

Startnotitie m.e.r. Greenportlane

definitief

document nr. 174363-R-03
versie 2.1
november 2007

	naam	datum	paraaf
opsteller	M. Vermeij	22 november 2007	
interne toets	L. Runia	22 november 2007	
vrijgave	B. Mesuere	22 november 2007	

Opdrachtgever

Provincie Limburg
Afdeling Infra-Projecten
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

	Inhoud	Blz.
1	Inleiding	4
1.1	Gebiedsontwikkeling Klavertje 4 en de Greenportlane	4
1.2	De m.e.r.-procedure	6
1.3	Leeswijzer	7
2	Kader	8
2.1	Greenportlane en gebiedsontwikkeling	8
2.2	Gebiedsontwikkeling Klavertje 4	8
2.3	Greenport Venlo	12
3	De Greenportlane: het plan en de te nemen besluiten	14
3.1	Greenportlane	14
3.2	Te nemen besluiten	15
3.2.1	<i>Greenportlane</i>	15
3.2.2	<i>Gebiedsontwikkeling Klavertje 4</i>	15
3.2.3	<i>Samenhang tussen de procedures</i>	16
3.2.4	<i>Optie: ruimer besluit niet uitgesloten</i>	17
4	Referentiesituatie	18
4.1	Ruimtelijk beleidskader	18
4.2	Gebiedsbeschrijving	20
4.3	Infrastructuur	21
5	Alternatieven	24
5.1	Aanpak ontwikkelen alternatieven	24
5.2	Meest-milieuvriendelijk alternatief (MMA)	27
6	Milieugevolgen	28
6.1	Verkeer	28
6.2	Geluid	29
6.3	Lucht	29
6.4	Trillingen	29
6.5	Externe veiligheid	29
6.6	Bodem en water	29
6.7	Natuur	30
6.8	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	30
6.9	Ruimtegebruik	30
6.10	Duurzaamheid	31
Bijlagen		
Bijlage 1	Literatuurverwijzingen	
Bijlage 2	Begrippen en afkortingen	
Bijlage 3	Nadere toelichting op m.e.r.-procedure	

1 Inleiding

1.1 Gebiedsontwikkeling Klavertje 4 en de Greenportlane

Voor het gebied Klavertje 4 (figuur 1.1), globaal gelegen ten noordwesten van het Klaverblad Zaarderheiken, tussen de snelwegen A73 en A67, is een aantal ontwikkelingen in voorbereiding. Het gebied is onderdeel van de zogenaamde 'Greenport Venlo' (figuur 1.2). Glastuinbouw, veiling, agro-logistiek en bedrijvigheid zijn hier nu al belangrijke economische factoren. Het beleid van provincie en gemeenten is er op gericht deze functies te versterken en uit te breiden. Onder de noemer Klavertje 4 wordt de ontwikkeling van het gebied aangepakt door de vier betrokken gemeenten Horst aan de Maas, Maasbree, Sevenum en Venlo, het ministerie van LNV/GOB, veiling ZON, Flora Holland en de provincie Limburg. Deze partijen werken samen in de Stuurgroep Klavertje 4. De komst van de Floriade naar het gebied in 2012 past goed in de functies en ambities van Greenport Venlo.

Stuurgroep Klavertje 4

De (bestuurders van de) betrokken partijen bij de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 zijn verenigd in de Stuurgroep Klavertje 4. De Stuurgroep geeft richting aan de ontwikkelingen en coördineert de inbreng van de betrokken partijen.

De volgende partijen zijn in de stuurgroep vertegenwoordigd:

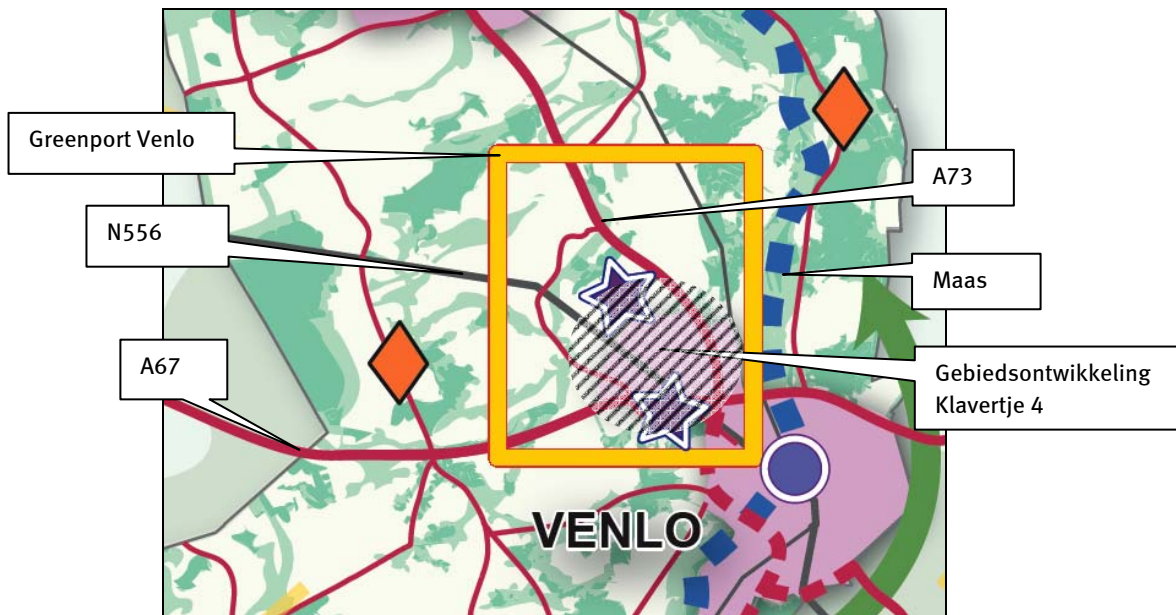
- Gemeente Horst aan de Maas
- Gemeente Maasbree
- Gemeente Sevenum
- Gemeente Venlo
- Ministerie van LNV/GOB
- Veiling ZON
- Flora Holland
- Provincie Limburg

De ontwikkelingen van Klavertje 4 bestaan onder meer uit de duurzame aanleg en uitbreiding van de grootschalige glastuinbouwgebieden Californië en Siberië, de duurzame ontwikkeling en uitbreiding van de bedrijventerreinen Trade-Port Noord en Freshpark, de ontwikkelingen rond de veilingen ZON en Flora Holland en de aanleg van Greenpark Venlo. Bij de ontwikkeling wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de inpassing in het landschap en ook natuur en water zullen een plaats krijgen. De ontsluitingsstructuur van Klavertje 4 kan bijvoorbeeld onderdeel gaan uitmaken van de voorziene groenstructuren. Inmiddels is gestart met de voorbereiding van de Floriade die hier in 2012 zal plaatsvinden. Ook voor andere planonderdelen zijn al (ruimtelijke) plannen in voorbereiding.

Voor het totaal van de ontwikkelingen die binnen Klavertje 4 een plek zullen vinden bestaat nog geen hard eindbeeld: de gebiedsontwikkeling wordt aangepakt als een dynamisch proces waarvoor doelen en kaders zijn aangegeven. Aan de concrete onderdelen zal tijdens het ontwikkelingsproces -onder andere afhankelijk van de vraag- invulling worden gegeven. In de Visienota Gebiedsontwikkeling Klavertje 4 [Stuurgroep Klavertje 4, 2006] zijn de planonderdelen gebundeld en geordend binnen gedefinieerde gebieden en zones.



Figuur 1.1: Overzichtskartaal gebiedsontwikkeling Klavertje 4 en omgeving



Figuur 1.2: Greenport Venlo [POL, 2006] met aanduiding gebiedsontwikkeling Klavertje 4

De gebiedsontwikkeling van Klavertje 4 is slechts mogelijk als het gebied goed is ontsloten. Hoewel -mede door de voorgenomen dynamische aanpak van de gebiedsontwikkeling- het eindbeeld nog niet vaststaat en dus ook niet concreet bekend is hoeveel verkeer de ontwikkeling zal genereren, is wel duidelijk dat de bestaande infrastructuur van het gebied ongeschikt is voor een adequate ontsluiting. In de studie naar de verkeerskundige ontsluiting van het gebied Klavertje 4 Plus [DHV, 2006] is geconcludeerd dat de huidige infrastructuur in het gebied zelf en

de aansluitingen op de autosnelwegen niet zijn berekend op de nieuwe verkeersstromen. Daarom is in het Klavertje 4-gebied een nieuwe ontsluitingsweg nodig, met aansluitingen op de A73 en de A67. Deze hoofdontsluiting van Klavertje 4 wordt aangeduid als de **Greenportlane**. De bestaande aansluitingen van het gebied op de A73 hebben onvoldoende capaciteit voor de nieuwe stromen verkeer. Daarom is als onderdeel van de Greenportlane ook een nieuwe, extra aansluiting op de A73 nodig. Ook de aansluiting van het gebied op de A67 heeft naar verwachting onvoldoende capaciteit en zal aangepast of verplaatst moeten worden.

Met het bevestigen van de afspraken die zijn opgenomen in de Visienota Gebiedsontwikkeling hebben de vijf besturen van de gemeenten Horst aan de Maas, Maasbree, Sevenum, Venlo en de Provincie Limburg het standpunt ingenomen dat een krachtige basisinfrastructuur in de vorm van de Greenportlane noodzakelijk is voor de ontwikkeling van Klavertje 4. Naar aanleiding van de uitspraak van de Stuurgroep heeft de provincie Limburg de voorbereidingen voor het realiseren van de Greenportlane ter hand genomen. Als eerste stap wordt nu gewerkt aan het vastleggen van de Greenportlane in een ruimtelijk plan.

1.2 De m.e.r.-procedure

Waarom deze m.e.r.-procedure?

De realisatie van de Greenportlane en de (nieuwe) aansluitingen op de omliggende autosnelwegen is een m.e.r.-plichtige activiteit (categorie 1.2 en 1.5, onderdeel C) volgens het Besluit M.e.r. 1994. Dit betekent dat in het kader van de ruimtelijke procedure (het vastleggen van de Greenportlane in een concreet ruimtelijk plan) een milieueffectrapportage (m.e.r.) moet worden uitgevoerd. Omdat het hier gaat om een plan met een provinciaal belang is er voor gekozen om in de procedure vooruit te lopen op de herziening van de huidige Wet op de Ruimtelijke Ordening, die naar verwachting medio 2008 van kracht zal worden. De nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) gaat de mogelijkheid bieden voor zogenaamde provinciale inpassingsplannen: bestemmingsplannen op provinciaal niveau, waarbij Provinciale Staten bevoegd gezag zijn.

Gedeputeerde Staten (GS) van de provincie Limburg hebben het initiatief genomen de procedure voor het opstellen van het milieueffectrapport (MER) op te starten. Deze procedure heeft tot doel het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. Het MER wordt door de provincie Limburg gecombineerd met een Tracénota. Dit om naast milieuaspecten ook andere aspecten, zoals economie, ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer en kosten in de afweging van de keuze voor het tracé van de Greenportlane te beschrijven en waarderen.

Bijlage 3 gaat nader in op de m.e.r.-procedure.

Functie startnotitie m.e.r.

Met deze Startnotitie m.e.r. Greenportlane start de m.e.r.-procedure. In de startnotitie wordt aangegeven wat het plan is en wat de achterliggende redenen en doelen zijn. Tevens wordt aangegeven welke milieuonderwerpen volgens de inschatting van de initiatiefnemers moeten worden onderzocht in het milieueffectrapport. Een ieder kan op deze startnotitie inspreken.

Op basis van de startnotitie m.e.r., ingekomen adviezen en de resultaten van de inspraak op de startnotitie adviseert de Commissie voor de m.e.r. over de inhoud van de richtlijnen. Op grond van het advies voor richtlijnen worden de definitieve richtlijnen opgesteld, die door Gedeputeerde Staten worden vastgesteld. In de richtlijnen wordt bepaald waaraan het milieueffectrapport (MER) zal moeten voldoen.

Inspreken op de startnotitie m.e.r.

De inspraak op de startnotitie is erop gericht de onderzoeksvragen voor het MER scherper te maken: welke alternatieven moeten worden onderzocht, welke milieueffecten zijn van belang, welke omgevingsfactoren moeten in beeld worden gebracht etc. In de inspraakperiode kan een ieder zowel mondeling als schriftelijk zienswijzen naar voren brengen. De startnotitie vormt de basis voor de inspraak en voor het advies over de op te stellen richtlijnen voor het MER.

De inspraakperiode van zes weken start na publicatie van deze startnotitie. Tijdens deze periode zal een informatie- en inspraakavond worden gehouden met de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen.

Uw reactie ten aanzien van de startnotitie kunt u, onder vermelding van "zienswijze startnotitie m.e.r. Greenportlane", toezenden aan:

Gedeputeerde Staten
Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling
T.a.v. mr. L.H.M. Vorstermans
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

1.3 Leeswijzer

De startnotitie is als volgt opgebouwd.

- Hoofdstuk 2 gaat in op het kader waarbinnen de Greenportlane valt, de ontwikkelingen van Klavertje 4;
- Hoofdstuk 3 gaat in op het probleem van de huidige infrastructuur met de ontwikkelingen van Klavertje 4, het doel van en de uitgangspunten voor de Greenportlane en de te nemen besluiten in samenhang met de andere ontwikkelingen.
- Hoofdstuk 4 beschrijft kort het ruimtelijk beleidskader en de referentiesituatie ofwel de huidige situatie van het plangebied en de autonome ontwikkelingen voor de jaren 2020 met een doorkijk naar 2030.
- Hoofdstuk 5 gaat in op de aanpak om te komen tot alternatieven voor de Greenportlane.
- Tot slot geeft hoofdstuk 6 een eerste globale beschrijving van gevolgen van de Greenportlane voor de milieuaspecten.

