

# Greenportlane

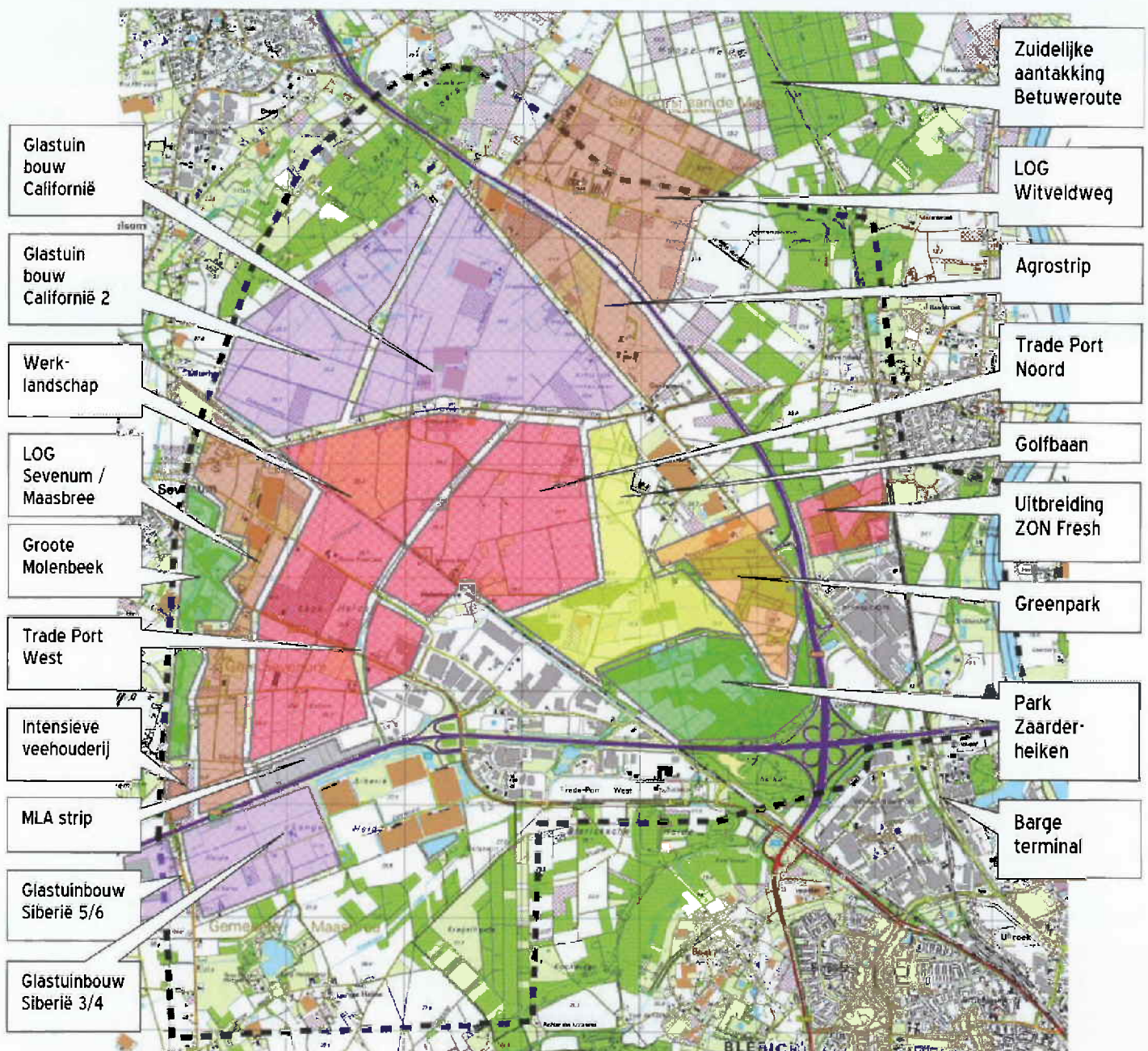


Informatie over  
Tracénota/Milieu Effect Rapport en  
ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan



## Greenportlane, basis voor een goed bereikbare regio

In het gebied tussen Venlo, Horst aan de Maas, Sevenum en Maasbree is de komende jaren een groot aantal ontwikkelingen voorzien. Dit gebied wordt ook wel 'Klavertje 4, hart van Greenport Venlo' genoemd. Hoe het gebied er precies uit gaat zien is nog niet bekend. Het krijgt in de komende jaren vorm. Enkele ontwikkelingen zijn wel al bekend: de aanleg en uitbreiding van de glastuinbouwgebieden Californië en Siberië, aanleg en uitbreiding van de bedrijventerreinen Trade-Port West en Trade-Port Noord. Verder zijn Fresh Park Venlo en Flora Holland volop in ontwikkeling en komt er een groen bedrijvenpark genaamd Greenpark Venlo. Dit bedrijvenpark biedt in 2012 plaats aan de wereldtuinbouwtentoonstelling Floriade. Daarnaast wordt ook een flinke hoeveelheid natuur gerealiseerd, bijvoorbeeld in een brede zone langs de Grote Molenbeek.





