



## **M.e.r.-beoordelingsnotitie**

### **Knooppunt Zaarderheiken A67/A73**

Versie	05
Datum	4 maart 2019
Status	definitief

## Colofon

Versie	05
Opdrachtgever	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Auteur	Antea Group
Projectnummer	432290

## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1	Aanleiding	4
1.2	Waarom een m.e.r.-beoordeling?	4
1.3	Doel, criteria en juridische procedure van een m.e.r.-beoordeling	5
1.4	Leeswijzer	6
<b>2</b>	<b>Kenmerken van het project</b>	<b>7</b>
2.1	Doel van het project	7
2.2	Beschrijving van het voornemen	8
2.3	Overige maatregelen	8
<b>3</b>	<b>Plaats van het project</b>	<b>10</b>
3.1	Plangebied	10
3.2	Raakvlakprojecten	12
<b>4</b>	<b>Kenmerken van de potentiële effecten</b>	<b>14</b>
4.1	Verkeerseffecten	14
4.2	Verkeersveiligheid	16
4.3	Geluid	16
4.4	Luchtkwaliteit	18
4.5	Natuur	20
4.6	Archeologie, cultuurhistorie en landschap	23
4.7	Externe veiligheid	24
4.8	Bodem	25
4.9	Water	25
4.10	Gezondheid	26
4.11	Cumulatie van effecten met de effecten van andere projecten	26
<b>5</b>	<b>Conclusie</b>	<b>27</b>

## 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding

In januari 2017 is door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat<sup>1</sup> de Startbeslissing genomen voor de uitbreiding van de parallelbaan van de A73 bij knooppunt Zaarderheiken<sup>2</sup>. De Startbeslissing vloeit voort uit de hierover tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de provincie Limburg gesloten bestuursovereenkomst van 23 juni 2014<sup>3</sup>. Op de uitvoering van deze maatregel is de reguliere Tracéwetprocedure van toepassing. De uitbreiding van de parallelbaan bestaat uit de toevoeging van een extra rijstrook op de parallelbaan in noordelijke richting. De maatregel moet zorgen voor een betere doorstroming op en rond het knooppunt Zaarderheiken.

Voor projecten waar belangrijke nadelige milieueffecten niet uitgesloten kunnen worden, dient een milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen te worden en een Milieueffectrapport (MER) opgesteld te worden. Voor dit project worden geen belangrijke nadelige milieueffecten verwacht. Door middel van deze m.e.r.-beoordeling wordt deze verwachting gemotiveerd.

### 1.2 Waarom een m.e.r.-beoordeling?

In onderdeel D van de bijlage van het Besluit m.e.r. zijn projecten ingedeeld in verschillende categorieën, met bijbehorende drempelwaarde. De aard en omvang van het project bepaalt of en in welke vorm er een m.e.r.-procedure doorlopen dient te worden. Voor projecten waarvan de omvang de drempelwaarde overschrijdt geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht. Beneden deze drempelwaarde dient eveneens een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd te worden. Deze beoordeling wordt de vormvrije m.e.r.-beoordeling genoemd, maar sinds de wijziging van de Wet milieubeheer en de onderliggende regels midden 2017 zijn de volgende bepalingen ook van toepassing op de vormvrije m.e.r.-beoordeling: 7.16, 7.17, eerste tot en met vierde lid, 7.18, 7.19, eerste en tweede lid, en 7.20a van de Wet milieubeheer.

Het toevoegen van een extra rijstrook valt onder D1.1. wijziging of uitbreiding van een bestaande auto(snel)weg. Omdat het in dit geval – met een aanpassing van de autoweg over circa 2,2 kilometer – niet gaat om een tracé van meer dan 5 kilometer (deze 'drempelwaarde' wordt niet overschreden) geldt voor dit project een vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht. De resultaten krijgen een plek in de toelichting bij het ontwerp-Tracébesluit (OTB).

---

<sup>1</sup> In deze notitie wordt ook het voormalige ministerie van Infrastructuur en Milieu bedoeld als verwezen wordt naar het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

<sup>2</sup> Startbeslissing Knooppunt Zaarderheiken A67/A73, ministerie van Infrastructuur en Milieu, 24 januari 2017

<sup>3</sup> Bestuursovereenkomst A67-A73 Knooppunt Zaarderheiken, ministerie van Infrastructuur en Milieu, staatscourant nr. 18072, gepubliceerd 1 juli 2014

### 1.3 Doel, criteria en juridische procedure van een m.e.r.-beoordeling

#### 1.3.1 Doel van een m.e.r.-beoordeling

Het doel van een m.e.r.-beoordeling is om te analyseren in hoeverre er sprake is van mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen. Er kunnen twee uitkomsten zijn:

- Belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen niet uitgesloten worden: er dient een m.e.r.-procedure doorlopen te worden.
- Belangrijke nadelige milieugevolgen zijn niet verwacht: er wordt gemotiveerd aangegeven dat geen m.e.r.-procedure wordt doorlopen.