Terminologie

In deze startnotitie m.e.r. wordt de volgende terminologie gebruikt:

het *plangebied* is het gebied dat in het uiteindelijke ruimtelijke plan zal worden opgenomen; dit zal naar verwachting bestaan uit de Greenportlane en de daarbij behorende aansluitingen en inpassingsmaatregelen

het *zoekgebied* is het gebied waar in het kader van deze procedure zal worden gezocht naar mogelijke tracés voor de Greenportlane

het *studiegebied* is het gebied waar, als gevolg van de Greenportlane, relevante effecten kunnen optreden. De omvang van dit gebied kan per milieuaspect verschillend zijn

2 Kader

2.1 Greenportlane en gebiedsontwikkeling

De Greenportlane is onderdeel van het grotere gebiedsontwikkelingsproces Klavertje 4. Met Klavertje 4 wordt invulling gegeven aan de ruimtelijke ontwikkeling van een gebied ten noordwesten van het Klaverblad Zaarderheiken. Daarnaast maakt het Klavertje 4-gebied onderdeel uit van het agro(logistieke) cluster Venlo, de Greenport Venlo. De Greenportlane, met de daarbij behorende aansluitingen op de A73 en A67 moet zorgen voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van het Klavertje 4-gebied, en moet toekomstige ontwikkelingen in het bredere kader van de Greenport Venlo faciliteren. De planologische besluiten voor de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 (in de vorm van een POL-aanvulling) en de Greenportlane (in de vorm van een provinciaal inpassingsplan) worden in onderlinge afstemming opgesteld. Hierop wordt in hoofdstuk 3 nader ingegaan.

2.2 Gebiedsontwikkeling Klavertje 4

Gebiedsontwikkeling en Gebiedsvisie

De gebiedsontwikkeling Klavertje 4 is aangewezen als voorbeeldproject ontwikkelingsplanologie in de Nota Ruimte en volgt de principes van ontwikkelingsplanologie. Dit impliceert dat er vooralsnog geen eenduidig eindbeeld is voor het Klavertje 4-gebied maar dat er ruimte is voor flexibiliteit. De gebiedsontwikkeling kent een aantal harde en minder harde ontwikkelingen. Naast lopende projecten, de zogenaamde harde ontwikkelingen, wordt aandacht besteed aan de minder harde ontwikkeling van een werklandschap ingebed in een robuuste ecologische groenstructuur.

In de Gebiedsvisie Klavertje 4 [Stuurgroep Klavertje 4, 2006] is de visie op de gebiedsontwikkeling geschetst. De visie is gericht op maximale integratie tussen de diverse planonderdelen. Het maken van keuzes en 'groots denken' moet leiden tot een werklandschap dat naast het faciliteren van ondernemers voor diverse branches ook zorgt voor een hoge ruimtelijke kwaliteit, een robuuste ecologische zone, een collectief energienetwerk en een goede logistiek. De fragmentarische planonderdelen uit Klavertje 4 zijn in de visie gebundeld en geordend binnen gedefinieerde gebieden en zones (figuur 2.1).

Cradle to cradle

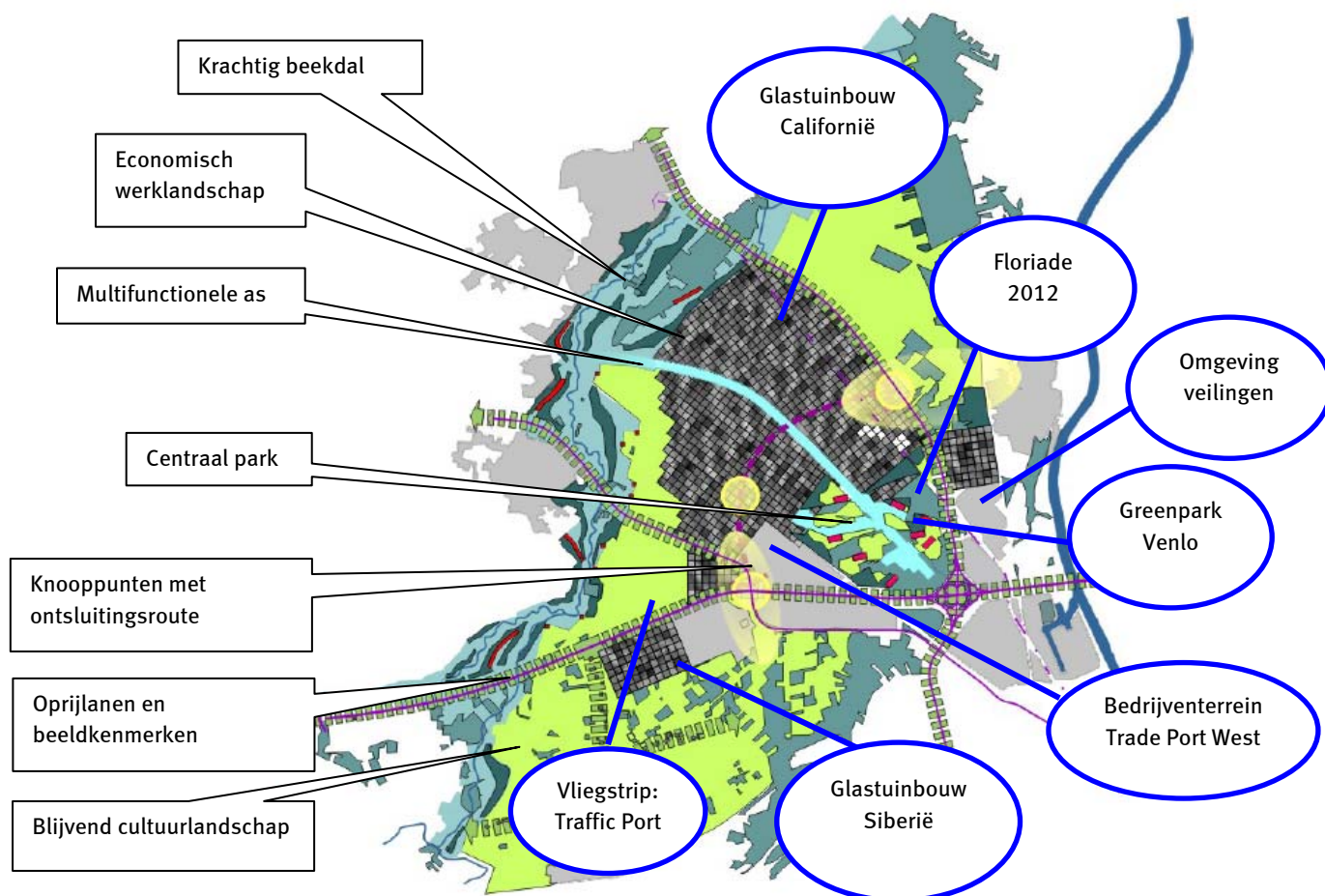
Voor de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 wil de stuurgroep uitgaan van zeer hoge duurzaamheidseisen, die bekend staan als het principe 'Cradle to cradle'. Daarbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van hoogwaardig hergebruik van grondstoffen, energie en materialen. Ook de Greenportlane zal zoveel mogelijk op een duurzame manier worden gerealiseerd.

Het principe 'Cradle to cradle' is ontwikkeld door architect McDonough en chemicus Braungart en gaat uit van "waste equals food". Een bedrijf, bedrijventerrein of gebiedsontwikkeling kan in plaats van nemen, maken en vervuilen ook producten of diensten creëren die economische, ecologische en sociale waarde hebben (upcycling in plaats van downcycling). Het concept sluit nauw aan bij ideeën over integraal ketenbeheer, maatschappelijk verantwoord ondernemen, industriële en ruimtelijke ecosystemen en duurzame ontwikkeling. Recent zijn de onderstaande "Venlo Principles" bestuurlijk ondertekenend.

"Our mission is to use our Cradle to Cradle framework as an engine for innovation in Greenport Venlo.

Our Cradle to Cradle framework means:

- *We are native to our place*
- *Our waste = food*
- *Sun is our income*
- *Our air, soil, and water are healthy*
- *We design enjoyment for all generations. Our goal is a delightfully diverse, safe, healthy and just world, with clean air, water, soil and power - economically, equitably, ecologically and elegantly enjoyed."*



Figuur 2.1: Schets Gebiedsvisie Klavertje 4 [Stuurgroep Klavertje 4, 2006]

elementen van de gebiedsvisie Klavertje 4	
<i>Krachtig beekdal</i>	De groene ecologische structuren rondom of in de nabijheid van Klavertje 4 komen rechtstreeks voort uit het provinciaal beleid. In de gebiedsvisie is de afweging gemaakt om de marginale ecologische verbindingen te laten vervallen. Het ecologische accent wordt verlegd naar de Groote Molenbeek. Hier wordt een krachtig beekdal ontwikkeld met meer en betere ecologische potenties en waarden.
<i>Blijvend cultuurlandschap</i>	Het overgrote deel van het agrarisch cultuurlandschap zal plaats maken voor nieuwe stedelijke, infrastructurele en natuurontwikkelingen. Vanuit landschap-pelijk oogpunt is het echter gewenst dat het beekdal van de Groote Molenbeek fysiek gescheiden blijft van de ontwikkelingen. Als buffer blijft een gebied bestemd als blijvend cultuurlandschap.
<i>Centraal park</i>	Het bestaande bosachtige gebied direct ten noordwesten van het knooppunt Zaarderheiken heeft een relatief grote intrinsieke ecologische waarde en geeft het gebied een relatief hoge basiskwaliteit. Dit maakt het gebied geschikt voor hoog-waardige werk- / en woonplekken in een bosachtige omgeving. De ontwikkeling van een golfbaan zou een goede aanvulling zijn op de aanwezige basiskwaliteiten.
<i>Multifunctionele as</i>	Dwars door het gebied loopt een multi-functionele as. De as vormt een nieuwe verbinding en biedt ruimte voor collectieve functies als waterretentie, windenergie, onder- en bovengrondse nutsvoorzieningen en (langzame) verkeersroutes
<i>Oprijlanen en beeldkenmerken</i>	De A67 en de A73 vormen de hoofdontsluiting assen van Greenport Venlo en dienen als zodanig te worden herkend.
<i>Knooppunten en ontsluitingsroutes</i>	De concentratie van de bestaande infrastructuur levert knooppunten op. De aanleg van een logische verbinding tussen deze knooppunten zal het gebied moeten ontsluiten. Deze ontsluitingsroute zorgt voor een snelle afwikkeling van vervoersstromen van en naar het economisch ontwikkelingsgebied en ontlast tevens het knooppunt Zaarderheiken.
<i>Economisch werklandschap</i>	Door het veiligstellen van de laagdynamische functies als landschap, ecologie en water wordt een gebied gecreëerd waarbinnen de hoogdynamische functie van bedrijvigheid tot ontwikkeling kan komen. (intensieve glastuinbouw, logistieke dienstverlening, transport en distributie en moderne gemengde bedrijven). Efficiënt ruimtegebruik is het uitgangspunt. De groei van het economisch werklandschap is conjunctuur gevoelig en zal vraaggestuurd plaatsvinden.

Harde en minder harde ontwikkelingen: nog geen eindbeeld

Binnen Klavertje 4 spelen harde ontwikkelingen: de lopende projecten passend binnen vigerende bestemmingsplannen. Daarnaast spelen minder harde ontwikkelingen waarvoor de planvorming bijvoorbeeld in de vorm van de m.e.r.-procedure en/of de bestemmingsplan-procedure loopt.

Trade Port Noord, (inclusief de stedelijke reconversiezone en bedrijvenpark Greenpark Venlo)

De plannen voor de toekomstige inrichting van Trade Port Noord zijn globaal uitwerkt en opgenomen in het Plan in Hoofdpijnen zoals vastgesteld door de gemeente Venlo [gemeente Venlo, 2003]. Het plangebied omvat drie delen:

- Trade Port Noord bedrijventerrein in de noordwestelijke lob
- Trade Port Noord bedrijvenpark in de oostelijke lob van het plangebied
- Park Zaarderheiken en golfbaan.

Het noordelijke deel van het zogenoemde stedelijke reconversiegebied wordt toegevoegd aan de parkzone. Hier zal de huidige woonfunctie in een landgoedachtige setting versterkt worden. Het zuidelijk deel wordt toegevoegd aan het bedrijvenpark als een mogelijke toekomstige uitbreidingsrichting. Het oostelijk deel, ten oosten van de Horsterweg, ondergaat weinig wijzigingen.

De werkgebieden zullen verschillend van signatuur zijn. Voor het bedrijventerrein wordt voorzien in grootschalige industriële activiteiten (transport-, distributie- en productiefaciliteiten) en een railterminal. Gedacht wordt aan de milieucategorieën 2 tot en met maximaal 5. Het bedrijvenpark is bedoeld voor kantoorachtige bedrijven die belang hebben bij een hoogwaardige landschappelijke en stedenbouwkundige ligging, liefst aansluitend op stedelijke voorzieningen. Gedacht wordt aan de milieucategorieën 1 tot en met maximaal 3a en 3b [Arcadis, 2007a].

Voor de ontwikkeling van Trade Port Noord zijn twee bestemmingsplannen vastgesteld en (gedeeltelijk) goedgekeurd:

- Bestemmingsplan Bedrijvenpark Trade Port Noord [2004] (onherroepelijk);
- Bestemmingsplan Bedrijventerrein Trade Port Noord en Park Zaarderheiken [2006]. De goedkeuring van dit plan door de provincie is onlangs gedeeltelijk vernietigd door de Raad van State.

Op 28 februari heeft de Raad van Venlo voor een gedeelte van het plangebied 'Trade Port Noord en park Zaarderheiken' een voorbereidingsbesluit genomen. Dit met het oog op de noodzakelijke planreparatie als gevolg van het GS-besluit. Eventuele tussentijdse ontwikkelingen zullen daarbij worden meegenomen door de gemeente.