## Begrippen die u tegenkomt

- m.e.r.** : milieueffectrapportage  
(het onderzoek naar de milieueffecten)
- MER** : Milieu Effect Rapport  
(de resultaten van het milieuonderzoek)
- MMA** : Meest Milieuvriendelijk Alternatief
- POL** : Provinciaal Omgevingsplan Limburg
- TN/MER** : Tracénota/Milieu Effect Rapport  
(effectbeschrijving voor milieu,  
planologie en kosten)
- PIP** : Provinciaal Inpassingsplan  
(bestemmingsplan op provinciaal niveau)

Om deze ontwikkelingen in het Klavertje 4-gebied mogelijk te maken is een nieuwe weg noodzakelijk. Deze nieuw aan te leggen weg wordt de Greenportlane genoemd. Het tracé van deze weg is gelegen ten westen van knooppunt Zaarderheiken en verbindt de A67 en de A73. De Greenportlane gaat over het grondgebied van de gemeenten Venlo, Horst aan de Maas, Sevenum en Maasbree, met als doel het hart van Greenport Venlo goed bereikbaar te maken en te houden. Tevens moet de Greenportlane bijdragen aan het verbeteren van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de omliggende woonkernen.

De Greenportlane krijgt een rol in de ontsluiting van de Floriade in 2012. Daarom is het belangrijk dat de Greenportlane vóór 2012 is aangelegd. Om het gebied niet alleen voor de huidige plannen maar ook voor ontwikkelingen in de toekomst goed bereikbaar te maken is een weg met twee rijstroken in beide rijrichtingen nodig. Uitgangspunt is dat de weg zo goed mogelijk aansluit bij de ruimtelijke kenmerken van het gebied zoals het landschap, de natuur en de bedrijvigheid.

## De Tracénota/Milieu Effect Rapport en het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan

Deze brochure geeft een toelichting op de Tracénota/Milieu Effect Rapport en het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan voor de Greenportlane. Voor het (lees)gemak worden hier verder kortweg de termen TN/MER en ontwerp-PIP gebruikt. De volledige rapporten liggen in de periode van 19 februari tot 2 april 2009 voor iedereen ter inzage op diverse locaties. Zie voor meer informatie over de inspraakprocedure de tekst op pagina 9.

### De m.e.r.-procedure

In Nederland is het opstellen van een milieueffectrapportage (m.e.r.) verplicht voor elk project dat aanzienlijke gevolgen kan hebben voor het milieu. Het aanleggen van een autoweg als de Greenportlane valt onder deze projecten. Een milieueffectrapportage zorgt ervoor dat het milieu volwaardig en vroegtijdig in de besluitvorming voor de Greenportlane betrokken wordt.

In de TN/MER staat beschreven wat het doel is van de Greenportlane, welke alternatieven voor de ligging van de Greenportlane zijn onderzocht en wat deze voor effecten hebben op het milieu, de omgeving en welke kosten met de aanleg zijn gemoeid.

### De aanloop

De m.e.r.-procedure voor de Greenportlane is gestart met de publicatie van de startnotitie op 13 december 2007. De startnotitie was de aankondiging van het project Greenportlane en de m.e.r.-procedure. In de startnotitie is het doel van de Greenportlane beschreven en de wijze waarop de effecten van de Greenportlane worden onderzocht. De startnotitie heeft zes weken ter inzage gelegen. Gedurende die periode kon iedereen zijn mening geven over de inhoud van de startnotitie. Al deze reacties werden gebundeld in een Inspraaknota. Vervolgens zijn de 'richtlijnen voor de TN/MER' op 25 maart 2008 door Gedeputeerde Staten van Limburg vastgesteld. In dit document staat wat er in de TN/MER moet worden onderzocht en op welke manier.

## Stuurgroep Klavertje 4

Bij de ontwikkeling van het gebied Klavertje 4, hart van Greenport Venlo, zijn veel verschillende partijen betrokken. Dat zijn:

- Gemeente Venlo
- Gemeente Horst aan de Maas
- Gemeente Maasbree
- Gemeente Sevenum
- Provincie Limburg
- het Rijk via het Ministerie van LNV/  
Gemeenschappelijk Ontwikkelingsbedrijf (GOB)
- Fresh Park Venlo en Flora Holland

Bestuurders van deze partijen vormen samen de Stuurgroep Klavertje 4. De Stuurgroep coördineert de vele ontwikkelingen in het gebied en de inbreng van de verschillende partijen.

Bij het vaststellen van de richtlijnen hebben Gedeputeerde Staten rekening gehouden met de inspraakreacties op de startnotitie, adviezen van de wettelijke adviseurs (zoals bijvoorbeeld het waterschap) en het advies van Commissie voor de m.e.r.