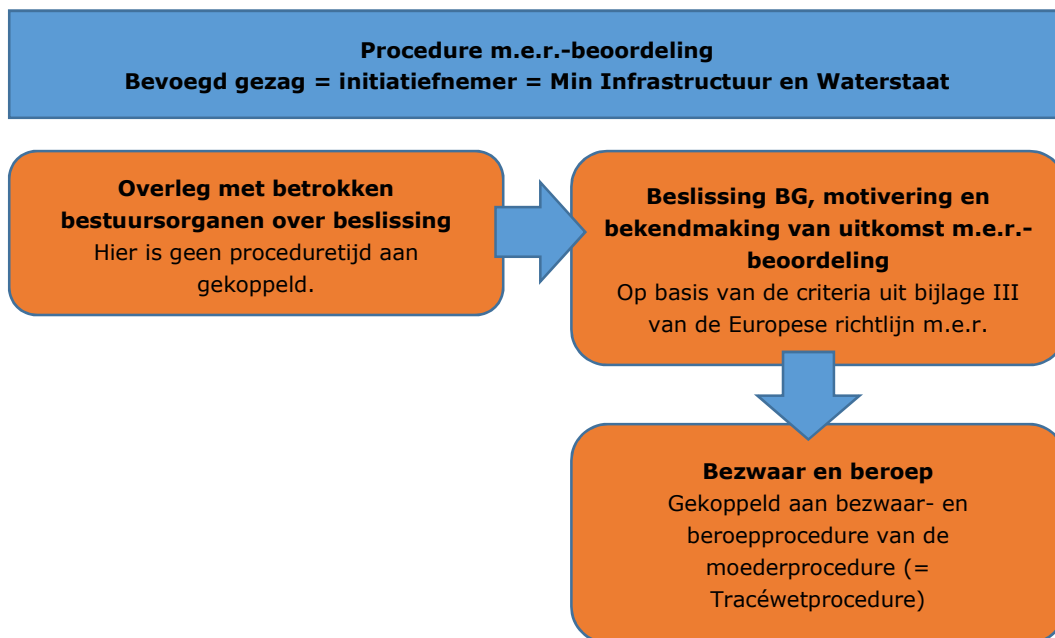
Het begrip 'mogelijk belangrijke milieugevolgen' is niet nader gedefinieerd. Dit hangt af van de grootte, locatie, gevoeligheid van de omgeving en tijdsduur van de optredende effecten. Wel zijn er criteria opgesteld in bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r. (zie hiervoor tabel 1.1). Hierin staat waar op ingegaan moet worden bij de m.e.r.-beoordeling. In de richtlijn staan drie hoofdaspecten en subcriteria waaraan het voorgenomen project in deze notitie getoetst worden.

Tabel 1.1: *Criteria voor het toetsen van projecten in een m.e.r.-beoordeling*

Criteria	Criterium nader gespecificeerd
Kenmerken van het project	Bij de kenmerken van de activiteit moet in het bijzonder in overweging worden genomen: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Omvang en ontwerp van het project;</li> <li>o Cumulatie met andere projecten;</li> <li>o Gebruik van natuurlijke hulpbronnen;</li> <li>o Productie van afvalstoffen;</li> <li>o Verontreiniging en hinder;</li> <li>o Risico van ongevallen;</li> <li>o Risico's voor de menselijke gezondheid</li> </ul>
Plaats van het project	Bij dit criterium gaat het om de kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop het project van invloed kan zijn. Met name gaat het om: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Bestaand bodemgebruik;</li> <li>o Relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied;</li> <li>o Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor een aantal specifieke gebieden (nader genoemd in de EU richtlijn)</li> </ul>
Kenmerken van het potentiële effect	Bij dit criterium gaat het erom in samenhang met criterium 1 en 2 te beoordelen of sprake is van mogelijke aanzienlijke milieueffecten, kijkend naar: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Orde van grootte en het ruimtelijk bereik van het effect;</li> <li>o Aard van het effect;</li> <li>o Grensoverschrijdend karakter;</li> <li>o Intensiteit en complexiteit van het effect;</li> <li>o Waarschijnlijkheid van het effect;</li> <li>o Duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect;</li> <li>o Cumulatie van effecten met effecten van andere bestaande en/of goedgekeurde projecten;</li> <li>o Mogelijkheden om de effecten doeltreffend te verminderen</li> </ul>

### 1.3.2 Juridische procedure van een m.e.r.-beoordeling

Het procedurele traject van een m.e.r.-beoordeling kent een aantal stappen. In figuur 1.1 is de m.e.r.-beoordelingsprocedure weergegeven.



Figuur 1.1 Procedure m.e.r.-beoordeling

De minister van Infrastructuur en Waterstaat overlegt met bestuursorganen (gemeente, waterschap en provincie) over de beslissing of een m.e.r. wel of niet opgestart moet worden. Hiertoe is een concept van voorliggende m.e.r.-beoordelingsnotitie gedeeld met de bestuursorganen.

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie bevat informatie voor de minister om de beslissing te kunnen nemen of alsnog een MER opgesteld moet worden. De beslissing wordt genomen vóór de ter inzage legging van het Ontwerp-Tracébesluit.

Bezwaren tegen deze beslissing kunnen kenbaar worden gemaakt binnen de daarvoor geldende zienswijzentermijn, via het indienen van een zienswijze op het OTB.

### 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de kenmerken van het project beschreven. De plaats van het project wordt beschreven in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 gaat in op de potentiële effecten van het project en hoofdstuk 5 geeft de conclusie van deze m.e.r.-beoordeling weer.

## 2 Kenmerken van het project

Zoals in de inleiding beschreven is op 23 juni 2014 tussen de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de provincie Limburg een bestuursovereenkomst gesloten waarin besloten is om maatregelen te treffen bij het knooppunt Zaarderheiken. Eén van de maatregelen betreft de uitbreiding van de parallelbaan van de A73 in noordelijke richting met een extra rijstrook (figuur 2.1), daar focust deze m.e.r.-beoordeling op.

### 2.1 Doel van het project



Figuur 2.2 Indicatie van de I/C-verhouding in de referentiesituatie. Rood duidt op congestie.

Het project heeft als doel om de verkeersproblemen op de parallelbaan van de A73 in noordelijke richting te verminderen. In de ochtendspits staat er zuidelijk van het knooppunt veelvuldig file op de parallelbaan in noordelijke richting. In de avondspits treedt de congestie met name op in zuidelijke richting, met als gevolg dat er eveneens file ontstaat op de boog vanaf de A67 vanuit Eindhoven. Het verkeersprobleem in noordelijke richting is groter dan in zuidelijke richting.

Congestie ontstaat wanneer de verhouding tussen de verkeersintensiteiten en de capaciteit van de weg te hoog is. Dit wordt de I/C-verhouding genoemd. De I/C-verhouding geeft daarmee een indicatie van de verkeersafwikkeling per wegvak. Bij een I/C-verhouding tussen de 0,8 en 0,9 is er congestie te verwachten, bij een I/C-verhouding boven de 0,9 (rood in figuur 2.2) worden structurele doorstromingsproblemen verwacht. De ochtendspits kent op het drukste traject, tussen de aansluiting Maasbree en aansluiting Venlo-West, een I/C-verhouding boven de 0,9.

