

Samenvatting | juni 2020

Ontwerp-Tracébesluit A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken

Inhoud

Ontwerp-Tracébesluit A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken gereed | Waarom dient de weg aangepast te worden? | Wat gaat er gebeuren? | Effecten onder de loep | Procedure en planning | Meer weten?

Deze samenvatting van het Ontwerp-Tracébesluit is bedoeld om u op hoofdlijnen te informeren over het project en de procedure. Wilt u meer gedetailleerde gegevens hebben, leest u dan de Besluittekst (I) van het Ontwerp-Tracébesluit A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken met de Kaarten (II), de Toelichting (III) en de Bijlagen (IV). Verderop in deze samenvatting leest u hoe u deze kunt inzien. Aan deze brochure kunnen geen rechten worden ontleend.

Ontwerp-Tracébesluit A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken gereed

Voor u ligt de samenvatting van het Ontwerp-Tracébesluit A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken. Het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) is een gedetailleerde uitwerking van de Startbeslissing die in januari 2017 is genomen. Het Ontwerp-Tracébesluit beschrijft de exacte ligging van het tracé (zie voor een overzicht figuur 1) en geeft in detail aan welke aanpassingen worden getroffen en welke effecten zijn onderzocht.



Figuur 1. Overzicht tracé.

Onderdeel van het proces om te komen tot een OTB is de beoordeling of de beoogde maatregelen belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu. De conclusie van de voor dit project uitgevoerde m.e.r.-beoordeling is dat dit niet het geval is. Op grond daarvan heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat besloten dat voor dit project geen milieueffectrapport (MER) hoeft te worden opgesteld. Het m.e.r.-beoordelingsbesluit wordt samen met het OTB ter inzage gelegd.

Neemt niet weg dat in dit OTB de effecten zijn beschreven van de aanpassingen aan de A73. Deze effectbeschrijvingen zijn vooral bedoeld om te toetsen of de effecten niet de wettelijke normen overschrijden en als dat het geval is welke mitigerende of compenserende maatregelen dan worden genomen.

Zo worden in dit OTB ook de maatregelen op het gebied van bijvoorbeeld geluidshinder en landschappelijke inpassing beschreven.

Het uiteindelijk op te stellen Tracébesluit dat na dit Ontwerp-Tracébesluit volgt, heeft mede als doel om de overschrijding van de geluidproductieplafonds (GPP's) ten zuiden van de Eindhovenseweg (km 45.4) tot iets voorbij de bocht van de A73 in Blerick (km 42.5) op te heffen. Hoe dat precies zit kunt u lezen bij het thema 'Geluid'. Van alle effectonderzoeken speelt dit thema een belangrijke rol.

Waarom dient de weg aangepast te worden?

Sinds de openstelling van de A74 is de filevorming in en rond knooppunt Zaarderheiken toegenomen. In de ochtendspits staat er vooral file op de oostelijke parallelbaan van de A73 in noordelijke rijrichting ten zuiden van knooppunt Zaarderheiken. Deze file slaat terug richting de Zuiderbrug.

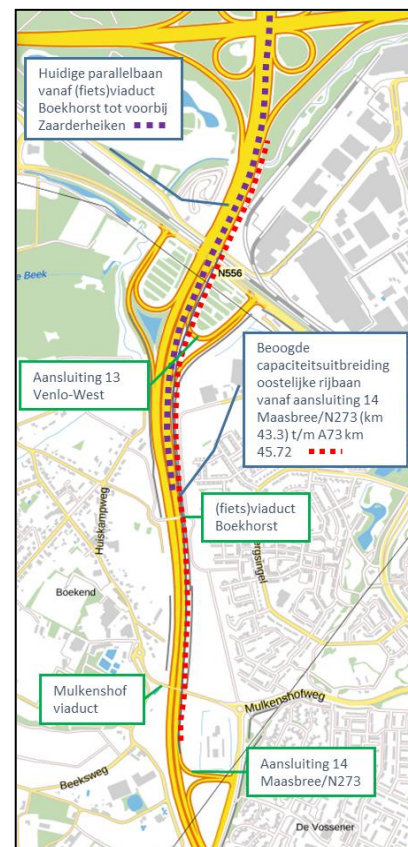
De voornaamste oorzaak van de file is dat de oostelijke parallelbaan van de A73 slechts één doorgaande rijstrook bevat. Op het voorliggend wegvak van de A73, tussen aansluiting 14 (Maasbree/N273) en het begin van de parallelbaan, is de maximale capaciteit in zicht waardoor de problemen in de nabije toekomst zullen verergeren. De gebrekkige doorstroming leidt, in combinatie met het bochtige tracé en de voorspelde toename van verkeer bovendien tot onveilige situaties op de A73.