De duurzame ontwikkeling van dit bedrijventerrein en bedrijvenpark zijn belangrijke thema's in deze bestemmingsplannen die bij verdere uitwerking geborgd dienen te worden.

Glastuinbouwgebied Californië

De ontwikkeling glastuinbouwgebied Californië omvat het ontwikkelen van een glastuinbouwgebied met een bruto oppervlakte van 276 hectare. In september 2007 is het bestemmingsplan Projectvestiging Glastuinbouw Californië vastgesteld. Het bestemmingsplan betreft het deel van Californië ten zuidwesten van de Horsterweg. Voor de ontwikkeling van Californië is de m.e.r.-procedure doorlopen. Het deel tussen de Horsterweg en de A73 heeft in het vigerende bestemmingsplan reeds de bestemming Agrarisch gebied met deels agrarische bouwvlakken. Er is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen naar Agrarisch gebied met aanduiding glastuinbouwgebied.

Vliegstrip Traffic Port

Aan de Horsterweg bestaat de mogelijkheid gebruik te maken van een verleende ontheffing van de Luchtvaartwet om incidenteel opstijgen en landen met lichte vliegtuigjes (MLA-micro light aircraft) mogelijk te maken. Als gevolg van de ontwikkeling van het glastuinbouwgebied Californië zal dit gebruik moeten worden verplaatst. Als nieuwe locatie inclusief uitbreiding van de huidige activiteiten tot MLA-vliegveld is de strook ten noordwesten van de aansluiting van het gebied op de A67 voorzien. Het voorontwerp bestemmingsplan is momenteel gereed (juli 2007).

Glastuinbouwgebied Siberië

De ontwikkeling van glastuinbouwgebied Siberië omvat het uitbreiden van het bestaande glastuinbouwgebied Siberië in westelijke richting. Het gebied bestaat uit vier fasen, waarvan fasen 1 en 2 reeds volledig zijn ontwikkeld en uitgegeven. Het nieuwe gebied, Siberië fase 3 en 4, omvat het realiseren van circa 100 hectare uitgeefbare glastuinbouwkavels voor uiteindelijk circa 100 ha glas. Daarnaast zal ook een deel van het plangebied (het oostelijke deel) worden ingevuld met bedrijven uit de agribusiness sector. Momenteel loopt de m.e.r.-procedure voor de ontwikkeling Siberië fase 3 en 4 [Arcadis, 2007a].

Landelijke tuinbouwtentoonstelling Floriade

In 2012 zal in Venlo de Floriade, een landelijke tuinbouwtentoonstelling, plaatsvinden. Het Floriade-terrein is direct ten noordwesten van het klaverblad Zaarderheiken gepland op de

locatie van het Greenpark Venlo. De Floriade betekent ruimtelijk gezien de ontwikkeling van 42 ha. tuinbouwexpositieruimte. Voor de aanleg van de Floriade, in samenhang met de ontwikkeling van het bedrijvenpark Greenpark, wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Het voorontwerp bestemmingsplan is gereed. Momenteel loopt de m.e.r.-procedure voor de Floriade 2012 [Arcadis, 2007b]. Na 2012 wordt het Floriadegebied tot op zekere hoogte omgevormd in het bedrijvenpark Greenpark. Het Greenpark en de Floriade worden gelijktijdig ontwikkeld. De Floriade is een tijdelijke gebruiker van het gebied Greenpark.

Trade Port West

Bij Trade Port West gaat het om in- en uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein. De plannen voor uitbreiding zijn momenteel in ontwikkeling. Op de bestaande terreinen is nog uitgeefbaar terrein beschikbaar.

ZON Fresh Park en Flora Trade Parc Venlo

In het gebied rond de veilingen ZON en Flora Holland zijn ruim 100 bedrijven gevestigd die zich bezig houden met de vermarkting van producten of handel, dienstverlening en bewerking van versproducten. De bedrijvigheid neemt toe en ZON Fresh Park en Flora Trade Parc Venlo zijn in ontwikkeling.

Diverse ontwikkelingen in de regio

De gebiedsontwikkeling Klavertje 4 zal worden beschouwd en beoordeeld binnen de diverse ontwikkelingen in de regio:

- de aanleg van de snelweg A74: hiervoor is een Ontwerp-Tracébesluit in voorbereiding op basis van het standpunt van de Minister van V&W;
- de (mogelijke) verplaatsing van het rangeerterrein / railterminal Venlo: uitplaatsen (goederen)spooremplacement uit binnenstad Venlo naar Tradeport Noord;
- de barge terminal: in gebruik name in 2009; containerterminal aan de Maas, Tjalkkade.

Het is niet onmogelijk dat binnen het Klavertje 4-gebied ook andere initiatieven ontplooid worden. Zo is bijvoorbeeld het realiseren van een voetbalstadion in de publiciteit geweest. Met de kans dat dergelijke initiatieven zich zullen voordoen wordt bij de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 rekening gehouden.

2.3 Greenport Venlo

Op dit moment is, op initiatief van de stuurgroep Klavertje 4, een Masterplan voor het agro(logistieke) cluster Venlo, de Greenport, in voorbereiding. De gebiedsontwikkeling Klavertje 4 maakt hiervan onderdeel uit. Het Masterplan vormt mede een basis voor de POL-aanvulling Klavertje 4 (zie paragraaf 3.2.2). Bestuurlijke vaststelling is voorzien in maart 2008.

In het Masterplan wordt een visie ontwikkeld over het functioneren van Venlo en omgeving als agro-logistiek knooppunt. Daarbij wordt integraal aandacht besteed aan de verschillende vervoersmodaliteiten weg, spoor, water, leidingen en de daartussen aan te leggen verbindingen en uitwisselmogelijkheden. Het Masterplan richt zich op het realiseren en waarborgen van een robuuste, toekomstvaste infrastructuur van het agro-logistieke knooppunt.

Naar verwachting zal de Greenportlane een cruciale schakel worden in het vervoersnetwerk in de agro-logistieke cluster Venlo. Dat geldt niet alleen voor de Greenportlane als verbinding voor wegverkeer, maar wellicht ook als zone voor (ondergrondse) leidingen en als schakel tussen uitwisselpunten tussen vervoersmodaliteiten. De Greenportlane zal daarnaast sluipverkeer over lokale wegen en door omliggende woonkernen dienen te voorkomen en hiermee lokale wegen en omliggende woonkernen zoveel mogelijk ontlasten.

Bij de ontwikkeling van de plannen voor de Greenportlane zal nadrukkelijk afstemming plaatsvinden met het Masterplan. Dit kan onder andere inhouden dat bij de ontwikkeling van tracé-alternatieven, de wijze en plaats van aansluiten op de autosnelwegen, en bij de afweging tussen de alternatieven ook rekening zal worden gehouden met de visie van het Masterplan over de inrichting van het gehele verkeers- en vervoersnetwerk in het agro-logistieke cluster Venlo.

3 De Greenportlane: het plan en de te nemen besluiten

3.1 Greenportlane

Doel van de Greenportlane

Op basis van eerste verkenningen [DHV, 2006] (maar ook al in een verkeersstudie uit 2005 voor een kleiner gebied) is in ieder geval vast komen te staan dat de huidige infrastructuur in het gebied niet toereikend is voor de nieuwe stromen verkeer. Een adequate ontsluiting van het Klavertje 4-gebied is van essentieel belang voor de gebiedsontwikkeling.

Als er geen nieuwe infrastructuur wordt aangelegd ontstaat een veel te hoge verkeersdruk op het bestaande wegennet. Dit kan leiden tot sluipverkeer over wegen die hiervoor niet geschikt zijn en door de omliggende kernen. De leefbaarheid in de omliggende kernen zal hierdoor verslechteren.

De Greenportlane moet:

- de bereikbaarheid van Klavertje 4 waarborgen;
- bijdragen aan de verkeersveiligheid;
- voorkomen dat de leefbaarheid in de omliggende woonkernen als gevolg van verkeer onder druk komt te staan.

Capaciteit en functies

Vanwege het karakter van de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 is vooralsnog niet bekend hoeveel verkeer de toekomstige functies zullen genereren. Het is dus ook nog niet bekend welke capaciteit de Greenportlane moet hebben. Op basis van uitgevoerde verkenningen wordt verwacht dat een wegcapaciteit van 2x2 rijstroken noodzakelijk zal zijn. Een wegcapaciteit van 2x1 rijstroken (1.800 pae per uur per rijrichting) zal naar verwachting op termijn onvoldoende capaciteit bieden. In de verdere uitwerking zal de benodigde capaciteit nog nadrukkelijk onderwerp van onderzoek zijn, waarbij er met name ook aandacht is voor de robuustheid van de oplossing.

Uitgangspunt is dat de Greenportlane zal worden aangesloten op de A73, tussen Zaarderheiken en Horst. Een nieuwe aansluiting is nodig omdat de bestaande aansluitingen (A73 nr. 11 en nr. 12) onvoldoende capaciteit hebben. De Greenportlane zal ook aansluiten op de A67. Onderzocht zal worden of hiervoor de bestaande aansluiting (A67 nr. 39) kan worden gebruikt, of dat aanpassingen (bijvoorbeeld in de vorm van verplaatsing van de aansluiting) nodig zijn.

De Greenportlane zal worden ontworpen op basis van de principes van Duurzaam Veilig. Het Klavertje 4-gebied wordt met enkele ongelijkvloerse aansluitingen aangesloten op de Greenportlane. De spoorlijn Eindhoven-Venlo zal ongelijkvloers worden gekruist.

Bij het ontwikkelen van de tracéalternatieven wordt rekening gehouden met ruimtebeslag dat nodig kan zijn vanwege de entreefunctie van de Greenportlane voor Klavertje 4: de Greenportlane als visitekaartje voor Klavertje 4 vraagt om een ontsluiting met allure. Daarnaast wordt rekening gehouden met het ruimtebeslag dat eventueel nodig is voor ondergrondse (buis)leidingen.

Harde eis in planning: Floriade 2012

In 2012 vindt in het gebied de Floriade plaats. De Floriade zal een groot aantal bezoekers uit binnen- en buitenland trekken. De Floriade moet goed bereikbaar zijn.

Inmiddels is een m.e.r.-procedure voor de Floriade gestart met de publicatie van een startnotitie m.e.r. [Arcadis, 2007a]. In de m.e.r. voor de Floriade wordt uitgegaan van een aantal uitgangspunten ten aanzien van de infrastructuur in de omgeving. Eén van deze uitgangspunten is dat in 2012 een nieuwe aansluiting op de A73 is gerealiseerd. Daarnaast wordt uitgegaan van een nieuwe verbinding tussen de A73 en de A67 ('bypass buiten Trade Port Noord om') met ongelijkvloerse kruisingen. Hiermee wordt bedoeld op de Greenportlane. In de startnotitie voor de Floriade is het niet tijdig realiseren van de nieuwe aansluiting op de A73 en van de Greenportlane onderdeel van het worst-case-alternatief. Momenteel lopen al verkeersstudies naar de ontsluiting van de Floriade en de samenhang met de Greenportlane.

Vooruitlopend op de uitkomsten van de m.e.r. voor de Floriade kan nu al worden geconcludeerd dat de Floriade eisen stelt aan de planning van de Greenportlane. Naar verwachting zal de opgave worden (een deel van) de Greenportlane te realiseren vóór 2012. Daarnaast kan uit onderzoek blijken dat wellicht ook andere (mogelijk tijdelijke) infrastructuur nodig is om de Floriade bereikbaar te maken.

Bij het opstellen van het MER voor de Greenportlane zal afstemming met het MER voor de Floriade plaatsvinden en met de verkeersstudies die in dat kader plaatsvinden.

3.2 Te nemen besluiten

3.2.1 Greenportlane

Voorgenomen aanpak: vastleggen Greenportlane in provinciaal inpassingsplan (PIP)

De m.e.r. voor de Greenportlane is gekoppeld aan het concrete ruimtelijke besluit dat de aanleg van de Greenportlane mogelijk maakt. Vooralsnog wordt vooruitlopend op de herziening van de WRO hiervoor uitgegaan van de planvorm provinciaal inpassingsplan. Deze nieuwe planvorm, waarvoor provinciale staten bevoegd gezag zijn, wordt in de gewijzigde WRO mogelijk gemaakt. De nieuwe WRO treedt naar verwachting op 1 juli 2008 in werking.

In de procedure van een PIP hebben de gemeenteraden een formele rol als adviseur. De gemeenten zijn daarnaast via de Stuurgroep en de ambtelijke begeleiding betrokken bij het planproces.

Eventueel: vastleggen Greenportlane in gemeentelijke bestemmingsplannen

Tijdens het opstellen van het MER en het ruimtelijke plan kan blijken dat er redenen zijn om de Greenportlane niet in een provinciaal inpassingsplan vast te leggen, maar alsnog te kiezen voor de planvorm bestemmingsplan. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als de inwerkingtreding van de nieuwe WRO wordt uitgesteld. Het gaat dan om bestemmingsplannen in meerdere gemeenten, waarbij de gemeenteraden in de betrokken gemeenten bevoegd gezag zijn. In dat geval zijn de gemeenteraden ook bevoegd gezag in de m.e.r.-procedure. De initiatiefnemers gaan er van uit dat in het geval dat uiteindelijk wordt gekozen voor de planvorm bestemmingsplan, de gemeenteraden alsnog formeel als bevoegd gezag worden betrokken in de m.e.r.-procedure.

In de inspraakperiode op deze startnotitie worden mede hierom de vier betrokken gemeenten om een advies over de inhoud van de richtlijnen gevraagd.

