan de spoorweg grenst ter plaatse van de bestemming Verkeer - Railverkeer: de hoogte van de bovenkant van de spoorstaaf.";
- Hoofdstuk 2: toevoegen bestemming "Water" of dubbelbestemming "Waterstaat - Waterlopen";
- Artikel 3, lid 3.1g: 'golfbaan' vervangen door 'specifieke vorm van verkeer - ecoduct' en de zinsnede 'een golfbaan in combinatie met' verwijderen;
- Artikel 3.4: b wijzigen in "b. indien uit akoestisch onderzoek blijkt dat geen onevenredige verslechtering optreedt van de geluidsbelasting".
- Artikel 4, lid 4.2.3: toevoegen: "De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, ten behoeve van spoorwegvoorzieningen bedraagt ten hoogste 10 m.;"
- Artikel 6, lid 6.1: verwijderen "met een diameter van ten hoogste 90 cm.";
- Artikel 6: toevoegen hoge druk ondergrondse olieleidingen opgenomen. Toegevoegd wordt dat de gronden bedoeld zijn voor een 'transportleiding met licht ontvlambare producten (62 bar)' en een 'transportleiding met licht ontvlambare ruwe olie (43 bar)'.
- Artikel 7, lid 7.1: verwijderen " met een diameter van ten hoogste 110 cm.";
- Artikel 10. Het opgenomen tekstgedeelte onder artikel 10 wordt opgenomen als artikel 10 lid a. En aan artikel 10 wordt het volgende lid toegevoegd: "b. wijziging vindt niet plaats, indien daardoor onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de ingevolge de bestemming gegeven gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken".

## Verbeelding

In de verbeelding worden de volgende wijzigingen voorgesteld:

- Een deel van de Greenportlane tussen de Venloseweg/Eindhovenseweg en de A67 wordt verwijderd;
- De functieaanduiding 'golfbaan (go)' wordt verwijderd;
- De functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer - ecoduct (sv-ec)' wordt toegevoegd;
- De zakelijk rechtzone van de rioolwaterpersleiding (dubbelbestemmings L-R) wordt verkleind tot 2x2,5meter;
- De grens van het plangebied van de Greenportlane ten noordoosten van de A73 wordt aangepast naar aanleiding van afstemming met Fresh Park Venlo;
- De aansluiting van de Greenportlane op de Venrayseweg wordt geoptimaliseerd;
- De primaire watergangen worden aangegeven.