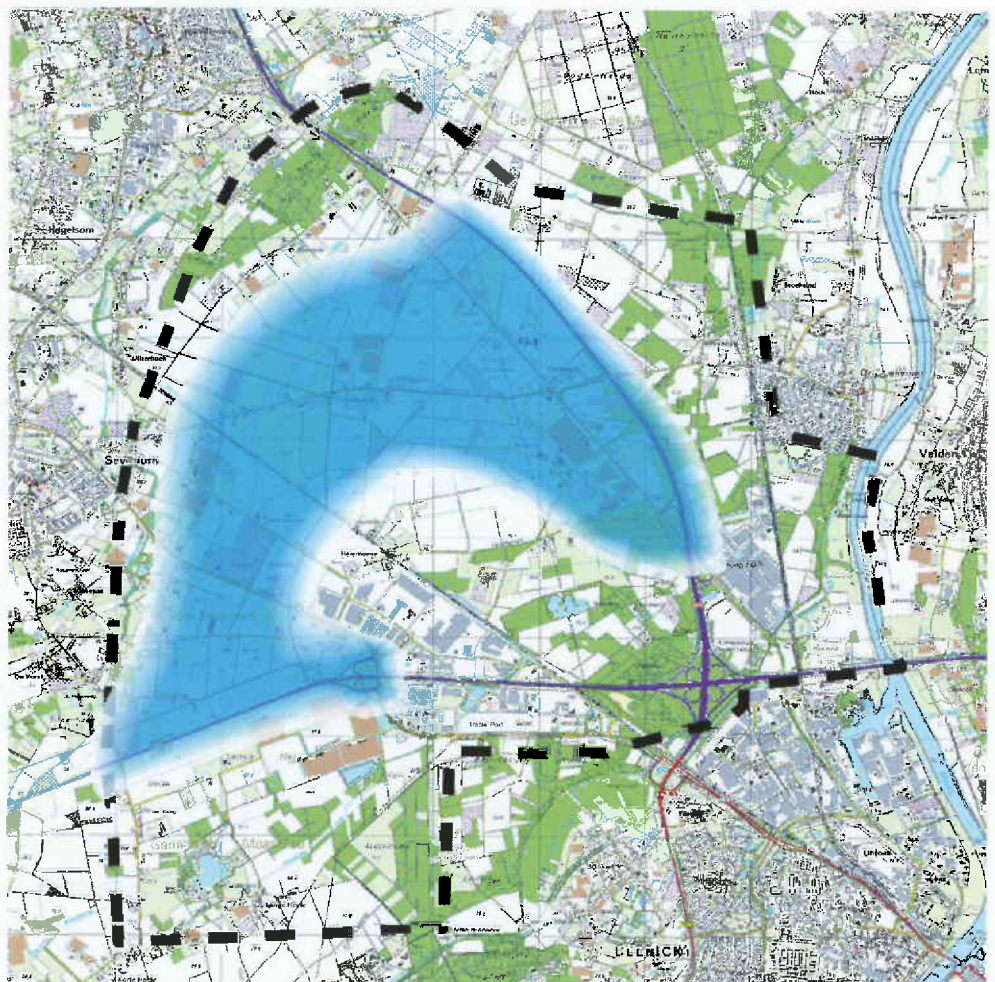
Vervolgens begonnen de deskundigen met de rapportage. Vervolgens zijn er alternatieven uitgewerkt, is onderzoek uitgevoerd en is de TN/MER opgesteld.

Op basis van de uitkomsten van de TN/MER heeft de Stuurgroep Klavertje 4 een voorkeursalternatief voor de Greenportlane geadviseerd. Dit voorkeursalternatief is uitgewerkt in het ontwerp-PIP.

### Het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan

De Greenportlane wordt juridisch vastgelegd in een Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Dit is een bestemmingsplan van de provincie voor het gebied van de Greenportlane.

Het ontwerp-PIP is vastgesteld door Gedeputeerde Staten. Het ontwerp-PIP bestaat uit drie onderdelen: de regels, de toelichting en de plankaart. In de regels is juridisch vastgelegd hoe en waar de Greenportlane kan worden aangelegd en welke voorwaarden hiervoor gelden. De toelichting geeft achtergrondinformatie. In de toelichting is de motivering voor de Greenportlane beschreven en wordt uitgelegd waarop de Stuurgroep haar keuze heeft gebaseerd. Op de kaart op pagina 7 is de ligging van de Greenportlane exact vastgelegd.