Het doel van het project is om de doorstroming in de noordelijke richting te verbeteren.



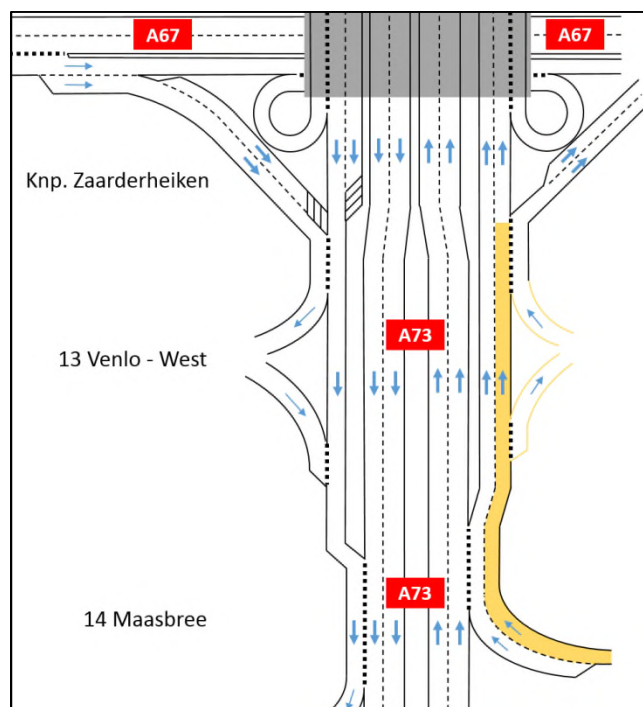
Figuur 2.1 Weergave van het voornemen (Bron: Startbeslissing)

## 2.2 Beschrijving van het voornemen

Het voornemen bestaat uit het uitbreiden van de parallelbaan van de A73 in noordelijke richting met een extra rijstrook (zie figuur 2.3). De beoogde extra rijstrook op de parallelbaan in noordelijke richting loopt vanaf het begin van de parallelbaan, ter hoogte van viaduct Boekhorst tot en met aansluiting Venlo-West en tot de bocht naar de A67.

Ook het (voorliggende) traject vanaf de aansluiting Maasbree tot aan het begin van de huidige parallelbaan zal in het nadere onderzoek tijdens de planuitwerkingsfase betrokken worden. Op dit traject (of een deel daarvan) liggen mogelijk kansen om de beoogde voorkeursoplossing te optimaliseren.

Het betreft uitbreiding van de wegverharding binnen het bestaande ruimtebeslag van de A73. De gronden zijn reeds in het bezit van het Rijk.



Figuur 2.3 Schets van de nieuwe situatie (nader uit te werken)

## 2.3 Overige maatregelen

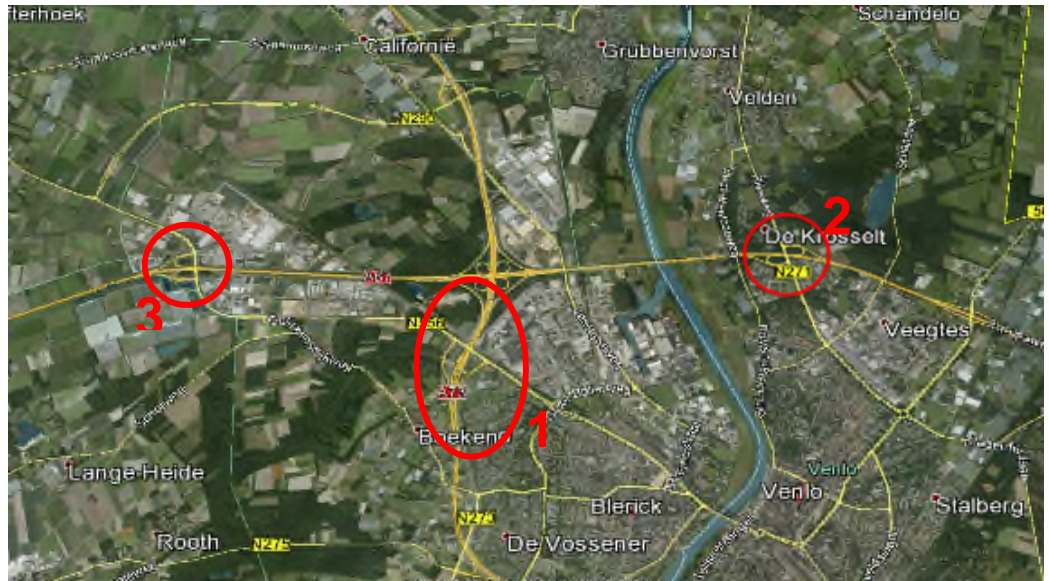
### **Maatregelen 2 en 3 Bestuursovereenkomst**

In de bestuursovereenkomst tussen Rijk en provincie Limburg zijn naast de uitbreiding van de parallelbaan van de A73 in noordelijke richting ook afspraken gemaakt over 'maatregelen 2 en 3' (figuur 2.4). Maatregel 2 betreft verbetermaatregelen op de aansluiting A67/N271/afslag 40-noord. Maatregel 3 betreft een aantal verbetermaatregelen op de aansluiting A67, afslag 39/N556. Deze maatregelen betreffen kleinschalige benuttingsmaatregelen (zoals aanpassingen aan de instellingen van de verkeersregelinstallaties) en zijn pas aan de orde indien voldoende budget resteert na de bekostiging van de uitbreiding van de parallelbaan in noordelijke richting. De maatregelen leiden mogelijk op lokaal/kruispuntniveau tot een verbeterde doorstroming, maar hebben geen relevant netwerkeffect, noch een



relevant ruimtebeslag. De maatregelen leiden op voorhand (ook samen met de parallelbaan) niet tot belangrijk negatieve gevolgen voor het milieu die aanleiding zijn om een MER op te stellen.