3.2.2 Gebiedsontwikkeling Klavertje 4

In het Provinciaal Omgevingsplan Limburg [POL, 2006] is met betrekking tot Greenport Venlo aangegeven dat de ontwikkelingen nader zullen worden uitgewerkt in een POL-aanvulling. Gezien de aard en de omvang van de ontwikkelingen in Klavertje 4 is voor deze POL-aanvulling

een zogenaamde plan-m.e.r. noodzakelijk. In de POL-aanvulling Klavertje 4 vindt de onderbouwing van de gebiedsontwikkeling plaats (waarom deze ontwikkelingen, waarom in dit gebied; ook wel aangeduid als 'nut en noodzaak') en worden strategische keuzes gemaakt, bijvoorbeeld over de omvang en de situering van de ontwikkelingen.

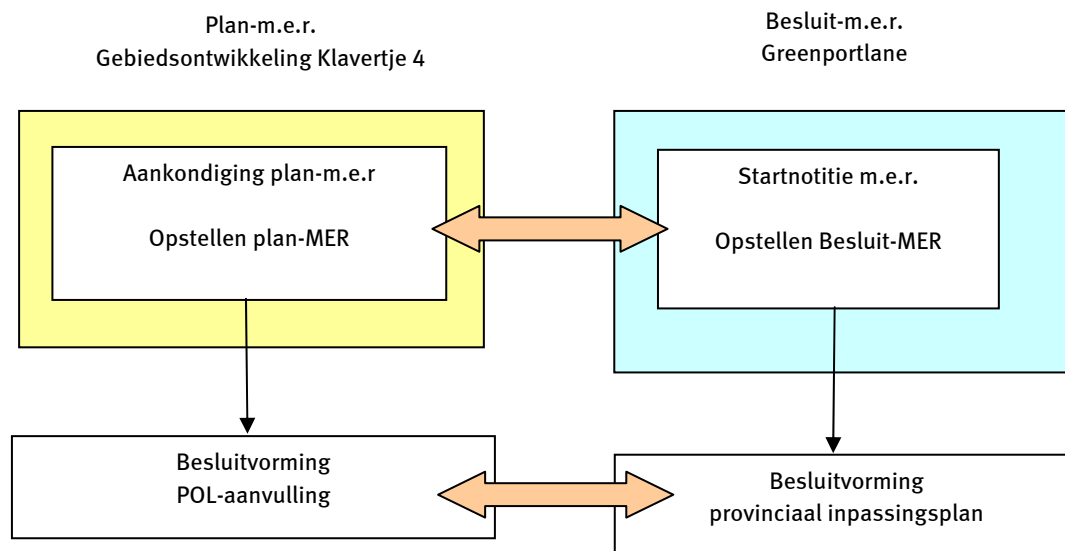
Het is de bedoeling van de provincie om tegelijkertijd met het publiceren van deze startnotitie m.e.r. Greenportlane ook de bekendmaking van het voornemen tot voorbereiding van de POL-aanvulling Gebiedsontwikkeling Klavertje 4 te publiceren. Deze aankondiging markeert tevens de start van de plan-m.e.r.-procedure.

3.2.3 *Samenhang tussen de procedures*

Om de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 en de aanleg van de Greenportlane mogelijk te maken moeten besluiten worden genomen over de POL-aanvulling Klavertje 4 en over het Provinciaal inpassingsplan (PIP) Greenportlane. Hoewel deze besluiten formeel los van elkaar kunnen worden genomen, is er een sterke inhoudelijke samenhang en afhankelijkheid.

Omdat de Greenportlane in belangrijke mate dient als ontsluiting voor Klavertje 4 en daar voor moet worden aangelegd, is de motivering van de Greenportlane ('nut en noodzaak') in belangrijke mate gebaseerd op de gebiedsontwikkeling die in de POL-aanvulling Klavertje 4 wordt vastgelegd. Om deze reden is het de bedoeling om de besluitvorming over de POL-aanvulling te laten plaatsvinden voorafgaand aan het vaststellen van het PIP Greenportlane.

Daarnaast zijn er inhoudelijke afhankelijkheden: voor de ontwikkeling van de alternatieven, in de vorm van mogelijke tracés, van de Greenportlane zijn de plannen voor Klavertje 4 van belang; anderzijds is voor de gebiedsontwikkeling van belang hoe en waar de ontsluiting, in de vorm van de Greenportlane, kan worden geregeld. Bij de ontwikkeling van de alternatieven voor de Greenportlane zal dan ook een nadrukkelijke afstemming met de planvorming voor Klavertje 4 plaatsvinden. Dit impliceert tevens dat afstemming zal plaatsvinden tussen de m.e.r. voor de Greenportlane en de plan-m.e.r. voor de POL-aanvulling (zie figuur 3.1).



Figuur 3.1: Samenhang procedures

3.2.4 Optie: ruimer besluit niet uitgesloten

De m.e.r.-procedure voor de Greenportlane richt zich op de problematiek en de doelen zoals beschreven in paragraaf 3.1: het realiseren van de hoofdontsluiting voor het Klavertje 4-gebied. Op voorhand wordt niet uitgesloten dat het uiteindelijk te nemen ruimtelijk besluit ruimer is dan nu wordt voorzien. Het gaat dan om besluiten die nauw samenhangen met de Greenportlane en die ook ruimtelijk zijn gekoppeld aan de Greenportlane. Het op te stellen MER Greenportlane zal in dat geval ook de milieu-informatie voor dat ruimere besluit bevatten. Er zijn twee redenen om deze mogelijkheid open te houden.

In de eerste plaats kan tijdens het opstellen van het MER en het voorbereiden van het besluit blijken dat het wenselijk is om ook maatregelen voor zover m.e.r.-plichtig ten behoeve van de ontsluiting van de Floriade in het Provinciaal inpassingsplan (PIP) voor de Greenportlane mee te nemen. Dit kan bijvoorbeeld blijken uit de nu opgestarte m.e.r.-procedure voor de Floriade. De planning van de Floriade kan een tijdsdruk in de procedures opleveren.

Een tweede reden kan zijn dat op basis van het Ruimtelijk Ontwerp Klavertje 4, dat de basis zal gaan vormen voor de POL-aanvulling, conclusies worden getrokken over maatregelen die op korte termijn en in samenhang met de Greenportlane moeten worden genomen om de bereikbaarheid van het agro-logistieke knooppunt Venlo te garanderen. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een verbinding tussen de Greenportlane en de bargeterminal, of aan besluiten over een spoor - weg-terminal.

Vanwege deze optie is het studiegebied voor de m.e.r. Greenportlane ruimer dan het Klavertje 4-gebied.

4 Referentiesituatie

4.1 Ruimtelijk beleidskader

Onderstaand is het ruimtelijk beleidskader op hoofdlijnen samengevat. In het MER wordt het ruimtelijk beleidskader uitgebreid beschreven. Daarnaast komt in het MER het beleidskader voor de verschillende milieuaspecten te staan.

Nota Ruimte [2006]

In de Nota Ruimte [2006] zijn de uitgangspunten voor de ruimtelijke inrichting van Nederland vastgelegd, waarbij het gaat om inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020, met een doorkijk naar 2030.

Het Rijk vindt het van belang dat de tuinbouwfunctie in vijf locaties van internationaal belang behouden blijft en versterkt wordt. Het agro(logistieke) cluster Venlo is één van deze zogenoemde Greenports waar de primaire productie, de handel en de distributie zich ruimtelijk hebben gebundeld. Deze bundeling leidt tot economische schaalvoordelen en tot efficiëntie in de agrologistiek. Het Rijksbeleid is erop gericht de ruimtelijke ontwikkelingen van de Greenports zodanig te sturen dat hun functie ook op lange termijn blijft behouden en/of wordt versterkt. Veelal is herstructurering en een goede fysieke bereikbaarheid van de bestaande Greenports noodzakelijk om de sterke internationale concurrentiepositie te kunnen handhaven.

In de Nota Ruimte is gekozen voor een dynamisch, op ontwikkeling gericht, ruimtelijk beleid. Het accent verschuift hiermee van het 'stellen van beperkingen' naar 'het stimuleren van ontwikkelingen'. Dit wordt ontwikkelingsplanologie genoemd. Klavertje 4 is in de Nota Ruimte aangewezen als voorbeeldproject ontwikkelingsplanologie.

Provinciaal Omgevingsplan Limburg [2006]

Het Provinciaal Omgevingsplan Limburg [POL 2006] is het streekplan, het provinciaal waterhuishoudingsplan en het provinciaal milieubeleidsplan en bevat de hoofdlijnen van het provinciaal verkeers- en vervoersplan.

Perspectieven

Inspelend op de aanwezige kwaliteiten en ontwikkelingsmogelijkheden zijn in het POL negen perspectieven onderscheiden. De perspectieven voor Klavertje 4 in het algemeen en het zoekgebied voor de GPL in het bijzonder staan in figuur 4.1 weergegeven.

Provinciale hoofdstructuur

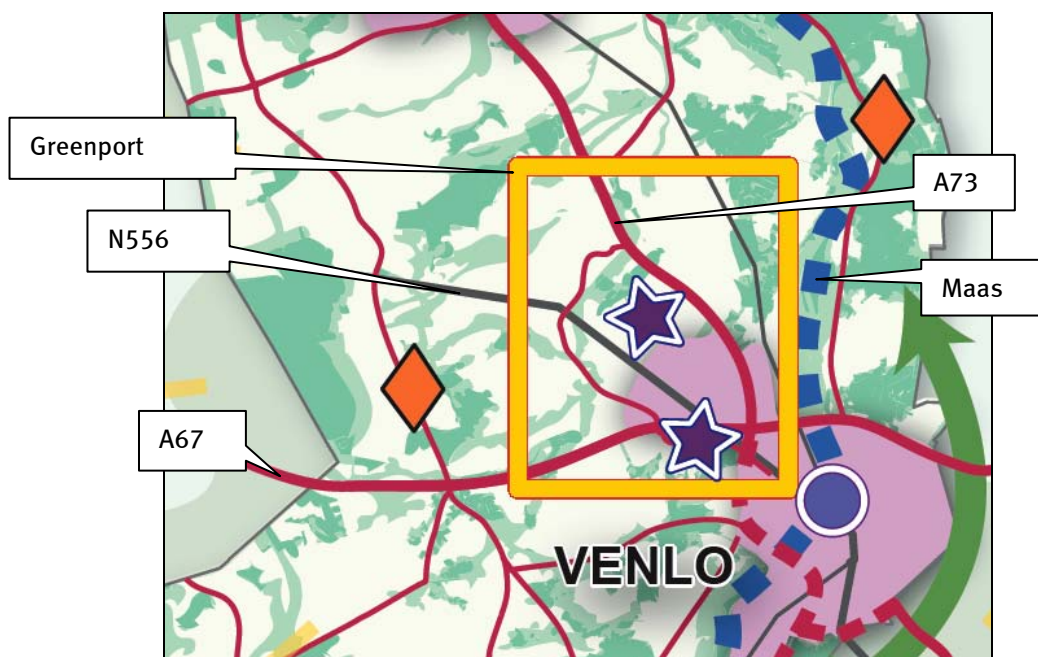
In de Provinciale hoofdstructuur zijn projecten en structuren opgenomen met een fysieke dimensie waarop de provincie extra wil inzetten om de gewenste ontwikkeling krachtig te ondersteunen. De Greenport Venlo, ook onderdeel van de ruimtelijke hoofdstructuur in de Nota Ruimte, is een element in de provinciale hoofdstructuur (zie figuur 4.2).

Stadsregio Venlo

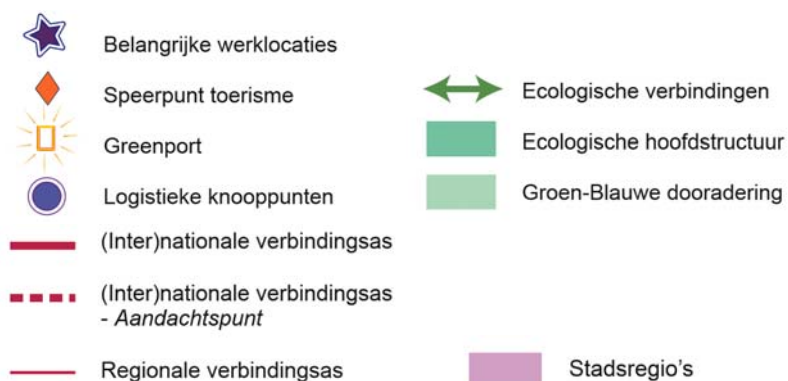
De Stadsregio Venlo vervult als logistiek-industrieel knooppunt een belangrijke functie op een van de belangrijkste corridors van Europa tussen de Nederlandse en Belgische mainports en het Ruhrgebied. Versterking van dat knooppunt is een belangrijke opgave voor de regio.



Figuur 4.1: Uitsnede perspectievenkaart Provinciaal Omgevingsplan [POL 2006]



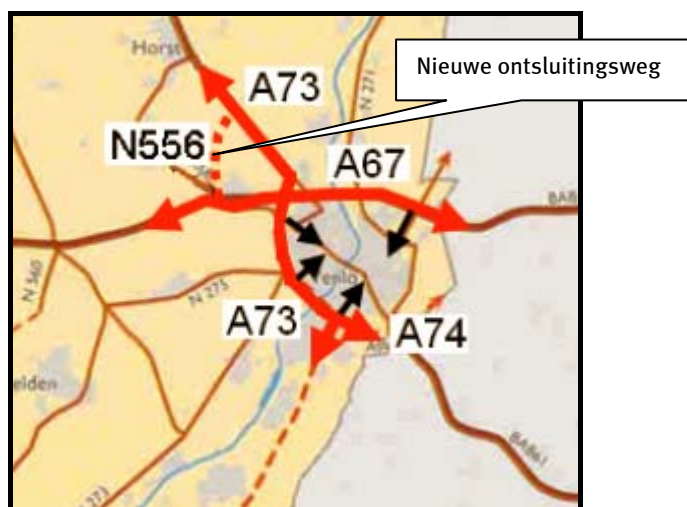
Figuur 4.2: Uitsnede Provinciale Hoofdstructuur Provinciaal Omgevingsplan [POL 2006]



Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP 2007)

De ambitie in het PVVP voor het wegverkeer, en dan vooral het aan de economie gerelateerde verkeer, is het streven naar een goede bereikbaarheid via een adequaat en veilig ingericht wegennet.