Om deze problematiek op te lossen hebben Rijk en provincie Limburg in 2014 een bestuursovereenkomst gesloten. Het Rijk en de provincie Limburg brengen, kort samengevat, ieder de helft van het bedrag van het projectbudget in.

In de Startbeslissing van 2017 is vastgelegd dat de bestuurlijke voorkeursoplossing voor de problematiek van de filevorming in en rond knooppunt Zaarderheiken bestaat uit de verbreding van de parallelbaan met één rijstrook vanaf het begin van de parallelbaan tot de verbindingsboog naar de A67. In deze Startbeslissing is ook bepaald dat onderzocht moet worden of de voorkeursoplossing binnen het budget geoptimaliseerd kan worden.

Nader onderzoek heeft uitgewezen dat dit mogelijk is en wel in de vorm van een verbreding vanaf aansluiting 14 (Maasbree) tot aan de verbindingsboog naar de A67 (zie figuur 2.). Deze optimalisatie leidt tot een optimaal effect ten aanzien van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en kosten. Deze geoptimaliseerde bestuurlijke voorkeursoplossing is verder uitgewerkt in het Ontwerp-Tracébesluit.

De projectdoelstelling betreft dan ook het realiseren van een robuuster knooppunt (van km 43.30 – km



Figuur 2. Infrastructurele wijzigingen A73.

45.72) waarbij het verkeer in de directe omgeving van het knooppunt beter doorstroomt in primair de ochtendspits maar ook in de avondspits, waardoor reistijd-verliezen kleiner worden en het verkeer ter plekke bovendien veiliger kan passeren.

Wat gaat er op hooflijnen gebeuren?

Hieronder worden de meest relevante wijzigingen uit het Ontwerp-Tracébesluit beschreven. De wijzigingen betreffen enerzijds aanpassingen aan de rijbaan en anderzijds aan de geluidschermen. De aanpassing aan de schermen is met name het gevolg van het oplossen van zogenoemde 'nalevingsknelpunten' - geluidoverschrijdingen van het geluidproductieplafond op een referentiepunt langs de A73 - en dus niet zozeer om het projecteffect – de aanleg van de extra rijstrook - te mitigeren of compenseren.

Aanpassingen aan de oostelijke rijbaan

- De oostelijke rijbaan van de A73 wordt tussen aansluiting Maasbree (km 43.30) en Knooppunt Zaarderheiken (km 45.72) uitgebreid met één rijstrook;
- Alle rijstroken tussen de aansluiting Maasbree (km 43.30) en het begin van de parallelbaan (km 44.30) hebben na de aanpassing een breedte van 3,50 m;
- Alle rijstroken op de parallelbaan (van km 44.30 tot km 45.72) hebben na de aanpassing een breedte van 3,30 m;
- Van km 43.30 tot km 45.72 komt een vluchtstrook te liggen met een breedte van 3,50 m langs de A73;
- Daar waar nodig wordt bermbeveiliging aangebracht op de plekken waar de berm niet obstakelvrij kan worden uitgevoerd;
- De bewegwijzering en bebording wordt aangepast ten gevolge van de (ver-)plaatsing van portalen en bewegwijzeringsborden;
- Bij het viaduct Mulkenshofweg (km 43.65) en het (fiets)viaduct Boekhorst (km 44.28) wordt het talud onder het viaduct 'ingekort' om ruimte te maken voor de nieuwe rijbaan die wordt verbreed;
- De geldende maximumsnelheid blijft op het overgrote deel van het traject 100 km/uur¹.