Beide maatregelen zijn niet Tracéwetplichtig en worden niet in het OTB meegenomen. Deze maatregelen maken geen onderdeel uit van de Startbeslissing van januari 2017 en zullen, indien aan de orde een eigen procedure volgen.



Figuur 2.4 locatie van maatregel 1 (parallelbaan A73) ten opzichte van de benuttingsmaatregelen 2 en 3

## 3 Plaats van het project

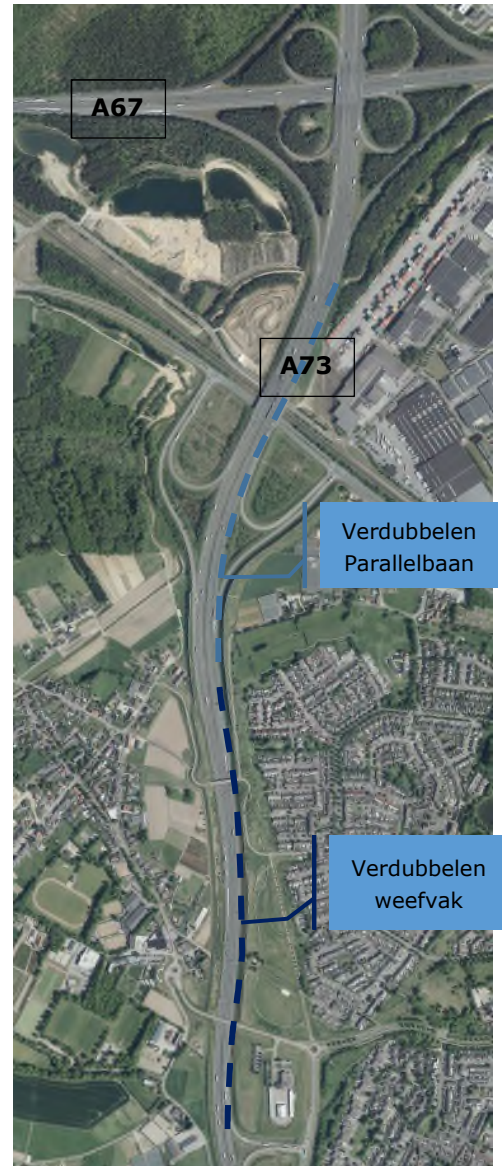
### 3.1 Plangebied

Het plangebied van A73 is gelegen tussen de Trade Ports van Venlo en knooppunt Zaarderheiken, de verbinding met de A67.

Deze m.e.r.-beoordeling heeft betrekking op het deel van de A73 in noordelijke richting tussen aansluiting 14 Maasbree (zuidelijk) en de bocht/afrit naar de A67 (richting Eindhoven en Duisburg) in het knooppunt Zaarderheiken. De huidige parallelbaan in noordelijke richting begint direct na viaduct Boekhorst en loopt door het knooppunt Zaarderheiken tot aan aansluiting 12 Grubbenvorst, ten noorden van Venlo (zie ook figuur 3.1)

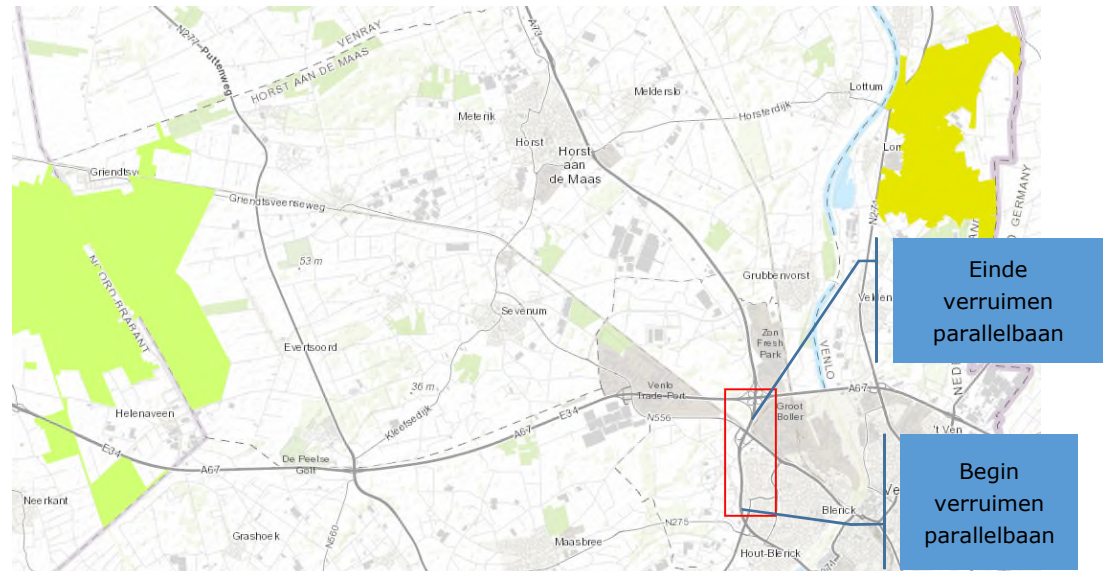
Het plangebied betreft de oostelijke helft van de A73 (in noordelijke richting), vanaf aansluiting 14 tot het knooppunt Zaarderheiken. Mogelijk wordt immers als optimalisatie voor een goede afwikkeling van het verkeer de toerit van aansluiting 14 Maasbree verdubbeld. De scope van deze m.e.r.-beoordeling betreft hiermee het aanpassen van de parallelbaan van kilometerpaal 43.5 tot en met kilometerpaal 45.7 en daarnaast het aanpassen van de toerit vanaf Maasbree vanaf de verkeersregelininstallatie tot en met het puntstuk. Dit is daarmee het traject inclusief de hiervoor bedoelde optimalisatie ("uitgebreide" variant, worst-case).