Door de ontwikkeling van Greenport Venlo concentreren zich in de komende jaren belangrijke economische activiteiten ten noordwesten van de stad rondom het knooppunt Zaarderheiken. Voor de beoogde gebiedsontwikkeling is, naast een goede (inter)nationale bereikbaarheid, ook een goede regionale ontsluiting van belang. Het PVVP voorziet hierin door de huidige regionale ontsluitingsweg N556 te vervangen door een nieuwe verbindingsweg tussen een nog te realiseren aansluiting op de A73-noord en de A67 ter plaatse van de huidige aansluiting van de N556 (figuur 4.3). De Greenportlane geeft invulling aan deze aanduiding in het PVVP.



Figuur 4.3: Aanduiding nieuwe verbindingsweg [PVVP, 2007]

4.2 Gebiedsbeschrijving

Het studiegebied bestaat uit een zwak golvende dekzandvlakte op een hoogte van ongeveer 23 - 25 m boven NAP en bestaat uit jonge ontginningen. In het uiterste oosten van het gebied wordt dit dekzandlandschap begrensd door een vrij steile terrasrand, die de overgang vormt naar het lager gelegen Maasdal, dat een hoogteligging heeft van 16- 18 m boven NAP.

Het ruimtegebruik is overwegend agrarisch en het gebied grenst aan de stedelijke gebieden van Venlo en Grubbenvorst in het oosten en Sevenum en Horst in het westen. In het noordwesten en (zuid)oosten bevinden zich kleine bosgebieden. Het open agrarische landschap wordt onderbroken door verspreide glastuinbouwbedrijven en boomgaarden. Door het zoekgebied loopt de A73 in noord-zuidelijke richting en de A67 in oost-westelijke richting. Het spoor van de Brabantlijn (Rotterdam-Breda-Eindhoven-Venlo-Keulen-Roergebied) doorkruist het zoekgebied in noord-west-zuidoostelijke richting. De Maaslijn (Nijmegen-Venlo-Roermond-Maastricht) loopt in noord-zuidelijke richting.

In het knooppunt tussen de A67 en de Brabantlijn bevindt zich het bedrijventerrein Trade Port West, de directe omgeving hiervan bestaat uit bedrijventerrein in aanbouw. Ten zuiden van de A67 bevindt zich het glastuinbouwgebied Siberië. Ten oosten van de A73 bevindt zich bedrijventerrein Veiling ZON.

Het zoekgebied is onderdeel van drie watersystemen, de Groote Molenbeek in het westen, het noordwestelijk Maasterras in het oosten en het zuidwestelijk Maasterras in het zuiden.

Het afwateringsstelsel in het stroomgebied Groote Molenbeek is samengesteld uit de Groote Molenbeek met daarop aangetakt diverse grote zijbeken en diverse secundaire watergangen en sloten ten behoeve van detailontwatering. De diverse beeksystemen zijn voor hun voeding voornamelijk afhankelijk van lokale grondwatersystemen en voeren af op de Grote Molenbeek, die ten slotte met een debiet van 1400 l/s afvoert op de Maas.

Het afwateringsstelsel in het noordwestelijk en zuidwestelijk Maasterras bestaat uit diverse beken en watergangen, die uitmonden in de Maas met een debiet tot ca 400 l/s.

Het oppervlaktewater in het gebied is matig tot slecht van kwaliteit en rijk aan nutriënten als gevolg van de landbouw, ongerioleerde lozingen, overstorten en waterinlaat van Maaswater. Het gehalte bestrijdingsmiddelen is op vele locaties hoog. Voor vele verschillende stoffen worden de MTR-normen overschreden. [Grontmij, Royal Haskoning, Arcadis, 2002a] [Royal Haskoning, Arcadis, Grontmij, 2002b] [waterschap Peel en Maasvallei, 2002]

De bodem in het overgrote gedeelte van het plangebied bestaat uit lemig fijn zand van de humuspodzolgronden. Het uiterste oosten bestaat voornamelijk uit lemig fijn zand van de vaaggronden. Het bosgebiedje direct ten zuidoosten van Horst (de Reulsberg) bestaat voornamelijk uit leemarm en zwak lemig fijn zand van de vaaggronden. De bodem van de zuidoostelijke hoek van het gebied wordt gekenmerkt door een afwisseling van de drie hiervoor genoemde bodemsoorten [Stiboka, 1975].

De gemiddelde laagste grondwaterstand (GLG) ligt in het gehele plangebied voornamelijk meer dan 180 cm beneden maaiveld, met een gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) tussen 80 cm en 140 cm beneden maaiveld (grondwatertrap VII). Vooral in het oosten en zuiden van het plangebied ligt de GLG iets hoger, rond de 120 cm beneden maaiveld of nog hoger, met een GHG tussen 40 en 80 cm beneden maaiveld (grondwatertrap VI) [Grontmij, Royal Haskoning, Arcadis, 2002a] [Royal Haskoning, Arcadis, Grontmij, 2002b] [waterschap Peel en Maasvallei, 2002]

Op enkele plaatsen binnen en in de directe omgeving van het gebied vinden grondwater-onttrekkingen plaats. Het gebied direct ten noordwesten het knooppunt Zaarderheiken bestaat uit grondwaterbeschermingsgebied, hierin bevindt zich tevens een waterwingebied.

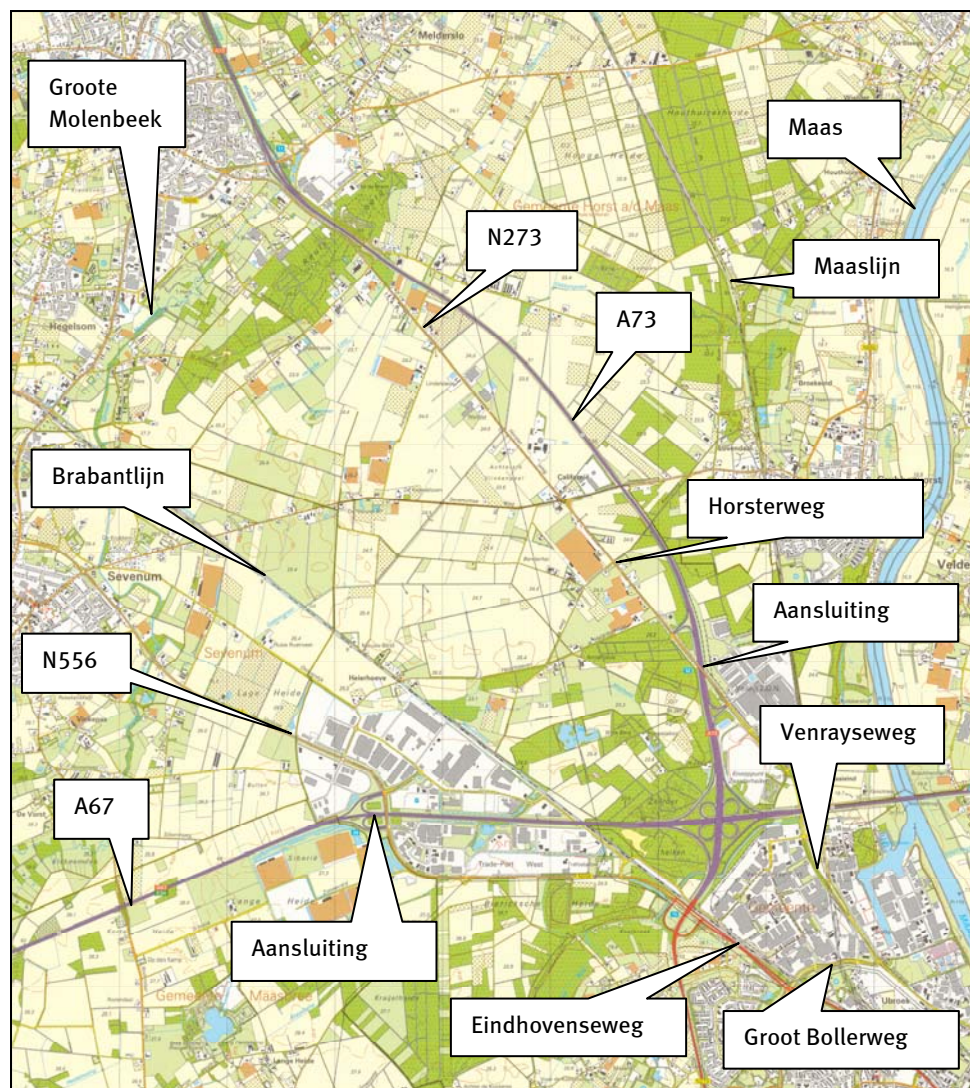
4.3 Infrastructuur

Hoofdwegen rondom plangebied

De autosnelwegen A67 (Eindhoven-Venlo-Duisburg) en de A73 (Nijmegen-Venlo) zijn de belangrijkste verkeersaders in de regio en verbinden de regio Venlo met Antwerpen, Rotterdam en het Rijn-Roergebied. De N273 verbindt via de autosnelweg A2 de regio Venlo met de in het zuiden van Limburg gelegen stadsregio's Sittard-Geleen, Parkstad Limburg, Maastricht en Luik.

De hoofdverbinding naar het zuiden, de Rijksweg N273 beschikt over onvoldoende capaciteit en leidt door dorpskernen. Op dit moment wordt gewerkt aan een vervangende route in de vorm van de autosnelweg A73 tussen Venlo-Zaarderheiken en Echt. De A73 sluit ter hoogte van Echt aan op de A2 richting Maastricht en Parkstad Limburg. Hierdoor is er vanaf 2008 een goede en voor vrachtverkeer geschikte verbinding naar het zuiden.

De verbinding tussen de A67 (Venlo) en de Duitse A61 via de Klagenfurtlaan vormt een belangrijk aandachtspunt omdat de Klagenfurtlaan niet als autosnelweg is vormgegeven. Op dit moment is Rijkswaterstaat bezig met voorbereidende werkzaamheden om te komen tot de realisatie van de autosnelweg A74 die de A73 met de Duitse A61 moet verbinden. Voor de m.e.r. Greenportlane wordt de A74 beschouwd als een autonome ontwikkeling.



Figuur 4.4: Hoofdinfrastructuur en watergangen rondom plangebied

Ontsluiting plangebied

De provinciale weg N556, de Eindhovenseweg, de Groot Bollerweg, de Venrayseweg (gedeeltelijk) en de Horsterweg vormen de belangrijkste bedrijfsontsluitingswegen voor de terreinen Trade Port West, Trade Port Noord, Trade Port Oost, Californië, Siberië en ZON Freshpark die deel uitmaken van de Greenport. De aansluitingen A67/N556 (Sevenum), de A73/N556 (Horst) en de A73/Horsterweg zijn de belangrijkste aansluitingen op het hoofdwegennet.

Spoorlijnen

Twee spoorlijnen verbinden de regio Venlo met de haven van Rotterdam, Nijmegen, Zuid Limburg maar ook met het buitenland:

- Brabantlijn (Antwerpen)-Rotterdam-Breda-Eindhoven-Venlo-Keulen-Roergebied;
- Maaslijn (Arnhem)-Nijmegen-Venlo-Roermond.

Water

De regio Venlo is via de Maas per schip goed bereikbaar. In de haven van Venlo opent binnenkort een bargeterminal. Op enige afstand richting het noorden ligt de bargeterminal Wanssum.

5 Alternatieven

5.1 Aanpak ontwikkelen alternatieven

Waarom alternatieven ontwikkelen?

De doelen van de Greenportlane zijn in paragraaf 3.1 beschreven. Ten behoeve van het MER moeten de doelen worden vertaald in concrete oplossingsrichtingen. In het kader van het MER worden deze aangeduid als alternatieven.

Voor het MER moeten daarom realistische alternatieven voor de Greenportlane worden ontwikkeld. De alternatieven bestaan uit tracés voor de Greenportlane met de daarbij behorende aansluitingen en kunstwerken. De alternatieven moeten zodanig zijn dat ze voldoen aan de geformuleerde doelen en dus een oplossing bieden voor de ontsluitingsproblematiek van de gebiedsontwikkeling Klavertje 4.

Vanuit de m.e.r.-vereisten dient tevens het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) en het nulalternatief ('niets doen') bepaald te worden. Deze paragraaf gaat in op de aanpak van het ontwikkelen van alternatieven ten behoeve van het MER.

Op dit moment zijn nog geen tracéalternatieven uitgewerkt. In deze startnotitie is daarom alleen beschreven welke uitgangspunten worden gehanteerd en welke werkwijze zal worden gevolgd bij het ontwikkelen van de alternatieven. Ook is aangegeven binnen welk zoekgebied zal worden gezocht naar tracémogelijkheden.

Vanuit de m.e.r.-procedure zijn de volgende eisen van belang:

- de alternatieven moeten in voldoende mate probleemoplossend en toekomstvast zijn; dit wil zeggen voldoende capaciteit hebben om de verkeersvraag te kunnen verwerken en een goede ontsluitingsstructuur bieden voor het Klavertje 4-gebied, ook voor de verdere toekomst;
- de alternatieven moeten realistisch zijn, dat wil zeggen haalbaar (maakbaar, realistisch qua kosten, aantakken op het snelwegennet) en geen onevenredig grote milieugevolgen hebben;
- de alternatieven moeten gezamenlijk de bandbreedte aan (tracé)mogelijkheden afdekken, voor zover onderscheidend vanuit de milieugevolgen.