Figuur 3. De huidige situatie ter hoogte van afslag 13 Venlo- West.

¹ Voor het deel tussen km 45.50 en km 45.72 geldt in de avond en nacht (tussen 19.00 en 06:00) een maximum snelheid van 130 km/u.

Aanpassingen aan de geluidschermen

- De schermen langs de oostzijde van de A73 van km 44.0 tot km 44.50 worden vervangen en verhoogd met 2 tot 4 meter;
- Het bestaande scherm langs de oostzijde van parallelbaan van km 45.03 tot km 45.24 wordt circa 3 meter verder van de rijbaan af verplaatst;
- De schermen langs de oostzijde van N273/Napoleonsbaan (km 71.22 tot km 71.60) worden (grotendeels) vervangen en verhoogd met 2 meter.

Effecten onder de loep

M.e.r.-beoordeling

In het project A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken is sprake van het toevoegen van één extra rijstrook. Op grond van wet- en regelgeving is gezien deze verandering sprake van een verplichting om de milieu effecten in beeld te brengen en te beoordelen. Er is sprake van een 'M.e.r.-beoordelingsplicht' zoals dat heet.

In 2019 is daarom voor de voorgenomen uitbreiding van de parallelbaan van de A73 onderzocht of als gevolg van deze maatregel belangrijke nadelige milieugevolgen zijn te verwachten. Dit onderzoek is vastgelegd in de M.e.r.-beoordelingsnotitie Knooppunt Zaarderheiken A67/A73 van 4 maart 2019. In deze M.e.r.-beoordelingsnotitie is de conclusie opgenomen dat de voorgenomen maatregel niet leidt tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, zoals bedoeld in de Wet milieubeheer en er geen aanleiding is om voor dit project een milieueffectrapportage op te stellen.

Wel is in dit OTB beschreven wat de effecten van de aanpassing van de weg zijn en of dit past binnen de normen die voor de diverse thema's (natuur, water, verkeer, geluid, etc.) gelden conform bestaande wet- en regelgeving. Daar waar het knelt of wringt zijn mitigerende of compenserende maatregelen beschreven. Op grond van de inzichtelijk gemaakte effecten in de diverse deelonderzoeken behorende bij het OTB is de conclusie uit de m.e.r.-beoordeling niet gewijzigd. In een Addendum (2020) behorende bij de oorspronkelijke M.e.r.-beoordelingsnotitie uit 2019 is dit nader onderbouwd. Op basis van de M.e.r.-beoordelingsnotitie uit 2019 en het Addendum heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat besloten dat voor dit project geen milieueffectrapport (MER) hoeft te worden opgesteld. Het m.e.r.-beoordelingsbesluit wordt samen met het OTB ter inzage gelegd. Indien u bezwaren heeft tegen het m.e.r.-beoordelingsbesluit, kunt u deze via het indienen van een zienswijze op het OTB kenbaar maken.

Bereikbaarheid

De A73 krijgt tussen Maasbree en knooppunt Zaarderheiken voldoende capaciteit om het verkeer in de ochtendspits af te wikkelen. De kans op congestie en daarmee incidenten neemt hierdoor af. Een toename van de capaciteit zorgt ervoor dat bij calamiteiten elders de gewijzigde verkeersstromen beter opgevangen kunnen worden. In geval van incidenten op de A73 bij Zaarderheiken blijft het netwerk in zijn geheel rondom Venlo echter kwetsbaar. Er is immers in de directe nabijheid geen alternatieve autosnelwegroute beschikbaar. Verkeer van en naar Duitsland heeft nog de mogelijkheid om via de A67 te rijden. De capaciteitsuitbreiding tussen Maasbree en knooppunt Zaarderheiken zorgt ervoor dat de verkeersintensiteiten op de A73 tussen Venlo-Zuid en knooppunt Zaarderheiken toenemen. De toename per

Ontwerp-Tracébesluit A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken | Publieksvriendelijke samenvatting

etmaal is met 1%-2% echter beperkt. Ten noorden van knooppunt Zaarderheiken en ten zuiden van Venlo-Zuid is het effect verwaarloosbaar klein. Juist om te voorkomen dat de problemen groter worden en het verkeer nog meer vast loopt is capaciteitsuitbreiding noodzakelijk.