De directe omgeving van het plangebied bestaat globaal uit bos ter hoogte van Zaarderheiken (noord), bedrijventerreinen in het noordoosten en – achter enige groene ruimte, bebouwing in het oosten en westen. De A73 kruist enkele onderliggende wegen, een beek en het spoor. Ten zuiden van het plangebied kruist de A73 de Maas.



Figuur 3.1 Luchtfoto van het projectgebied

In figuur 3.2 zijn de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden weergegeven. De Maasduinen is het natuurgebied dat op de kortste afstand gelegen is (ruim 5 kilometer afstand). De Deurnse Peel & Mariapeel ligt op meer dan twaalf kilometer afstand.



Figuur 3.2 Ligging van de Natura 2000-gebieden Deurnse Peel & Mariapeel (groen) en de Maasduinen (geel) ten opzichte van het plangebied.

Ten westen van de A73 ligt een goudgroene natuurzone, waarvan op de beleidskaart een – niet als zodanig ingerichte - uitloper het plangebied kruist. (groen in figuur 3.3). De Everlosebeek maakt onderdeel uit van de bronsgroene landschapszone (blauwgrijs in figuur 3.3). Potentiële effecten worden beschreven bij het betreffende aspect (Bron: [www.polviewer.nl](http://www.polviewer.nl)).

Het plangebied ligt niet in of grenst aan andere beschermde gebieden, zoals een beschermingsgebied nationaal landschap of beschermingszones zoals opgenomen in het rijksbeleid (o.a. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening).



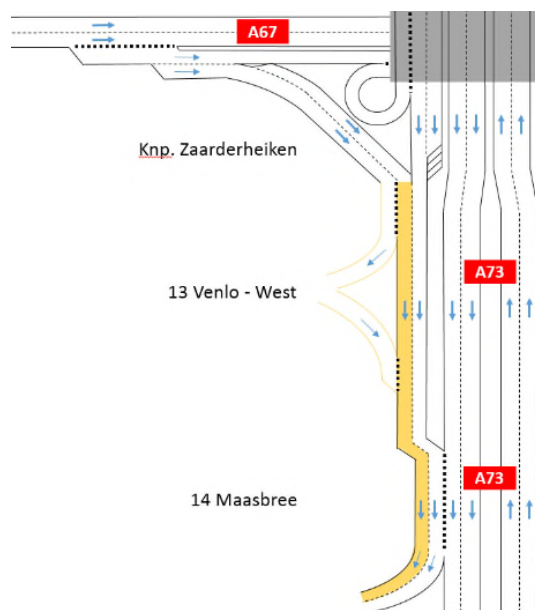
Figuur 3.3 Overige beschermde gebieden

### 3.2 Raakvlakprojecten

In deze m.e.r.-beoordeling worden raakvlakprojecten meegenomen om de impact van de cumulatie van effecten van projecten rondom knooppunt Zaarderheiken af te wegen.

#### *MIRT Verkenning A67 Leenderheide – Zaarderheiken*

De A67 is een drukke weg waar met name tijdens de spits problemen met de doorstroming zijn en waar vaak ongevallen gebeuren die leiden tot sterke vertragingen. In de Verkenning A67 wordt daarom onderzocht op welke manier de doorstroming op de A67 verbeterd kan worden. Hier is in oktober 2016 een startbeslissing over getekend door minister Schultz van Haegen met de gedeputeerden Van der Maat (Noord-Brabant) en Van der Broeck (Limburg).



Figuur 3.3 Indicatie raakvlakproject maatregelen westelijke parallelbaan A73.

Tijdens de Verkenning wordt met name gekeken naar de bijdragen die nieuwe innovatieve technieken op het gebied van mobiliteit en verkeersmanagement kunnen leveren aan een vlottere afwikkeling van de personenauto's en vrachtwagens op de weg. Uitgangspunt voor dit project is 'Smart mobility waar mogelijk, en capaciteitsvergroting waar nodig'. De Verkenning voor de A67 richt zich op het wegdeel tussen de knooppunten Leenderheide in Eindhoven en Zaarderheiken bij Venlo. Prioriteit voor de uitvoering ligt bij het traject Leenderheide-Asten.

De Programmaraad SmartwayZ.NL heeft op 27 september 2017 ingestemd met het voorstel voor het nader onderzoeken van drie clusters maatregelen om de problematiek op de A67 aan te pakken. Deze drie clusters lopen uiteen van smart mobility tot kleinschalige infrastructurele maatregelen tot capaciteitsuitbreiding, en de mogelijke combinaties daarvan. Met dit

bestuurlijk besluit is de analytische fase van de Verkenning afgerond.

Tot eind 2018 worden de drie clusters aan maatregelen nader onderzocht in de beoordelingsfase van de MIRT-Verkenning, waarna een besluit wordt genomen over een voorkeurspakket aan maatregelen. Eén van de maatregelen die in dat kader wordt onderzocht is de uitbreiding van de westelijke parallelbaan van de A73 in zuidelijke richting bij knooppunt Zaarderheiken. Op deze parallelbaan aan de andere zijde van de A73 is met name in de avondspits sprake van filevorming.

Het project A67/A73 Zaarderheiken heeft een overlap met het projectgebied van de A67 Leenderheide - Zaarderheiken. In procedurele, financiële en organisatorische zin gaat het echter om twee aparte projecten, waarbij het –voor wat betreft de inhoud- bij het project A67/A73 Zaarderheiken slechts gaat over het toevoegen van een extra rijstrook op de parallelbaan (van zuid naar noord) van de A73. Het project A67 Leenderheide - Zaarderheiken heeft een bredere probleemstelling en benadering<sup>4</sup> en de regio vindt ook- anders dan bij de A67/A73 plaats door de

<sup>4</sup> Het project A67 Leenderheide – Zaarderheiken moet resulteren in een substantiële afname van de verlieskosten als gevolg van files, in vergelijking met de referentiesituatie. Het project richt zich daarbij

Programmaraad van Smartwayz.nl. Beide projecten hebben – los van elkaar – een zinvolle functie en kunnen afzonderlijk uitgevoerd worden. Het aanpassen van de oostelijke parallelbaan van de A73 staat los van het besluit over de A67 en de westelijke parallelbaan. Immers, ongeacht de uitkomst van de verkenning van de A67 wordt de extra rijstrook op de oostelijke parallelbaan aangelegd.