#### LEGENDA

- — — — — begrenzing Klavertje 4 gebied
- zoekgebied Greenportlane

Zoekgebied Greenportlane



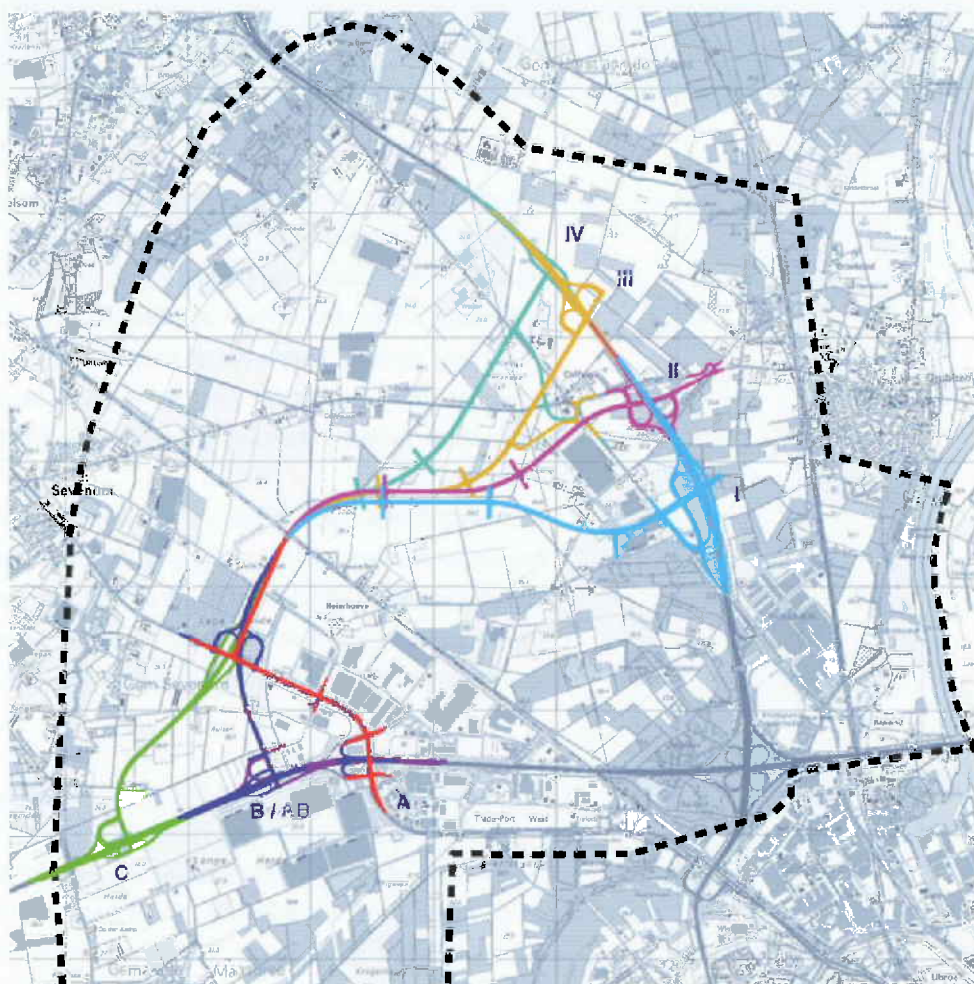
## De verdere stappen

De TN/MER en het ontwerp-PIP liggen tot 2 april 2009 ter inzage. In deze periode kunt u uw reactie op beide documenten geven. Op pagina 9 van deze brochure leest u hoe u dit kunt doen. Na de inspraakperiode geeft de Commissie voor de m.e.r. een toetsingsadvies over het MER. De commissie toetst of het MER voldoet aan de wettelijke eisen en of het MER voldoet aan de richtlijnen. Zij betreft hierbij de inspraakreacties en de adviezen van wettelijke adviseurs. De provincie stelt vervolgens het definitieve PIP op. Hierbij wordt rekening gehouden met de inspraakreacties op het PIP en de ontvangen adviezen. Het definitieve PIP wordt vastgesteld door Provinciale Staten van Limburg en vervolgens opnieuw ter inzage gelegd. Daarna staat het PIP open voor bezwaar en beroep.

## De Tracénota/Milieu Effect Rapport

### De alternatieven die zijn onderzocht

In de TN/MER is onderzocht waar de Greenportlane het beste kan liggen. Hierbij is zoveel mogelijk rekening gehouden met de bestaande situatie ten aanzien van ruimte en milieu. Denk hierbij aan woningen, bedrijven, natuurgebied, waterwingebied en archeologische waarden. Daarnaast is als uitgangspunt gehanteerd dat de Greenportlane een optimale ontsluiting voor de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 moet zijn. Dit heeft geleid tot vier alternatieven ten zuiden van de spoorlijn Eindhoven-Venlo en vier alternatieven ten noorden van de spoorlijn. De Greenportlane is de combinatie van een zuidelijk en een noordelijk tracé, waarbij in principe elke combinatie mogelijk is.



Alternatieven Greenportlane



Bij de alternatieven ten zuiden van de spoorlijn is één alternatief (alternatief A) onderzocht dat gebruik maakt van de bestaande aansluiting op de A67. Daarnaast is een nieuwe aansluiting oostelijk van Traffic Port onderzocht (alternatief B) en een nieuwe aansluiting westelijk van Traffic Port (alternatief C). Tevens is een combinatie van de alternatieven A en B onderzocht (alternatief AB). Bij dit alternatief blijft de helft van de bestaande aansluiting op de A67 gehandhaafd, namelijk in de richting van en naar Duitsland. Daarbij wordt van alternatief B slechts de helft aangelegd, namelijk in de richting van en naar Eindhoven.

Ten noorden van de spoorlijn zijn de alternatieven genummerd I, II, III en IV, waarbij alternatief I het meest zuidelijk ligt en alternatief IV het meest noordelijk.