Geen nul- en nulplusalternatief

In hoofdstuk 3 van deze startnotitie is de noodzaak van de Greenportlane binnen de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 beschreven. Het gegeven dat de Greenportlane onmisbaar is voor de adequate ontsluiting van Klavertje 4 impliceert dat het nulalternatief (niets doen aan de infrastructuur) geen realistische optie is. Voor de m.e.r. is het nulalternatief alleen van belang als referentiesituatie.

Ook een zogenaamde nulplusalternatief wordt als niet realistisch beschouwd. Een nulplusalternatief zou kunnen bestaan uit relatief beperkte maatregelen om de knelpunten op te lossen, bijvoorbeeld het aanpassen van een aansluiting of het vervangen van kruispunten door rotondes. Ook zou kunnen worden gedacht aan openbaar vervoer, spoor of water als onderdelen van een nulplusalternatief. Gezien de doelstellingen van de Greenportlane en de aard van de ontwikkelingen in Klavertje 4 wordt dit echter als niet realistisch beschouwd. In het MER zal daarom verder geen aandacht aan een nulplus-alternatief worden besteed. Dit neemt niet weg dat naast de Greenportlane ook flankerende beleidsmaatregelen genomen kunnen worden zoals openbaar vervoer en mobiliteitsmanagement van bedrijventerreinen.

Uitgangspunten alternatieven

Op grond van indicatieve gegevens over de verkeersbelasting op de Greenportlane wordt er vooralsnog van uitgegaan dat de weg zal bestaan uit twee rijbanen van elk twee rijstroken (2x2). Voor de te ontwikkelen alternatieven wordt uitgegaan van de volgende ontwerp-uitgangspunten:

- de provinciale vereisten aangaande wegontwerp worden gehanteerd;
- de alternatieven worden ontworpen volgens de principes van Duurzaam Veilig;
- er wordt rekening gehouden met de in de provinciale beleidsnota Regionaal Verbindend Wegennet neergelegde ontwerpseisen;
- de alternatieven voldoen -waar relevant- aan de Nieuwe Ontwerprichtlijn Autosnelwegen (NOA) en het Handboek wegontwerp voor wegen buiten de bebouwde kom.

Behalve de harde ontwikkelingen binnen Klavertje 4 is er ruimte voor minder harde ontwikkelingen in de vorm van gebiedsontwikkeling. De onzekerheden binnen de ontwikkelingen hebben een ruimtelijke en daaraan gekoppeld een verkeerskundige component. De te ontwikkelen alternatieven moeten passen binnen de onzekerheden en de gehele bandbreedte van onzekerheden binnen de gebiedsontwikkeling dekken. Faseerbaarheid en de mogelijkheden voor uitbreiding zijn belangrijke aspecten bij het ontwikkelen van de alternatieven.

Uitgangspunt voor de Greenportlane is dan ook dat het moet gaan om een toekomstvaste oplossing van de ontsluitingsproblematiek.

Het beleid van Rijkswaterstaat ten aanzien van het aanpassen of toevoegen van aansluitingen op autosnelwegen [RWS, 2007] vraagt om inzicht in de noodzaak en in de effecten voor het rijkswegennet. Deze vraagstelling is in algemene zin ook van toepassing bij het zoeken naar onderzoeksgebieden en oplossingsrichtingen voor de Greenportlane.

Zoekgebied

In figuur 5.1 is het zoekgebied voor de Greenportlane weergegeven. Binnen het zoekgebied wordt gezocht naar mogelijke tracés voor de Greenportlane. Het zoekgebied is gebaseerd op het doel van de Greenportlane (de ontsluiting van het Klavertje 4-gebied) en de harde belemmeringen die in het studiegebied aanwezig zijn.

Voor de begrenzing van het zoekgebied is ook het beleid van Rijkswaterstaat ten aanzien van aansluitingen op autosnelwegen van belang [RWS, 2007]. Op grond van dit beleid is het gedeelte van de A73, waar een nieuwe aansluiting mogelijk zou kunnen zijn, afgebakend. Dit beleid legt tevens beperkingen op aan de mogelijkheden voor de aansluiting op de A67.

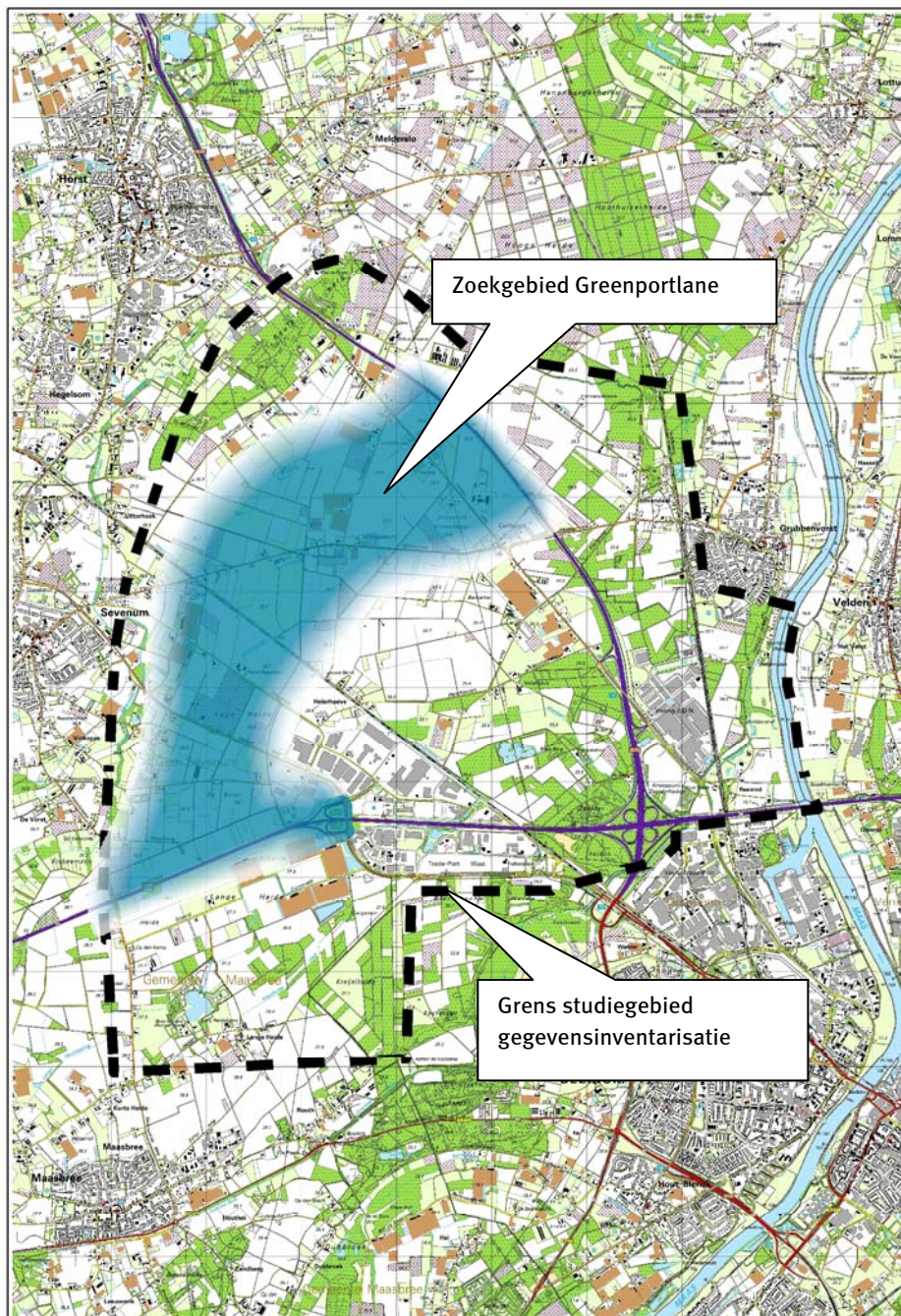
Proces totstandkoming alternatieven

Het is de bedoeling om de alternatieven te baseren op enerzijds de behoefte vanuit de ontwikkeling van Klavertje 4 (waar en waarvoor is infrastructuur nodig) en anderzijds de mogelijkheden en beperkingen van het zoekgebied (waar zijn harde en minder harde belemmeringen aanwezig?). Dit wordt aangeduid als de vraagkant respectievelijk de aanbodkant. Het proces van de totstandkoming van alternatieven gaat er van uit dat de aanbodkant (in de vorm van waarderingskaarten en ruimtelijke beperkingen waarvoor het studiegebied in figuur 5.1 is aangegeven) en de een vraagkant (in de vorm van verkeersgegevens gekoppeld aan harde en minder harde ontwikkelingen in het Klavertje 4-gebied) met elkaar worden geconfronteerd.

Aanbodkant: waarderingskaarten en relatief conflictarme corridors

De basis voor het ontwikkelen van alternatieven zijn waarderingskaarten voor het zoekgebied voor bijvoorbeeld natuur, landschap, cultuurhistorie en archeologie. In de waarderingskaarten wordt aan bestaande functies en eigenschappen van het zoekgebied een waarde toegekend. Ook vigerende bestemmingsplannen en de daarin opgenomen mogelijke ontwikkelingen worden meegenomen. Ten behoeve hiervan worden alle relevante gebiedsgegevens verzameld en beschreven. Door de waarderingskaarten voor de verschillende (milieu)aspecten te combineren

ontstaat een beeld op welke locaties binnen het zoekgebied nieuwe infrastructuur gerealiseerd kan worden met relatief weinig aantasting van bestaande functies en waarden. Deze zogenaamde relatief conflictarme corridors geven inzicht in de aanbodkant.



Figuur 5.1: Zoekgebied Greenportlane en grens studiegebied gegevensinventarisatie

Vraagkant: hoog en laag scenario verkeer

De Greenportlane moet de harde en minder harde ontwikkelingen in het Klavertje 4-gebied verkeerskundig faciliteren. De onzekerheden binnen de ontwikkelingen hebben een ruimtelijke en daaraan gekoppeld een verkeerskundige component. Voor de Greenportlane laten de ruimtelijke onzekerheden zich vertalen in een bandbreedte voor het verkeersaanbod. Daarbij

gaat het zowel om de totale hoeveelheid verkeer als om de verdeling over de voertuigcategorieën (licht, middelzwaar en zwaar vrachtverkeer).

Ten behoeve van het MER zal deze onzekerheid, met behulp van onderzoek met een verkeersmodel, worden uitgewerkt in enkele scenario's voor het verkeersaanbod. Vooralsnog wordt er van uitgegaan dat zowel een hoog als een laag scenario zal worden bekeken.

Naar verwachting zal een deel van de onzekerheden tijdens de looptijd van het project afnemen. Zo zal bijvoorbeeld geleidelijk meer duidelijkheid ontstaan over de verkeersgegevens voor het hoofdwegennet. Een deel van de onzekerheden over de gebiedsontwikkeling zal naar verwachting blijven bestaan.

Confrontatie 'vraagkant' en 'aanbodkant'

Het doel van de confrontatie is het zoeken van mogelijke corridors voor de Greenportlane. Een corridor is een zone waarbinnen een tracé van de Greenportlane mogelijk is. Bij het aanduiden van de corridors wordt enerzijds zo veel mogelijk rekening gehouden met de waarden van het gebied en anderzijds zo goed mogelijk invulling geven aan een optimale wegstructuur en ontsluiting van het Klavertje 4-gebied.

Het resultaat van de confrontatie is een aantal indicatieve zones waar het realiseren van de Greenportlane mogelijk zou kunnen. Hierbij wordt zowel naar het hoge scenario als het lage scenario gekeken.

Van corridors naar alternatieven

De volgende stap in het ontwikkelen van de alternatieven is het maken van globale wegontwerpen. Voor de aangeduide corridors worden, rekening houdend met de ontwerpuitgangspunten, globale wegontwerpen gemaakt. Deze globale wegontwerpen worden beschouwd als de alternatieven die in het MER op de milieugevolgen worden onderzocht. Het is de bedoeling om op deze manier 2 tot 3 alternatieven te ontwikkelen.

Bij de alternatieven wordt rekening gehouden met de scenario's voor het verkeersaanbod.

5.2 Meest-milieuvriendelijk alternatief (MMA)

Vooralsnog wordt voor het MMA niet uitgegaan van een apart alternatief maar zal het MMA worden ontwikkeld op basis van één van de alternatieven voor de Greenportlane.

Milieuvriendelijke alternatieven in de vorm van andere modaliteiten zoals vervoer over spoor, water of openbaar vervoer worden als niet realistisch beschouwd.

Op grond van de te onderzoeken milieueffecten van de alternatieven zal één van de alternatieven als het 'meest milieuvriendelijk' naar voren komen. Dit alternatief zal de basis vormen voor het MMA en verder worden geoptimaliseerd met milieuvriendelijke maatregelen. Daarbij kan worden gedacht aan aanvullende maatregelen om de effecten op de omgeving te beperken, zoals het gebruik van een geluidarme verharding. Daarnaast kan worden gedacht aan maatregelen om de inpassing te verbeteren, zoals voorzieningen voor fauna.

6 Milieugevolgen

De beschrijving en de beoordeling van de effecten van de realisatie van de Greenportlane in het MER vindt plaats aan de hand van een aantal criteria voor uiteenlopende (milieu)aspecten. Het totaal aan aspecten en criteria is het beoordelingskader. In tabel 6.1 is een voorlopig beoordelingskader weergegeven. Daarnaast vindt in het MER een beoordeling van de doelrealisatie plaats, ofwel in welke mate geven de alternatieven invulling aan de gestelde doelen van de Greenportlane.

In het MER worden de effecten van de Greenportlane, waar relevant en mogelijk, kwantitatief (cijfermatig) beschreven. In de overige gevallen is de effectbeschrijving kwalitatief (beschrijvend).