Verkeersveiligheid

Met de aanpassingen in het kader van het Ontwerp-Tracébesluit zal eveneens de verkeersveiligheid verbeteren. Dit komt met name door de afname van het aantal "kop-staartongevallen" ter hoogte van het huidige weefvak tussen aansluiting 14 (Maasbree) en de start van de parallelbaan (km 44.30). Doordat meer ruimte wordt gecreëerd heeft dit een positief effect op de verkeersveiligheid.

Luchtkwaliteit

Dit project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In dit programma werken het Rijk, provincies en gemeenten samen om overschrijdingen van de grenswaarden tegen te gaan. In het NSL staan alle nationale, regionale en lokale maatregelen die de luchtkwaliteit beïnvloeden. Door de maatregelen uit het NSL zal de luchtkwaliteit in heel Nederland voldoen aan de grenswaarden. Naast de maatregelen uit het NSL zijn daarom geen projectspecifieke maatregelen nodig om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Jaarlijks wordt de luchtkwaliteit gemonitord. Als uit de monitoring blijkt dat grenswaarden toch (dreigen te) worden overschreden, worden extra maatregelen genomen om deze overschrijdingen tegen te gaan. Meer informatie over het NSL is te vinden op <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtkwaliteit>.

Geluid

In de Wet milieubeheer (hoofdstuk 11) is vastgelegd dat het geluid van het hoofdwegennet met geluidproductieplafonds (GPP) beheerst wordt. Het geluidproductieplafond is de maximaal toegestane geluidproductie langs een rijksweg op bepaalde punten. Voor het onderliggend wegennet (niet in beheer bij Rijkswaterstaat) geldt de Wet geluidhinder. Deze wet bepaalt hoe hoog de geluidbelasting op gevels van woningen aan deze wegen mag zijn.

De geluidproductieplafonds (GPP's) zijn in het verleden (juli 2012) vastgesteld als gevolg van een wijziging in de wet- en regelgeving rondom geluid. Het nieuwe hoofdstuk 11 uit de Wet milieubeheer vervangt voor het hoofdwegennet de Wet geluidhinder. Langs de A73 ter hoogte van Venlo zijn de GPP's vanaf km 42.5 naar het noorden vastgesteld op basis van verkeersintensiteiten uit 2008. Tot aan km 42.5 zijn de GPP's ter hoogte van Venlo gebaseerd op de projectinformatie uit het Tracébesluit behorende bij de A74. De openstelling van de A74 in 2012 heeft vervolgens geleid tot een sterke verkeerstoename op de A73.

Als gevolg daarvan is een zogenoemd 'nalevingsknelpunt' ontstaan op de A73 tussen knooppunt Zaarderheiken en de Tracébesluitgrens van de A74 (km 42.5). De overschrijding ten noorden van de Eindhovenseweg is per 26 april 2017 opgeheven door een wijziging van de GPP's aan de hand van een wijzigingsbesluit. Het resterende nalevingsknelpunt ten zuiden van de Eindhovenseweg (km 45.4) tot iets voorbij de bocht van de A73 in Blerick (km 42.5) wordt door middel van dit OTB opgelost. Het in het kader van het project A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken op te stellen Tracébesluit dat na het OTB volgt, heeft immers mede als doel om de

overschrijding van de GPP's aan beide zijde van de weg tussen de Eindhovenseweg en km 42.5 op te heffen.

Genoemde overschrijdingen worden dus vooral veroorzaakt door het bestaande nalevingsknelpunt en slechts voor een klein deel veroorzaakt door de verkeer aantrekkende werking van de aanleg van de extra rijstrook. Om het geluid te verminderen, krijgt de extra rijstrook langs de oostzijde van de A73 geluid reducerend asfalt.