### **Alle alternatieven voldoen aan de doelstellingen**

Alle alternatieven voldoen aan de hoofddoelstelling om een ontsluiting te realiseren voor de gebiedsontwikkeling Klavertje 4. Ten zuiden van de spoorlijn voldoen alternatieven B en AB het best. Alternatief C voldoet ook, maar ligt verder van de gebiedsontwikkeling en is hierdoor minder herkenbaar als hoofdontsluiting. Alternatief A is verkeerskundig minder goed, door de beperkingen van de bestaande aansluiting op de A67. Ten noorden van het spoor voldoen alternatieven I en II beter dan III en IV. Dit omdat III en IV relatief ver van de kern van de gebiedsontwikkeling gelegen zijn. Alle alternatieven, behalve A, voldoen ook op de langere termijn.

Alle alternatieven voldoen ook aan de nevendoelelstelling, het leveren van een bijdrage aan het verbeteren van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de omliggende woonkernen. Er zijn wel enkele verschillen tussen de alternatieven. Zo is voor Sevenum alternatief C het meest gunstig en voor Horst aan de Maas alternatief II en III. Alternatief I is het meest gunstig gelegen voor de ontsluiting van de Floriade en het toekomstige Greenpark.

### **De milieueffecten van de Greenportlane**

Een nieuwe weg kan een groot effect hebben op de omgeving. Belangrijke nuanciering in het geval van de Greenportlane is dat de omgeving ook verandert. De gebiedsontwikkeling, waarvoor en waarbinnen de Greenportlane wordt aangelegd, heeft zelf ook een effect op de omgeving. In de TN/MER voor de Greenportlane is alleen het effect van de Greenportlane beschreven. Het effect van de gebiedsontwikkeling is beschreven in het planMER, het Milieu Effect Rapport bij de POL-aanvulling Klavertje 4, dat al ter inzage heeft gelegen.



## Cradle to Cradle

De Provincie Limburg en de betrokken gemeenten hebben hoge ambities voor de Greenportlane ten aanzien van milieu en duurzaamheid. Hierbij is het principe 'Cradle to Cradle' uitgangspunt. De duurzaamheidsambities zijn vertaald in de zogenaamde 'Limburg principles':

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

In de TN/MER is onderzocht hoe bij de realisatie van de Greenportlane invulling gegeven kan worden aan deze duurzaamheidsambities. Ook is onderzocht of vanuit deze ambities verschillen bestaan tussen de alternatieven. Hierbij is gekeken naar aspecten als zuinig gebruik van ruimte, grondstoffen en brandstoffen. Uit de onderzoeken blijkt dat alle alternatieven de realisatie van een duurzame Greenportlane mogelijk maken.

De Greenportlane heeft vooral effect op de verkeerssituatie in het gebied en het geluidklimaat. De Greenportlane veroorzaakt zelf geen nieuw verkeer, maar verandert wel de verkeersstromen in het gebied. Een groot deel van het verkeer vanaf de snelwegen richting het gebied kiest straks voor de Greenportlane in plaats van de bestaande wegen. Dit betekent voor een aantal bestaande wegen een afname van de verkeersintensiteit. Het geluidklimaat in het gebied verandert aanzienlijk. De 'verplaatsing' van verkeer van het bestaande wegennet naar de Greenportlane betekent ook een 'verplaatsing' van geluid. Dit leidt tot een verandering van het geluid op woningen. In de TN/MER is uitgebreid onderzoek verricht naar deze veranderingen in de geluidbelasting.

Op de andere aspecten (natuur, bodem, water, veiligheid, cultuurhistorie, archeologie, luchtkwaliteit) zijn de effecten relatief beperkt. Dit komt vooral, omdat bij de eerdere inperking van het zoekgebied, de gebieden met de grootste waarden vermeden zijn.

## Verschillen in milieueffecten tussen de alternatieven

Ten zuiden van de spoorlijn hebben de alternatieven relatief weinig milieueffecten en zijn de verschillen tussen de alternatieven gering. Alternatief C heeft het grootste effect op de omgeving door de ligging aan de rand van de gebiedsontwikkeling. Alternatief A maakt deels gebruik van bestaande wegen en heeft hierdoor minder ruimte nodig dan de alternatieven B en AB.

Ten noorden van de spoorlijn zijn de effecten van de Greenportlane en de verschillen tussen de alternatieven groter. Alternatief I heeft in totaliteit de minste effecten op de omgeving, maar heeft wel een (klein) effect op natuur en leidt bij een aantal woningen tot een grotere geluidbelasting. Alternatieven II, III en IV hebben in totaliteit een groter effect op de omgeving. De onderlinge verschillen tussen II, III en IV zijn echter gering. Alternatieven II en III gaan ten koste van een beschermd natuurgebied. II en IV noodzakelijk tot sloop van woningen en bedrijven, III en IV noodzakelijk tot aanpassingen aan hoogspanningsmasten.

## Conclusie: Alternatief B-I is het voorkeursalternatief

Ten zuiden van de spoorlijn voldoet alternatief A minder aan de doelstelling en heeft alternatief C meer negatieve milieueffecten. Ten noorden van de spoorlijn voldoet alternatief I het beste aan de doelstelling en heeft de minste negatieve milieueffecten. Doelbereik en milieueffecten tegen elkaar afgezet is alternatief B-I het voorkeursalternatief.