Indien van toepassing wordt onderscheid gemaakt in tijdelijke effecten en permanente effecten. Tijdelijke effecten treden op tijdens de aanlegfase, ofwel de daadwerkelijk bouwperiode. Permanente effecten treden op na de realisatie.

Tabel 6.1: Voorlopig beoordelingskader

Thema	Aspect
Verkeer	Verkeersafwikkeling
	Verkeersveiligheid
	Langzaam en recreatief verkeer en openbaar vervoer
Geluid	Aantal geluidgehinderden
	Geluidbelast oppervlakte
Trilling	Beleving van trillingen
Lucht	Luchtkwaliteit
Externe veiligheid	Vervoer gevaarlijke stoffen
	Explosieven
Bodem en water	Bodemkwaliteit
	Waterhuishouding (oppervlaktewater)
	Grondwater
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Aardkundige waarden
	Cultuurhistorie en archeologie
	Landschap: ruimtelijke structuur / visueel
Natuur	Flora en fauna
	Ecologische structuur en relaties
Ruimtegebruik	Wonen
	Werken
	Recreatie
	Landbouw
	Kabels en leidingen
Duurzaamheid	Gebruik grondstoffen en energie
	Robuustheid en toekomstvastheid

6.1 Verkeer

In het MER worden de gevolgen van aanleg van de Greenportlane in beeld gebracht voor de volgende aspecten van verkeer.

Verkeersafwikkeling

Op basis van modelberekeningen worden de verkeersintensiteiten op de relevante wegen en de belasting van de bestaande woonkernen in beeld gebracht. Daarbij wordt de intensiteit afgezet tegen de capaciteit van de weg om de mate van doorstroming te bepalen. Van de alternatieven wordt het probleemoplossend vermogen bepaald.

Verkeersveiligheid

Op basis van aanwezige ongevalgegevens en kentallen voor verkeersveiligheid wordt de verkeersveiligheid in beeld gebracht.

Langzaam verkeer en openbaar vervoer

De gevolgen van de aanleg van de Greenportlane voor het langzame verkeer en het openbaar vervoer worden in beeld gebracht.

6.2 Geluid

In het MER wordt de geluidbelasting berekend van het verkeer in het studiegebied. Daarnaast worden de geluidhinder en het aantal geluidgehinderden als gevolg de aanleg van de Greenportlane in beeld gebracht.

6.3 Lucht

In het MER wordt voor de nieuwe situatie de luchtkwaliteit berekend. Specifiek wordt aandacht besteed aan stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) waarbij in beeld wordt gebracht of er overschrijding van de normen, zoals opgenomen in het Besluit luchtkwaliteit 2005, plaatsvindt.

6.4 Trillingen

In het MER wordt beschreven wat de invloed van Greenportlane is op de hinderbeleving als gevolg van trillingen.

6.5 Externe veiligheid

In het MER wordt tevens onderzocht of externe veiligheid een rol speelt en zo ja, wat de effecten op de omgeving van de Greenportlane zijn. Daarbij wordt aandacht besteed aan het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Hierbij is afstemming met de gebiedsontwikkeling noodzakelijk. Bij dit thema zal ook aandacht worden besteed aan de mogelijke aanwezigheid van explosieven.

6.6 Bodem en water

Bodemopbouw

De aanleg van de Greenportlane heeft effect op de bodemopbouw in het plangebied. Voor de realisatie moet grondverzet plaatsvinden. De mate is afhankelijk van de aanlegwijze.

Bodemkwaliteit

Eventueel aangetroffen bodemverontreinigingen in het plangebied zullen geïsoleerd of gesaneerd worden. In het MER zal worden beschreven of er bodemverontreiniging vergraven wordt.

Water

In het kader van het MER en het provinciaal inpassingsplan wordt de watertoets doorlopen. In het MER worden de effecten op de waterstructuur, grondwater en waterkwaliteit beschreven.

6.7 Natuur

In het MER worden de effecten van de aanleg van de Greenportlane op de aanwezige natuurwaarden in beeld gebracht. Het gaat hierbij zowel om effecten op de natuurwaarden ter plaatse van het tracé van de Greenportlane als om de effecten van doorsnijding van verbindingzones voor soorten in de omgeving.

6.8 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Landschap

Aanleg van de Greenportlane leidt tot doorsnijding van het landschap. Dit heeft een visueel ruimtelijk effect. In het MER wordt het effect op de landschappelijke structuur beschreven.

Cultuurhistorie

In het MER zal het effect op de cultuurhistorische waarden in het plangebied worden gespecificeerd.

Archeologie

Wanneer sprake is van vergraving van de ondergrond, bestaat de kans dat archeologische sporen verloren gaan. De mate waarin dit gebeurt, hangt af van het tracé en de aanlegwijze. In het MER wordt de kans op verstoringen van archeologische sporen beschreven. De sporen zijn getraceerd met behulp van een karterend archeologisch onderzoek in het zoekgebied. Ook wordt beschreven hoe in geval van mogelijke verstoring het best met de archeologische sporen kan worden omgegaan.

6.9 Ruimtegebruik

Wonen

Van gedwongen vertrek is sprake wanneer woningen door het fysieke ruimtebeslag moeten worden geamoveerd. In het MER wordt beschreven of c.q. in hoeverre sprake is van gedwongen vertrek.

Werken

In het MER wordt beschreven of c.q. in hoeverre sprake is van sloop van bedrijfspanden.

Recreatie

De aanleg van de Greenportlane kan recreatieve routes doorsnijden. In het MER zullen deze effecten kwalitatief worden beschreven.

Landbouw

Bij de realisatie van Greenportlane kan landbouwgrond verloren gaan en landbouwpercelen worden doorsneden. In het MER wordt globaal beschreven wat de gevolgen voor de landbouwfunctie zijn.

Kabels en leidingen

De eventuele kruising met kabels en leidingen en de gevolgen daarvan voor het ontwerp worden in het MER beschreven.

6.10 Duurzaamheid

Bij het thema duurzaamheid wordt aandacht besteed aan het gebruik van (primaire) grondstoffen en energie.

Daarnaast wordt de Greenportlane beoordeeld ten aanzien van toekomstvastheid en robuustheid.

Gezien het belang van het 'cradle to cradle' concept voor de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 is de verwachting dat dit deel van het beoordelingskader nog verder zal worden ontwikkeld.

Bijlage 1 Literatuurverwijzingen

Arcadis (2007a). Startnotitie m.e.r. Ontwikkeling Siberië fase 3 en 4, maart 2007.

Arcadis (2007b). Startnotitie m.e.r. Floriade 2012, juni 2007.

DHV (2006). Klavertje 4 Plus, Verkeerskundige studie naar de ontsluiting van het gebied Klavertje 4 Plus, september 2006.

Gemeente Grubbenvorst (1997). Bestemmingsplan Buitengebied.

Gemeente Venlo (2003). Plan in hoofdlijnen Trade Port Noord - Park Zaarderheiden - Campus Venlo, januari 2003.

Grontmij, Royal Haskoning, Arcadis (2002a). Stroomgebiedsvisie Groote molenbeek, maart 2002.

Grontmij, Royal Haskoning, Arcadis (2002 b). Stroomgebiedsvisie Zuidwestelijk Maasterras, maart 2002.

Stuurgroep Klavertje 4 (2006). Visienota Bestuurlijk Overleg, Gebiedsontwikkeling Klavertje 4, Hart van Greenport Venlo, september 2006.

Ministeries van VROM, LNV, V&W en EZ (2006). Nota Ruimte, 2006.

Provincie Limburg (2006). Provinciaal Omgevingsplan Limburg, september 2006.

Provincie Limburg (2007). Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Limburg, maart 2007.

Rijkswaterstaat (2007). Beleid ten aanzien van aansluitingen op autosnelwegen van belang, 2007.

Stiboka (1975). Bodemkaart van Nederland, blad 52 Oost.

Waterschap Peel en Maasvallei (2002). Stroomgebiedsvisie Noordwestelijk Maasterras, 2002.

Bijlage 2 Begrippen en afkortingen

alternatief	manier waarop de voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd
archeologie	wetenschap van oude historie op grond van bodemvondsten en opgravingen
aspect	deelonderwerp voor de effectbepaling
autonome ontwikkeling	1. Ruimtelijk-planologische ontwikkeling van het studiegebied op basis van bestaand en voorgenomen beleid, zonder de voorgenomen activiteit. 2. Ontwikkeling van het studiegebied zonder de voorgenomen activiteit
barrière	een element in het landschap van natuurlijke of kunstmatige aard, dat uitwisseling tussen diersoorten bemoeilijkt of verhindert
beoordelingskader	geheel van aspecten en criteria, op basis waarvan de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving worden bepaald
bestemmingsplan	gemeentelijk plan ruimtelijke ordening, waarin het gebruik van locaties vastgelegd (bestemd) wordt
bevoegd gezag	1. De overheidsinstantie die bevoegd is tot het nemen van het besluit op grond waarvoor de m.e.r.-verplichting bestaat 2. de overheid die bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit van de initiatiefnemer
capaciteit	het aantal voertuigen dat een weg(vak) per etmaal kan verwerken
Cie m.e.r.	Commissie voor de milieu-effectrapportage
Commissie voor de milieu-effectrapportage	een landelijke commissie van ca. 180 onafhankelijke milieudeskundigen; zij adviseren het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het milieueffectrapport en over de kwaliteit van de informatie in het rapport. Per m.e.r. wordt een werkgroep samengesteld.
compenserende maatregel	maatregel waarbij in ruil voor het aanbrengen van schade aan natuur of landschap op de ene plaats, (mogelijkheden voor) vervangende waarden elders worden gecreëerd
criterium	de wijze waarop een milieueffect bepaald en gewaardeerd wordt
cultuurhistorie	geschiedenis van het landschap dat voor een belangrijk deel onder invloed van menselijk handelen is ontstaan
duurzaam ontwerpen	ontwerpprincipe met als uitgangspunt de negatieve effecten voor het milieu nu en in de toekomst minimaal te houden (bv. door minimaliseren van gebruik van primaire energiebronnen en grondstoffen, minimaliseren van effecten op landschap, natuur en mens, maximaliseren van het probleemoplossend vermogen)
ecologie	tak van de wetenschap die zich bezighoudt met eigenschappen van en relaties tussen levende systemen (planten, dieren, levensgemeenschappen) en hun omgeving

ecologische hoofdstructuur (EHS)	het netwerk van nationale en regionale natuurkerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de Nederlandse (rijks)overheid, zoals vastgelegd in de het Structuurschema Groene Ruimte en verder uitgewerkt in provinciale streekplannen
ecologische verbindingszone	gebied opgenomen in de EHS, dat verbreiding, migratie en uitwisseling van (dier)soorten tussen natuurgebieden mogelijk maakt
effect	verandering ten opzichte van de huidige situatie en autonome ontwikkeling door / na realisering van de voorgenomen activiteit
EHS	Ecologische Hoofdstructuur (rijksbeleid)
externe veiligheid	veiligheid voor de mens (individueel of in groepen) in de omgeving van gevaarlijke activiteiten, met name activiteiten waarbij gevaarlijke stoffen kunnen vrijkomen
fauna	dieren(wereld)
flora	planten(wereld)
GHG	gemiddeld hoogste grondwaterstand
GLG	gemiddeld laagste grondwaterstand
geluidhinder	gevaar, schade of hinder als gevolg van geluid
huidige situatie	momentele toestand van een gebied of aspect
infrastructuur	systeem van voorzieningen en verbindingen als spoorwegen en vaarwegen, hoofdtransportleidingen, waterleidingen e.d.
initiatiefnemer	degene, die de voorgenomen activiteit wil ondernemen
inspraak	mogelijkheid om informatie te verkrijgen en op basis daarvan een mening, wensen of bezwaren kenbaar te maken, bijvoorbeeld ten aanzien van een activiteit waarover (door de overheid) een besluit zal worden genomen
langzaam verkeer	fietzers en wandelaars
leefbaarheid	maat voor de kwaliteit van de leefomgeving
maaiveld (m.v.)	(hoogte van het) grondoppervlak
m.e.r.	milieueffectrapportage, procedure zoals vastgelegd in de Wet Milieubeheer
MER	milieu-effectrapport, rapport waarin de milieueffecten van meerdere alternatieven van een voorgenomen activiteit onderzocht, vergeleken en beoordeeld worden
mla	micro light aircraft
m.e.r.-plichtige activiteit	activiteit met, volgens bijlage C van het Besluit m.e.r. van de Wet Milieubeheer en / of de provinciale milieuverordening, naar

	verwachting dusdanige nadelige milieu-effecten dat een m.e.r. procedure moet worden doorlopen voorafgaand aan realisering
m.e.r.-plicht	de verplichting tot het opstellen van een milieu-effectrapport voor een bepaald besluit over een bepaalde activiteit
milieu	het geheel van en de relaties tussen water, bodem, lucht, mensen, dieren, planten en goederen (Wet milieubeheer)
milieu-effecten	gevolgen van een activiteit voor het fysieke milieu, gezien vanuit het belang van de bescherming van mensen, dieren, planten, goederen, water, bodem, lucht en de relaties daartussen, alsmede de bescherming van esthetische, natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden (Wet milieubeheer)
MMA	meest milieuvriendelijk alternatief, het alternatief met de minst nadelige milieu-effecten
mobiliteit	1 verplaatsingsgedrag 2 aantal en lengte van verplaatsingen per inwoner en tijdseenheid
model(berekening)	(berekening met behulp van) een, vaak vereenvoudigde, (computer)weergave van een werkelijke situatie
N.A.P.	Normaal Amsterdams Peil
natuurgebied	gebied met duidelijke natuur- en landschapswaarden die in hun planologische functie-aanduiding (mede) tot uiting komen
nul-alternatief	alternatief waarbij de huidige situatie blijft voortbestaan. De ontwikkelingen vinden plaats zonder dat verdere maatregelen getroffen worden om het gesignaleerde probleem op te lossen. Ontwikkelingen op basis van al vastgestelde plannen worden in het nul-alternatief meegenomen.
oplossingsrichtingen	alternatieven en varianten
onderscheidend vermogen	eigenschap van criterium of aspect verschil aan te geven tussen alternatieven
ontsluiting	toegankelijkheid / toegankelijk maken
pae	personen auto equivalent
PIP	Provinciaal inpassingsplan
POL	Provinciaal omgevingsplan Limburg
plangebied	gebied, waarop de voorgenomen activiteit rechtstreeks betrekking heeft, en dat wordt opgenomen in het bestemmingsplan
probleemoplossend vermogen	mate waarin een alternatief of variant voldoet aan de doelstelling (en het gestelde probleem oplost)
referentiesituatie	huidige situatie en autonome ontwikkeling: toekomstige situatie van een gebied of aspect op basis van ontwikkeling van de huidige situatie onder invloed van bestaand en voorgenomen beleid