In deze m.e.r.-beoordeling is nagegaan of er relevante cumulatieve effecten van beide projecten zijn.

#### *Windpark Greenport Venlo*

De provincie Limburg heeft de ruimtelijke inpassing van een windpark ten westen van de A73, parallel aan de spoorlijn Venlo-Eindhoven, overgenomen van de gemeente Venlo. Er is recent (28 september 2018) een inpassingsplan door de provincie vastgesteld (zie figuur 3.4). Het in het inpassingsplan beoogde windpark bestaat uit negen windturbines. Er wordt met betrekking tot geluid geconcludeerd dat er geen relevante verandering van geluid door de uitbreiding van de parallelbaan te verwachten is. Cumulatie is hiermee niet verwacht. In deze m.e.r.-beoordeling is nagegaan of er relevante cumulatieve effecten van beide projecten zijn.

Deelgebieden bestemmingsplannen Windpark Greenport Venlo



Figuur 3.4 Bovenaanzicht ruimtebeslag windpark  
(bron: ruimtelijkeplannen.nl)

---

op het terugdringen van de oorzaken van vertragingen, zowel structurele als incidentele (door ongevallen en incidenten). Hierbij wordt bijzondere aandacht besteed aan het doorgaand vrachtverkeer, met als doelen een betere en veiliger doorstroming en een beter samengaan van het gebruik van de A67 door vrachtverkeer en personenverkeer. De opgave voor de A67 is dat nadrukkelijk aandacht wordt besteed aan slimme maatregelen ('smart mobility') om de problematiek op te lossen. Samengevat: smart waar het kan, capaciteitsuitbreiding waar het niet anders kan. Meer informatie over dit project is te vinden op [www.mirtA67leenderheidezaarderheiken.nl](http://www.mirtA67leenderheidezaarderheiken.nl).

## 4 Kenmerken van de potentiële effecten

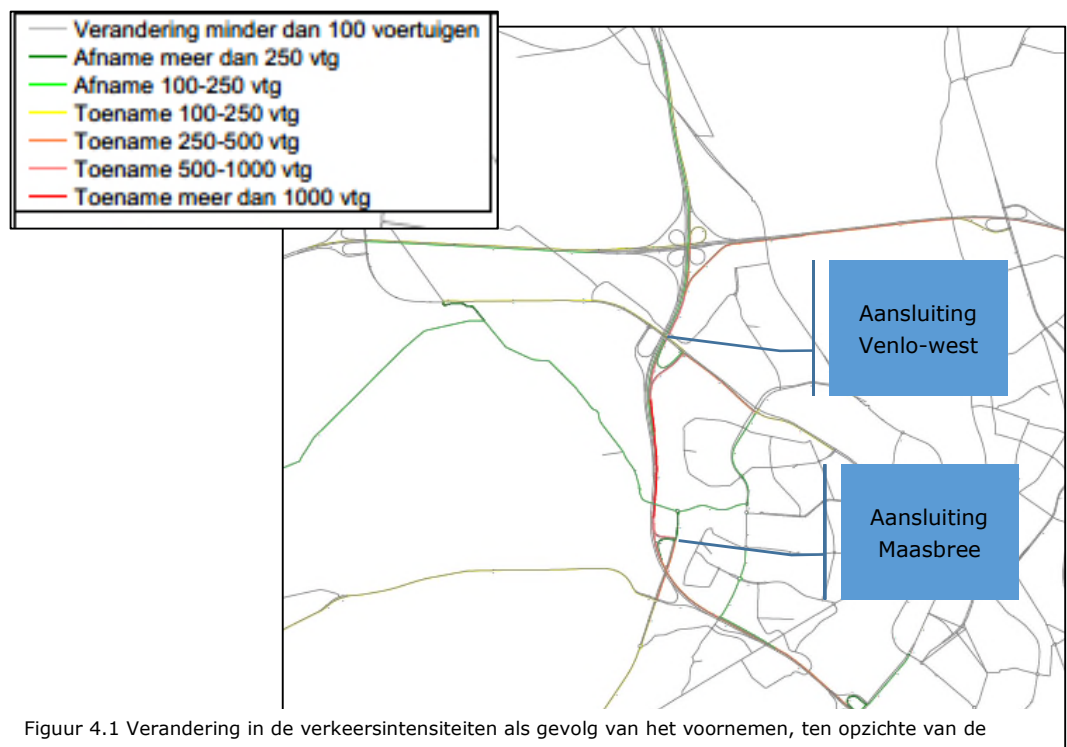
Het voorgenomen project heeft mogelijk invloed op het milieu. In dit hoofdstuk zijn de mogelijke milieueffecten van het voorgenomen project beschreven. Per thema wordt beschreven wat de relevante aspecten zijn en wat de effecten van het voornemen zijn ten opzichte van de referentiesituatie.

### 4.1 Verkeerseffecten

De aanleg van een nieuwe rijstrook zorgt voor veranderende verkeersstromen en -intensiteiten. Voor de m.e.r.-beoordeling is de toe- of afname van de verkeersintensiteiten en de verandering van de I/C-verhouding relevant. Ook wordt er gekeken naar de effecten op de verkeersveiligheid.

#### *Intensiteiten*

Door de uitbreiding van de parallelbaan nemen de verkeersintensiteiten op de A73 (inclusief parallelbaan) toe. Met name tussen de aansluiting Maasbree en aansluiting Venlo-West groeit het verkeer (figuur 4.1). Daar wordt een toename verwacht tot 1.600 motorvoertuigen per etmaal op de parallelbaan (waarbij op de hoofdrijbaan een afname van 200 motorvoertuigen is). Daarmee komt het totaal op 43.700 motorvoertuigen per etmaal in noordelijke richting. Het merendeel van deze toename betreft de ochtendspits. In de ochtendspits wordt er een toename verwacht tot 750 motorvoertuigen. Totaal komt het dan uit op 4.300 motorvoertuigen.