## Meest Milieuvriendelijk Alternatief: Alternatief B-I

Vast onderdeel in een TN/MER is het onderzoek naar het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). Het MMA is het alternatief dat binnen de gestelde doelstelling de nadelige milieueffecten het meest voorkomt of beperkt. In de TN/MER Greenportlane is het MMA geen apart alternatief, maar een verdere verbetering van het alternatief met de minste milieueffecten.

Alternatief B-I heeft de minste milieueffecten en is daarmee de basis voor het MMA. In de TN/MER is onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn om negatieve effecten van B-I te verminderen of zelfs te voorkomen. De belangrijkste maatregelen zijn:

- het toepassen van een stiller wegdek, om de geluidhinder op omliggende woningen te beperken;
- het opnemen van passagemogelijkheden voor dieren, om het effect op natuur te beperken.



In de TN/MER wordt ook aandacht besteed aan de aandachtspunten die in de richtlijnen voor de TN/MER worden genoemd:

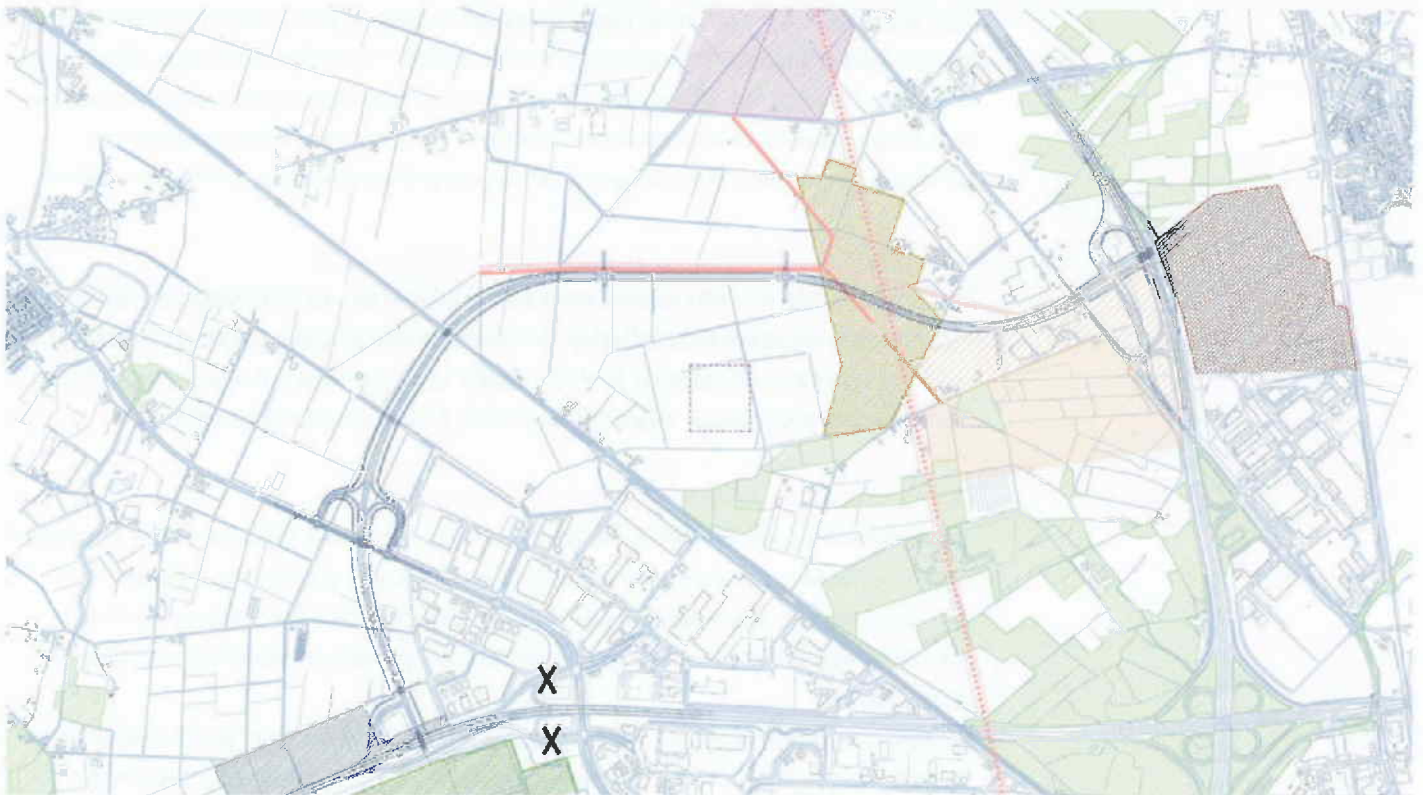
- de mogelijkheden voor openbaar vervoer;
- de ontsluiting voor langzaam verkeer;
- de mogelijkheden voor het gefaseerd aanleggen van de Greenportlane.