richtlijnen	projectspecifieke, inhoudelijke aanwijzingen / eisen van het bevoegd gezag en / of de Commissie m.e.r., betreffende de inhoud van het milieu-effectrapport
startnotitie	aanmelding door de initiatiefnemer van de voorgenomen activiteit bij bevoegd gezag, officieel begin van de m.e.r.-procedure
streekplan	provinciaal plan ruimtelijke ordening
studiegebied	gebied, waar als gevolg van de voorgenomen activiteit effecten kunnen optreden (omvang kan per aspect variëren)
thema	hoofdonderwerp MER
tijdelijk effect	niet blijvend effect, dat alleen optreedt tijdens realisatie van een voorgenomen activiteit
variant	manier waarop de voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd
verkeersintensiteit	het aantal voertuigen dat een punt gedurende een bepaalde tijdsduur passeert
versnippering	het uiteenvallen van het leefgebied in kleinere eenheden
vigerend	(rechts)geldend
vka	voorkeursalternatief
voorgenomen activiteit	datgene, wat de initiatiefnemer wil realiseren, in dit geval de aanleg van de Greenportlane
wettelijke adviseurs	de in de Wet milieubeheer wettelijk aangewezen adviseurs inzake m.e.r.-plichtige activiteiten
Wgh	Wet Geluidhinder
Wmb	Wet Milieubeheer
WRO	Wet op de Ruimtelijke Ordening
Wro	Wet ruimtelijke ordening (treedt naar verwachting 1 juli 2008 in werking)
zoekgebied	gebied dat op basis van de richtlijnen in beschouwing moet worden genomen voor de ontwikkeling van alternatieven en varianten

Bijlage 3 Nadere toelichting op m.e.r.-procedure

B 3.1 Procedure in hoofdlijnen

In hoofdlijnen bestaat de m.e.r.-procedure uit de volgende stappen:

- opstellen startnotitie door initiatiefnemer;
- indienen startnotitie bij bevoegd gezag (artikel 7.12, lid 1 Wet Milieubeheer);
- versturen startnotitie naar Commissie m.e.r. en wettelijke adviseurs door bevoegd gezag (artikel 7.12, lid 3 Wet Milieubeheer);
- publicatie en tervisielegging startnotitie door bevoegd gezag (artikel 7.12, lid 4 Wet Milieubeheer);
- indien het bevoegd gezag zelf initiatiefnemer is, deelt het dit mee aan de Commissie m.e.r. en wettelijke adviseurs (artikel 7.13, lid 1 Wet Milieubeheer);
- inspraak ten behoeve van de richtlijnen voor het MER; in de inspraakperiode, die 6 weken duurt, kan een informatie- / inspraakavond worden gehouden (artikel 7.14, lid 4 Wet Milieubeheer);
- advisering (o.a. door landelijke Commissie voor de milieueffectrapportage en wettelijke adviseurs) over de richtlijnen; dit resulteert in een advies van de Commissie voor de inhoud van de richtlijnen (artikel 7.14, lid 2 Wet Milieubeheer);
- vaststellen richtlijnen voor het opstellen van het MER; als het ware de inhoudsopgave voor het MER. Deze richtlijnen worden vastgesteld door bevoegd gezag (artikel 7.15, Wet Milieubeheer);
- opstellen MER en van de (voor)ontwerpen van de besluiten die mede op basis van het MER zullen worden genomen (artikel 7.9 en 7.10 Wet Milieubeheer);
- indienen MER en (voor)ontwerpbestemmingsplan bij bevoegd gezag;
- aanvaarden (artikel 7.18 lid 1 Wet Milieubeheer), bekendmaken en ter visie leggen van het MER (artikel 7.20 lid 2 Wet Milieubeheer) en (voor)ontwerpen van de besluiten door het bevoegd gezag).
- inspraak, advies en overleg (artikel 7.23, 7.24, 7.25 Wet Milieubeheer);
- toetsen van het MER door de Commissie m.e.r. (artikel 7.26 Wet Milieubeheer);
- betrekken van het MER en de resultaten van inspraak en advies bij het nemen van de besluiten (artikel 7.35 en 7.37 Wet Milieubeheer);
- evalueren van de effecten (artikel 7.39 Wet Milieubeheer); en zonodig nemen van aanvullende maatregelen of aangepaste besluiten (artikel 7.42 Wet Milieubeheer).

B 3.2 Startnotitie

De startnotitie is de eerste stap in de m.e.r.-procedure. Hiermee kondigt de initiatiefnemer de voorgenomen activiteit officieel aan. De startnotitie dient om richting te geven aan het milieueffectrapport (MER). Conform artikel 2 van het Besluit startnotitie milieueffectrapportage [VROM, 1999] zijn de volgende onderwerpen beschreven:

- beschrijving probleem- en doelstelling van de voorgenomen activiteit;
- beschrijving van genomen en te nemen besluiten;
- globale beschrijving van het studiegebied;
- beschrijving van de voorgenomen activiteit en mogelijke alternatieven en varianten;
- globale beschrijving van de te verwachten gevolgen voor het milieu;
- globale beschrijving van de procedurele aspecten.

B 3.3 Inspraak op de startnotitie

De startnotitie dient om richting te geven aan het milieueffectrapport (MER). Inspraakreacties op de startnotitie en de adviezen van wettelijke adviseurs vormen de basis voor de richtlijnen voor het MER. In de richtlijnen wordt aangegeven ‘wat en hoe’ in het MER aan de orde moet komen.

Het openbaar maken van deze startnotitie door bevoegd gezag vormt het begin van de m.e.r. procedure. De inspraakperiode van zes weken start na publicatie van deze startnotitie. Tijdens deze periode zal een informatie- en inspraakavond worden gehouden met de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen.

De inspraak op de startnotitie is erop gericht de onderzoeksvragen voor het MER scherper te maken: welke omgevingsfactoren moeten in beeld worden gebracht, welke alternatieven moeten worden onderzocht, welke milieueffecten zijn van belang, etc. In de inspraakperiode kan een ieder zowel mondeling als schriftelijk zienswijzen naar voren brengen. De startnotitie vormt de basis voor de inspraak en voor het advies over de op te stellen richtlijnen voor het MER.

Door het bevoegd gezag wordt de startnotitie gezonden aan de Commissie voor de milieueffectrapportage met het verzoek om een advies voor richtlijnen op te stellen ten behoeve van de inhoud van het MER. De Commissie voor de m.e.r. heeft daartoe tot uiterlijk 9 weken na de openbare kennisgeving van de startnotitie de gelegenheid. Bevoegd gezag stuurt de startnotitie tevens naar de wettelijke adviseurs met het verzoek om een advies. De Commissie voor de m.e.r. betreft in haar advies voor richtlijnen de reacties van de insprekers en adviseurs.

De richtlijnen voor de inhoud van het MER worden uiterlijk 13 weken na de openbare kennisgeving door het bevoegd gezag vastgesteld. Daarbij wordt rekening gehouden met het advies van de Commissie voor de m.e.r. en met de ingekomen reacties en de adviezen van de wettelijke adviseurs.

B 3.4 Het opstellen van het MER

Aan de hand van de richtlijnen wordt het MER opgesteld. Conform artikel 7.10 van het besluit m.e.r. [VROM, 1999] bevat een MER tenminste een beschrijving van:

- probleem en doelstelling ;
- de voorgenomen activiteit, alternatieven en varianten;
- genomen en te nemen besluiten;
- de huidige situatie en autonome ontwikkeling van het studiegebied;
- de effecten van de voorgenomen activiteit op het studiegebied;
- leemten in kennis en aanzet tot evaluatieprogramma;
- samenvatting.

In de periode dat het MER wordt gemaakt wordt ook gewerkt aan het opstellen van de (ontwerpen voor de) ruimtelijke besluiten over het plangebied. Het onderzoek van de milieueffecten wordt, samen met de resultaten van eventuele andere onderzoeken en de verdere uitwerking van de plannen gebruikt om keuzes te maken over de inhoud en de vorm van de ruimtelijke besluiten.

Na voltooiing wordt het MER aangeboden aan het bevoegd gezag, dat toetst of het MER aanvaardbaar is. Daarbij gaat het erom of het MER voldoet aan de richtlijnen en of het voldoende informatie bevat ten behoeve van de besluitvorming.

B 3.5 Van MER naar besluiten

Na aanvaarding door het bevoegd gezag wordt het MER onderworpen aan inspraak. Deze inspraakronde is gekoppeld aan de eerste tervisielegging van de besluiten die (mede) op basis van het MER zullen worden genomen.

Het MER wordt ter toetsing aangeboden aan de Commissie voor de m.e.r.. De Commissie m.e.r. brengt een toetsingsadvies uit over het MER, waarbij rekening wordt gehouden met adviezen van wettelijke adviseurs en met de inspraakreacties. In de inspraak- en adviesperiode vindt tevens (voor de delen van het plangebied die in een ruimtelijk plan zijn opgenomen) het zogenaamde 'artikel 10' overleg plaats.

De Commissie m.e.r. geeft haar advies uiterlijk 5 weken na de dag waarop de openbare zitting wordt gehouden of na het einde van de terinzagelegging als er geen openbare zitting plaatsvindt.

Met een toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage kan bevoegd gezag de besluiten verder in procedure brengen.

B 3.6 Rolverdeling in de m.e.r procedure

Initiatiefnemer

Rol: het opstarten van de voorbereidingen om te komen tot de realisatie van de Greenportlane, waaronder het opstellen van de startnotitie en het MER.

Wie is initiatiefnemer? *Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg*

Bevoegd gezag

Rol

- vaststellen van de richtlijnen voor het opstellen van het MER;
- beoordelen van de aanvaardbaarheid van het MER;
- vaststellen van het provinciaal inpassingsplan (PIP);
- diverse taken in het kader van kennisgeving, ter inzage legging e.d.;
- inwinnen van adviezen bij diverse instanties.

Wie is bevoegd gezag? *Provinciale Staten van de provincie Limburg*

De bevoegdheden verband houdende met de totstandkoming van het milieueffectrapport zijn door Provinciale Staten overgedragen aan Gedeputeerde Staten.

NB: binnen de provincie Limburg worden de rollen (van initiatiefnemer en bevoegd gezag) vervuld door verschillende afdelingen.

Commissie voor de milieueffectrapportage

Rol:

- uitbrengen van advies aan het bevoegd gezag over de richtlijnen die het bevoegd gezag moet vaststellen (advies-richtlijnen);
- uitbrengen van advies over de juistheid en volledigheid van het MER (het toetsingsadvies).

N.B. Bij het opstellen van deze adviezen moet de commissie rekening houden met de adviezen van de wettelijke adviseurs en de overige ontvangen reacties.

Wat is de commissie voor de milieueffectrapportage? Een bij wettelijke regeling ingestelde landelijke commissie. Deze onafhankelijke commissie bestaat uit deskundigen op uiteenlopende terreinen binnen het vakgebied milieu. Voor elke afzonderlijke m.e.r.-procedure

wordt een afzonderlijke werkgroep samengesteld. De werkzaamheden van de landelijke commissie en van de werkgroepen worden ondersteund door het secretariaat van de commissie. Dit secretariaat is gevestigd in Utrecht.

Wettelijke adviseurs

- Rol:*
- uitbrengen van advies aan het bevoegd gezag over de richtlijnen die het bevoegd gezag moet vaststellen;
 - uitbrengen van advies over de kwaliteit en volledigheid van het MER.

Wie zijn de wettelijke adviseurs? Op grond van de wettelijke regeling voor de milieu-effectrapportage (artikel 7.1 lid 2 Wet Milieubeheer) behoren hiertoe:

- de regionale Inspecteur voor de hygiëne van het milieu van het ministerie van VROM;
- de regionale directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie van het ministerie van LNV;
- de adviseurs die krachtens de wettelijke regeling voor het tot stand komen van het ruimtelijk plan als zodanig optreden; bij het vastleggen van de Greenportlane in een provinciaal inpassingsplan(PIP) zijn de gemeenten (ook formeel) als adviseur betrokken;

Overigens zal het PIP aan een groot aantal andere instanties worden toegestuurd ten behoeve van het voeren van overleg (artikel 10 Besluit Ruimtelijke Ordening).

Insprekers

In de procedure van de milieueffectrapportage zijn twee momenten voorzien waarop een ieder gebruik kan maken van inspraak:

- naar aanleiding van de uitgebrachte startnotitie. Hierbij gaat het vooral om voorstellen voor de te formuleren alternatieven en voor de te onderzoeken milieuaspecten. Het bevoegd gezag zal uiteindelijk - na advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage - bepalen of de voorstellen in de definitieve richtlijnen worden opgenomen;
- naar aanleiding van het presenteren van het MER.

De inspraakmogelijkheden gaan gepaard met het ter visie leggen van de desbetreffende stukken. Het bevoegd gezag doet hiertoe openbare kennisgevingen.

