



Commissie voor de
milieueffectrapportage

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).¹

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.² 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-

¹ 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.

² 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.³

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 2030.⁴

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_x ten gevolge van Klavertje 4 (zonder Greenportlane). De totale effectbeoordeling is steeds ten opzichte van ref K4.

³ Ook in zienswijze 414 wordt hierop ingegaan.

⁴ Zo zijn de achtergrondconcentraties PM₁₀ en NO₂ 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.⁵ 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.

⁵ 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 NO₂-concentraties significant af met 1,9 tot 4,3 µg/m³ in 2020, afhankelijk van het beschouwde alternatief. Dit kan echter niet (volledig) verklaard worden door een afnemende verkeersintensiteit.⁶ Langs de A73 verbetert de luchtkwaliteit eveneens, zelfs waar sprake is van een toenemende verkeersintensiteit. Ook zijn de concentraties PM₁₀ en NO₂ ten gevolge van de A73 in het algemeen lager zijn dan ten gevolge van de A67, hoewel de A73 een hogere etmaalintensiteit kent.⁷

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.

⁶ Als voorbeelden: alternatief ABII leidt tot een afname van -2,1 µg/m³, terwijl de intensiteit met 5900 mvt/etmaal afneemt, Alternatief AII leidt tot een afname van -1,9 µg/m³) op basis van een afname van de intensiteit met 8700 mvt/etmaal.

⁷ Als voorbeeld: bijdrage NO₂ A67 (wegvaknr. 12) op 15 m wegas, alternatief BIII, 2030: 11 µg/m³ bij een intensiteit van 66300 mvt/etm. Bijdrage NO₂ A73 (wegvaknr. 8) op 15 m wegas, alternatief BIII, 2030: 9,5 µg/m³ 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.⁸ 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.⁹

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.¹⁰ 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 2000.¹¹

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.¹²

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

⁹ 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.

¹⁰ 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.

¹¹ 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.

¹² 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.¹³ Het bevoegd gezag heeft aangegeven dat het aanbrengen van stille verharding in de dorpen buiten de scope van aanleg van de Greenportlane valt.

¹³ 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.Dirkzwager 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



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

w www.commissiemer.nl