Ten aanzien van het laatste is in de TN/MER geconcludeerd dat eerst starten met de aanleg van 1 rijstrook per rijrichting geen reële optie is. Wel zou fasering in de aanleg van de weg mogelijk zijn.

### Het Provinciaal Inpassingsplan

Alternatief B-1 is in het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan (ontwerp-PIP) verder uitgewerkt en juridisch vastgelegd in planregels en op de plankaart. Tevens zijn de milieueffecten van alternatief B-1 gedetailleerder onderzocht en beschreven. Dit geldt vooral voor de aspecten geluid, luchtkwaliteit, veiligheid, water en natuur. Voor het aspect geluid is in detail bepaald welke veranderingen in geluidbelasting de Greenportlane tot gevolg heeft.

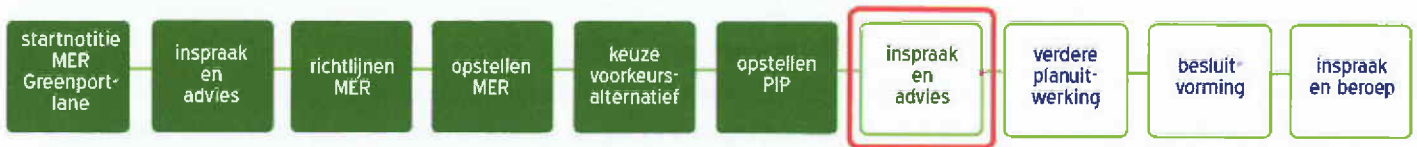
Ook is bepaald welke maatregelen nodig en mogelijk zijn om de geluidhinder te beperken en voor welke woningen een hogere waarde moet worden aangevraagd. Ten aanzien van luchtkwaliteit en externe veiligheid is geconstateerd dat aan de wettelijke normen wordt voldaan. Voor het aspect water is samen met de waterbeheerder bepaald hoe de Greenportlane moet worden uitgevoerd. Voor het aspect natuur is in detail bepaald wat het effect is op beschermde natuurwaarden en hoe het verlies aan natuurwaarden gecompenseerd moet worden.



Voorkeursalternatief B-1 Greenportlane



## Planning Greenportlane



### De planning van de Greenportlane ziet er globaal als volgt uit

najaar 2007

Start ontwikkelen plannen Greenportlane.

december 2007 / januari 2008

Wettelijk inspraakmoment op de startnotitie. Iedereen kan een bijdrage leveren aan de uitgangspunten waar het Milieueffectrapport aan moet voldoen.

voorjaar 2008

De richtlijnen waar het Milieueffectrapport aan moet voldoen zijn bekend. Het daadwerkelijke onderzoek naar de te verwachten effecten van de Greenportlane gaat van start.

eind 2008

Het voorkeursalternatief is bekend. Dit voorkeursalternatief dient als basis voor het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan.

begin 2009

- Het Milieueffectrapport is opgesteld. Gedeputeerde Staten van Limburg beoordelen de aanvaardbaarheid van het rapport.
- Het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan is gereed.
- Wettelijk inspraakmoment op het Milieueffectrapport en het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan.
- De Commissie voor de m.e.r. toetst of het Milieu Effect Rapport alle benodigde informatie bevat en betreft hierbij de inspraakreacties.

medio 2009

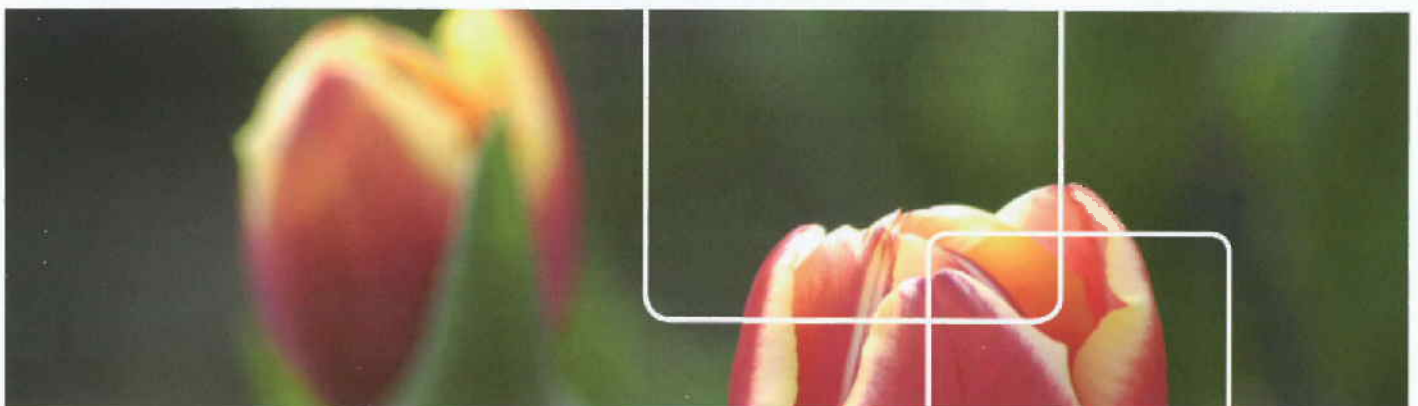
Provinciale Staten van Limburg stellen het Provinciaal Inpassingsplan vast. Mogelijkheid voor instellen van beroep tegen het vastgestelde Provinciaal Inpassingsplan.

begin 2011

Start uitvoering werkzaamheden.

begin 2012

Greenportlane gereed.