Figuur 4.1 Verandering in de verkeersintensiteiten als gevolg van het voornemen, ten opzichte van de referentiesituatie

#### *Doorstroming: I/C-verhouding*

Na aanleg van het project ligt de I/C-verhouding in de ochtendspits tussen aansluiting Maasbree en aansluiting Venlo-West rond de 0,7 (autonoom > 0,9). Voor de avondspits geldt een I/C-verhouding van ongeveer 0,5. Bij een I/C -verhouding van 0,7 of lager zal er geen of weinig congestie optreden.

De I/C-verhouding neemt zowel voor de ochtend- als de avondspits af. Buiten het plangebied verandert de I/C-verhouding nauwelijks. Ten zuiden van aansluiting Maasbree tot aansluiting Venlo-Zuid, buiten het projectgebied, is een beperkte toename van verkeer door een verschuiving van verkeer van het onderliggend wegennet naar de A73, maar de I/C verhouding verandert hierdoor niet relevant en belangrijke nadelige milieugevolgen worden hierdoor niet verwacht.

Op het onderliggend wegennet nemen de intensiteiten veelal af, met uitzondering van enkele routes die naar de A73 voeren. De grootste toenames van verkeer op het onderliggend wegennet zijn op de Eindhovenseweg, tussen de A73-aansluiting Maasbree en de Groot Bollerweg en op de Napoleonsbaan tussen de oostelijke en westelijke aansluiting van de A73. Het betreft 500 en 400 motorvoertuigen per etmaal op de 23.300 respectievelijk 12.500 motorvoertuigen. In beide gevallen is na het eerstvolgende kruispunt het verschil nog circa 100 (max 200) motorvoertuigen per richting. Deze toenames zullen niet tot knelpunten leiden. In het geheel rijdt er minder verkeer door het stedelijk gebied nabij de A73. Indien in het kader van de aanpak van de A67 ook de westelijke parallelbaan wordt geoptimaliseerd, zullen deze effecten, zowel positief als negatief beperkt groter zijn, waarbij belangrijk negatieve effecten niet te verwachten zijn. In het kader van de MIRT verkenning A67 blijkt dat dit project, afhankelijk van het alternatief, een marginale toename van verkeer op de A73 tot gevolg heeft. Tussen Venlo-west en Zaarderheiken betreft dit een toename van 0,1 tot 0,4% van het verkeer, in de marge van de autonome verkeersgroei (8%) en de bandbreedte van de prognoses. Relevante cumulatie met verkeers(gerelateerde)effecten is daardoor niet verwacht.



Figuur 4.2 I/C-verhoudingen ochtendspits bij aanleg van de extra rijstrook op de parallelbaan

Op de A73 ten noorden van Zaarderheiken en ter hoogte van de Zuiderbrug (ten zuiden van het plangebied) is geen relevante verandering van verkeersstromen. Hier blijft sprake van filevorming. Het voornemen heeft hierop geen relevant effect.

### Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de I/C-verhoudingen na verdubbeling van de parallelbaan afnemen binnen het projectgebied. De hoge I/C-verhoudingen op dit deel van de A73, die in de huidige en autonome situatie voor verkeersproblemen zorgen (congestie), zijn met dit voornemen (inclusief de eerder benoemde optimalisatie) verdwenen.

Buiten het projectgebied en de nabije onderliggende wegen zijn de effecten nihil. Ten zuiden van het project blijft een hoge I/C-verhouding bestaan. Wat betreft de intensiteiten kan geconcludeerd worden dat er een toename wordt verwacht binnen het projectgebied. Op het onderliggend wegennet nemen de intensiteiten veelal af, met uitzondering van enkele routes die naar de A73 voeren.

## **4.2 Verkeersveiligheid**

Een lagere I/C-verhouding betekent een betere doorstroming en minder congestie. Minder (vaak) langzaam rijdend of stilstaand verkeer, leidt ook tot minder (vaak) snelheidsverschillen. Dit leidt tot minder kans op ongelukken. Daarnaast trekt de verdubbelde parallelbaan verkeer van het onderliggend wegennet aan, wat ook op het onderliggend wegennet een lagere I/C-verhouding oplevert. Er treedt een verschuiving van verkeer op naar de veiligere snelwegen. Daar waar er een toename van verkeer is (zowel op de A73, als nabij de aansluitingen) is deze niet dermate dat er belangrijke negatieve effecten voor de verkeersveiligheid te verwachten zijn. De capaciteitsuitbreiding op de A73 kan bovendien veilig (conform richtlijnen, met voldoende ruimte voor invoegen, uitvoegen en weven) worden ontworpen. Belangrijke negatieve effecten treden niet op.

### *Conclusie*

De uitbreiding van de parallelbaan leidt niet tot belangrijk negatieve effecten op de verkeersveiligheid.

## **4.3 Geluid**

In deze paragraaf wordt naast het akoestisch effect van de aanpassing van de parallelbaan ook ingegaan op de naleving van de geluidproductieplafondsop de A73 bij Zaarderheiken.

### *Effect van de extra rijstrook op de parallelbaan*

De verandering in de verkeersstromen kan leiden tot veranderingen in de geluidbelasting op geluidsgevoelige objecten. Woningen, ziekenhuizen en kinderdagverblijven zijn voorbeelden van geluidsgevoelige objecten. De dichtstbijzijnde woningen betreffen de woningen aan de westzijde van de wijk Klingerberg in Venlo.