Waar sprake blijft van overschrijdingen van de GPP's, is een gedetailleerd akoestisch onderzoek op woningniveau uitgevoerd. Voor 1.184 woningen en andere geluidsgevoelige objecten binnen het onderzoeksgebied geldt dat de toetswaarde voor de toekomstige geluidsbelasting wordt overschreden indien geen aanvullende maatregelen – dus ook niet de bestaande 'convenantmaatregelen' - worden getroffen. In het akoestisch onderzoek is vastgesteld dat vrijwel alle reeds eerder getroffen 'convenantmaatregelen' op grond van de vigerende wet- en regelgeving doelmatig zijn. Onder convenantmaatregelen worden in dit geval verstaan de door de gemeente Venlo gerealiseerde extra mitigerende geluidsmaatregelen op basis van bestuurlijke afspraken tussen het Rijk, de provincie Limburg en de gemeente Venlo, die zijn gemaakt ten tijde van de aanleg van de A74.

Voor de resterende overschrijdingen – met inachtneming van genoemde convenantmaatregelen - is in het akoestisch onderzoek beoordeeld of er nog aanvullende maatregelen doelmatig zijn. Het antwoord op deze vraag is ja (zie ook de volgende paragraaf). Zo worden langs de oostzijde van de A73 ter hoogte van de wijk Klingerberg de bestaande schermen aan weerszijden van het fietsviaduct Boekhorst vervangen door hogere schermen. Langs de N273/Napoleonsbaan wordt eveneens het bestaande scherm (grotendeels) vervangen door een hoger scherm.

Het is van belang dat alle schermen, dus zowel de bestaande convenantmaatregelen als de aanvullende te realiseren schermen ook worden verwerkt in de GPP's en opgenomen worden in het geluidregister. Daarmee krijgen deze convenantmaatregelen een juridische status en is geborgd dat deze maatregelen een blijvende bijdrage leveren aan het begrenzen van de geluidproductie veroorzaakt door de A73.

Doelmatigheid



Figuur 4. Op te hogen geluidschermen langs de A73.

We kunnen niet in alle gevallen maatregelen nemen die de geluidbelasting op gevels van woningen voldoende vermindert. Als de kosten voor een bepaalde geluidreducerende maatregel niet opwegen tegen het akoestisch effect ervan, dan is de maatregel niet financieel doelmatig. Geluidmaatregelen hoeven namelijk niet tot elke prijs te worden getroffen, omdat dat de uitvoering van het geluidbeleid onbetaalbaar zou maken.

Dit geldt in het algemeen voor plekken waar minder woningen staan. In het geval van Blerick geldt dit ook voor plekken waar al een omvangrijk maatregelpakket aanwezig is in de vorm van de reeds eerder genoemde convenantmaatregelen en verdere verhoging van de schermen nauwelijks extra geluidreductie oplevert maar een forse investering kost.

Voor deze plekken heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat besloten het geluidproductieplafond te verhogen. Deze gewijzigde geluidproductieplafonds zijn opgenomen in het OTB. In het akoestisch onderzoek voor dit OTB staan ook de woningen waar sprake is van een resterende overschrijding van de gehanteerde norm. Woningen waarvoor straks in het tracébesluit een resterende overschrijding wordt berekend, worden opgenomen in een gevelisolatie-onderzoek.

Landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing

Nieuwe geluidwerende voorzieningen worden ingepast in lijn met de ruimtelijke kwaliteit die de bestaande geluidwerende voorzieningen hebben: de schermen langs de A73 worden uitgevoerd in beton, de schermen langs de N273/Napoleonsbaan worden in transparant materiaal uitgevoerd. Bij het (fiets)viaduct Boekhorst wordt een naadloze aansluiting gerealiseerd door aanpassing van de geluidsschermen aan weerszijden van het viaduct. Bij enkele geluidsschermen wordt een geleidelijke op- en afbouw van de hoogte van het scherm toegepast. Tenslotte wordt het struweel hersteld rondom het aan te passen geluidsscherm langs de N273/Napoleonsbaan bij de wijk de Vossener.