## Uw inbreng is van belang

Wij nodigen u graag uit de Tracénota/Milieu Effect Rapport (TN/MER) en het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan (PIP) Greenportlane te lezen en zijn benieuwd naar uw mening.

### Hier kunt u de rapporten bekijken

De TN/MER en het ontwerp-PIP Greenportlane liggen vanaf donderdag 19 februari tot donderdag 2 april 2009 ter inzage op de gemeentehuizen van de gemeenten Venlo, Horst aan de Maas, Maasbree en Sevenum. Ook kunt u de stukken tijdens kantooruren inzien in de bibliotheek van het Gouvernement, Limburglaan 10 in Maastricht en in de Viewtureroom (Informatiecentrum) in het Greenporthuis, Venrayseweg 182 in Venlo (Fresh Park Venlo). De rapporten zijn gedurende de inzageperiode ook in te zien op [www.limburg.nl](http://www.limburg.nl) (kijk onder actueel - bekendmakingen) en op [www.greenportvenlo.nl](http://www.greenportvenlo.nl).

### Kom naar de informatieavond

Tijdens een informatieavond op woensdag 4 maart 2009 kunt u uitgebreide informatie krijgen over de TN/MER en het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan. Deze informatieavond wordt gehouden in Cultureel Centrum 't Gasthoë, Gasthuisstraat 25 in Horst aan de Maas. De avond start om 19.30 uur.

### Zo kunt u reageren

U kunt een zienswijze indienen op de TN/MER als u van mening bent dat die te maken heeft met onjuistheden in de TN/MER of als de TN/MER naar uw oordeel niet voldoet aan de eerder vastgestelde Richtlijnen (25 maart 2008). Deze Richtlijnen bevinden zich als bijlage bij het Inpassingsplan. Tijdens de periode van zes weken dat de rapporten ter inzage liggen, kunt u zowel mondeling als schriftelijk uw mening geven. Het handigst is om uw reactie op papier te zetten.

**Niet vergeten: reageren  
kan alleen van 19 februari  
tot 2 april 2009.**

Stuur uw reactie op de Tracénota/MER en/of het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan aan:  
Gedeputeerde Staten van Limburg  
afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling  
t.a.v. mevrouw mr. T.C. van der Meulen  
Postbus 5700  
6202 MA Maastricht

Vermeld op de envelop a.u.b. Zienswijze TN/MER Greenportlane en/of  
Zienswijze ontwerp-PIP Greenportlane.

Wilt u liever mondeling reageren? Dan kunt u op maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag tussen 9.00 uur en 12.00 uur telefonisch contact opnemen met telefoonnummer (043) 38 97 342 (mw. T.C. van der Meulen) of, bij geen gehoor, via telefoonnummer (043) 38 97 354 (dhr. F. van der Heijden).



### Verdere procedure

De zienswijzen over de TN/MER en het ontwerp-PIP worden doorgezonden naar de Commissie voor de milieueffectrapportage. Deze commissie brengt vervolgens een advies uit over de TN/MER en betreft daarbij tevens de ingekomen zienswijzen. Alle zienswijzen worden verwerkt in een Nota Zienswijzen, die te zijner tijd wordt betrokken bij de vaststelling van het Provinciaal Inpassingsplan door Provinciale Staten. Alle indieners van zienswijzen ontvangen een exemplaar van de Nota Zienswijzen.

Een deel van de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 is al mogelijk op basis van het bestaande Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL). Om de gehele gebiedsontwikkeling mogelijk te maken is een aanvulling op het POL geschreven. Onderdeel van deze POL-aanvulling is een apart Milieu Effect Rapport (plan-MER) waarin de (milieu)effecten van de gebiedsontwikkeling zijn beschreven. Op deze ontwerp POL-aanvulling en het bijbehorende plan-MER is inmiddels inspraak mogelijk geweest.

Wellicht ten overvloede: uw reacties kunnen alleen betrekking hebben op de TN/MER en ontwerp-PIP Greenportlane en niet op andere aspecten van de gebiedsontwikkeling Klavertje 4.





### Colofon

Deze folder is een uitgave van de Provincie Limburg i.s.m. de partners in Greenport Venlo.  
Meer informatie? Kijk op [www.limburg.nl](http://www.limburg.nl) of [www.greenportvenlo.nl](http://www.greenportvenlo.nl).

Februari 2009

Correspondentieadres	: Provincie Limburg, Postbus 5700, 6202 MA Maastricht
Fotografie	: Imagrolimages, Suzie Geenen
Tekst	: Provincie Limburg
Vormgeving en illustraties	: PR&Communicatie Oranjewoud, team Grafische Vormgeving
Reproductie	: Schrijen-Lippertz



provincie limburg