Natuur

Rijkswaterstaat ontziet flora en fauna bij de aanpassing van wegen zoveel mogelijk. Dit gebeurt in dit project door herplant van 140 m² aaneengesloten beplanting ten oosten van de A73 ter hoogte van km 45.35. Ook worden groeiplaatsen van enkele Rode lijst plantensoorten uitgegraven en binnen het plangebied teruggeplaatst.

Stikstof

Voor dit project zijn ook de eventuele gevolgen van stikstofdepositie onderzocht. Stikstofgevoelige habitats in het Natura 2000-gebied Maasduinen vallen echter buiten het onderzoeksgebied en daarmee zijn effecten uitgesloten. Op het Duitse Natura 2000-gebied Schwalm-Nette-Platte mit Grenzwald u. Meinweg bedraagt de projectbijdrage slechts 0,01 mol/ha/jaar. Deze toename ligt ruim onder de Duitse drempelwaarde van 7,14 mol/ha/jaar waardoor significant negatieve effecten op de Duitse gebieden als gevolg van het project uit te sluiten zijn. Omdat geen significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden aan de orde zijn, ook niet voor andere aspecten dan stikstof, zijn geen vervolgstappen (zoals een passende beoordeling) nodig.

Water

Vanwege de toename van verhard oppervlak is het nodig om, in perioden met veel neerslag, extra water te kunnen bergen. Zo wordt extra waterbergingscapaciteit gerealiseerd in de vorm van twee nieuwe bergingsvijvers tussen km 43.10 en km 43.30. Daarnaast worden enkele sloten verlegd en/of verbreed en worden er duikers aangebracht om water af te kunnen voeren. Het Waterschap Limburg heeft daarbij ingestemd met de in het Ontwerp-Tracébesluit opgenomen waterhuishoudkundige maatregelen.

Overige effecten en tijdelijke maatregelen

Andere effecten die in het kader van het Ontwerp-Tracébesluit onderzocht zijn betreffen bodem, duurzaamheid, externe veiligheid, archeologie en cultuurhistorie. Uit deze onderzoeken volgen echter geen ruimtelijk relevante fysieke maatregelen. Tijdelijke maatregelen ten behoeve van de uiteindelijke realisatie zijn ook benoemd in het OTB.

Samen zoeken naar oplossingen

Rijkswaterstaat heeft het Ontwerp-Tracébesluit niet alleen opgesteld, maar in samenwerking met de regio. In het verleden is de gemeenteraad van de gemeente Venlo geïnformeerd, zo ook de lokale wijkraden. Op 3 oktober 2019 heeft een inloopavond plaatsgevonden, waar de scope en het proces van het project gepresenteerd zijn. Uit het contact met de lokale wijkraden, briefwisselingen en gesprekken met bewoners tijdens deze inloopavond bleek dat er met name zorgen leven over de aanpak van het nalevingsknelpunt geluid. Door extra aandacht te besteden aan deze problematiek is en wordt getracht om tegemoet te komen aan deze zorgen. Bijvoorbeeld door op de website informatie over het nalevingsknelpunt geluid inzichtelijk te maken en tijdens de contactmomenten uitleg te geven over de systematiek rondom de geluidproductieplafonds. Deze aanpak zal worden voortgezet richting de totstandkoming van het Tracébesluit.

Participatie bedrijven en bestuursorganen

Diverse belangenorganisaties en bedrijven zijn eveneens uitgenodigd voor de inloopavond van 3 oktober 2019. Tijdens de planuitwerking zijn beheerders en eigenaren van kabels en leidingen benaderd met het doel om afspraken te maken over eventueel noodzakelijke verleggingen van kabels en leidingen.

Provincie Limburg, gemeente Venlo en Waterschap Limburg zijn eveneens betrokken bij de planuitwerking. Zij zijn onder meer door middel van (klanteis)gesprekken door Rijkswaterstaat betrokken bij het ontwerp van de maatregelen. Als bronbeheerder is naast de Provincie Limburg en de Gemeente Venlo ook ProRail geïnformeerd in relatie tot het geluidonderzoek.

Procedure en planning

Nu het Ontwerp-Tracébesluit gereed is, wordt het, samen met het m.e.r.-beoordelingsbesluit, ter visie gelegd en kan iedereen een zienswijze geven op het plan. U kunt dit doen ten aanzien van alle onderdelen van het Ontwerp-Tracébesluit. We stellen het op prijs als u reageert op de volgende punten:

- Staan er zaken in het Ontwerp-Tracébesluit die naar uw mening niet kloppen?
- Zijn er grote zaken en/of grote belangen over het hoofd gezien?
- Wordt u geraakt in uw belang? Zo ja, kunt u dat toelichten?

De ingediende reacties worden meegenomen en afgewogen bij het opstellen van het Tracébesluit (vierde kwartaal 2020). Tegen het Tracébesluit is in principe alleen beroep mogelijk bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, wanneer tijdens de inspraakperiode op het Ontwerp-Tracébesluit een zienswijze naar voren is gebracht.

Meer weten en reageren?

Het Ontwerp-Tracébesluit ligt gedurende zes weken ter inzage op de volgende locaties tijdens reguliere openingstijden:

- Gemeente Venlo, Stadskantoor, Hanzeplaats 1, 5912 AT Venlo;
- Rijkswaterstaat Zuid Nederland, Avenue Ceramique 125, 6221 KV in Maastricht.

De stukken zijn digitaal te vinden op www.platformparticipatie.nl

Gedurende zes weken, met ingang van de dag van terinzagelegging, kan eenieder zijn of haar zienswijzen naar voren brengen over het Ontwerp-Tracébesluit.

Uw schriftelijke reactie kunt u zenden aan:
Directie Participatie
O.v.v. Ontwerp-Tracébesluit A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

U kunt uw zienswijze ook kenbaar maken via internet door het online invullen van een reactieformulier. Dit kan via de site www.platformparticipatie.nl.

Naast het geven van een schriftelijke reactie kunt u uw zienswijze op het Ontwerp-Tracébesluit ook mondeling naar voren brengen. Hiertoe wordt tijdens de periode van terinzagelegging een informatiesessie gehouden, waar een notulist aanwezig is om de zienswijze op te nemen. Ook kunt u hiervoor tijdens kantoor tijden bellen met telefoonnummer 070 - 456 8999.

De data en locaties van de terinzagelegging van het Ontwerp-Tracébesluit A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken, en van de voorgenoemde informatiesessie, worden bekend gemaakt door middel van advertenties in de digitale Staatscourant, in enkele dagbladen, in huis-aan-huisbladen en op de website van het project: <https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/a73-uitbreiding-oostelijke-parallelbaan-knooppunt-zaarderheiken/planning-en-aanpak/index.aspx>.

Let op, de mogelijkheid en wijze van inzage van de stukken op locatie alsook de mogelijkheid en wijze van de informatiesessie op locatie is afhankelijk van de actuele situatie rondom Corona. De informatie die hierover in de kennisgeving is opgenomen is hierin leidend.

Ingevolge artikel 6:13 van de Algemene wet bestuursrecht kan geen beroep bij de bestuursrechter worden ingesteld tegen het Tracébesluit door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs kan worden verweten dat hij geen zienswijze heeft ingediend tegen het Ontwerp-Tracébesluit.

Verdere ontwikkelingen

Wilt u op de hoogte blijven van de verdere ontwikkelingen rond het project: bezoek dan onze website <https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/a73-uitbreiding-oostelijke-parallelbaan-knooppunt-zaarderheiken/>. Deze site wordt

regelmatig bijgewerkt met recente informatie en nieuwe ontwikkelingen. Via de Landelijke Informatielijn van Rijkswaterstaat kun u ook vragen stellen. De contactgegevens vindt u op de achterzijde van deze brochure.

Dit is een uitgave van:

Rijkswaterstaat

Kijk voor meer informatie op de hiervoor genoemde website of bel (gratis): 0800-8002.