Op basis van de verandering van verkeer is de verandering van geluid te bepalen. De grootste toename van verkeer bedraagt 1.600 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal) op de A73 in noordelijke richting. De afname van 200 mvt/etmaal op de hoofdrijbaan is hierbij buiten beschouwing gelaten. Op basis van de toename ten opzichte van de referentiesituatie (43.700 mvt/etmaal) is ook de toename van de geluidbelasting te berekenen. De toename van de verkeersintensiteiten zorgt hier voor een toename van de geluidbelasting van 0,15 dB(A). Deze toename is relatief klein ten opzichte van het totale verkeer in noordelijke richting. Indien ook het verkeer op de rijbanen in zuidelijke richting wordt betrokken in deze berekening wordt de toename van geluid relatief nog kleiner.

Veranderingen in geluid zijn voor het menselijk oor pas hoorbaar bij een toename van meer dan 2 dB(A). De hoogste toename van de geluidbelasting door het verdubbelen van de parallelbaan in noordelijke richting bedraagt slechts 0,15 dB(A). Dit is niet hoorbaar en wordt niet als belangrijk negatief aangemerkt.

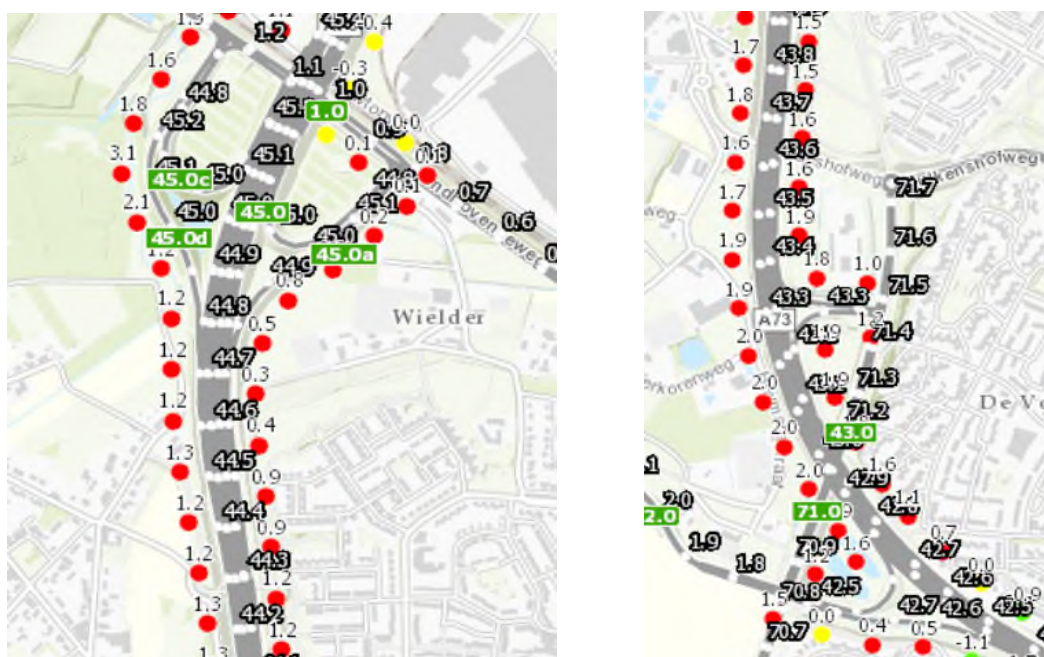
Op het onderliggend wegennet is sprake van verandering van verkeersstromen. Veelal is sprake van een afname van verkeer. Een geringe – maar niet hoorbare - toename van geluid bij woongebieden in de omgeving van Maasbree is niet uitgesloten. Belangrijk negatieve effecten op de geluidbelasting zijn niet te verwachten.



*Bestaand nalevingsknelpunt geluid A73 Venlo*

Op het traject van de A73 tussen de Eindhovenseweg (km 45,3) tot en met de aansluiting Maasbree (km 42,5) is –los van dit project- sprake van een 'nalevingsknelpunt geluid' doordat hier de zogeheten geluidproductieplafonds (GPP's) worden overschreden.

Geluidproductieplafonds leggen de bovengrens vast voor de geluidproductie van een weg. Aan weerszijden van een weg ligt een keten van referentiepunten met –maximale- geluidwaarden: geluidproductieplafonds.



Figuur 4.3 Overschrijding geluid referentiepunten GPP's, zoals vastgesteld in het nalevingverslag 2017 (naleving over 2016)

Deze overschrijding wordt veroorzaakt doordat de GPP's die ter plaatse gelden nog zijn gebaseerd op de situatie in het jaar 2008<sup>5</sup> (o.a. voor wat betreft de verkeersintensiteiten en aanwezige afschermende objecten). Het verkeer op de A73 is sindsdien echter sterk toegenomen door de openstelling van de A74 in 2012 en door de autonome groei van het verkeer. Bij de aanleg van de A74 is op deze verkeersgroei geanticipeerd door het treffen van bovenwettelijke geluidmaatregelen. Door deze geluidmaatregelen is in de praktijk op woningniveau sprake van een goede akoestische situatie. De GPP's zijn nog niet aan deze gewijzigde omstandigheden aangepast, waardoor deze worden overschreden.

Om dit nalevingsknelpunt aan te pakken zal een procedure tot wijziging van de GPP's worden gevoerd. Hoewel het aanpakken van het nalevingsknelpunt op zich los staat van de (m.e.r.-beoordelingsplichtige) uitbreiding van de parallelbaan in noordelijke richting, zoals eerder reeds is gecommuniceerd aan de regio, wordt de wijziging van de GPP's meegenomen in het ontwerp-tracébesluit dat voor de uitbreiding van de parallelbaan wordt vastgesteld. Op die manier worden omwonenden niet geconfronteerd met verschillende procedures binnen één gebied.

<sup>5</sup> Met daar boven op een werkruimte van 1,5 dB.

Ten behoeve van het opstellen van het ontwerp-tracébesluit zal worden onderzocht of bovenop de reeds getroffen bovenwettelijke maatregelen nog aanvullende geluidmaatregelen nodig zijn.

#### Conclusie

Vanwege de zeer beperkte toename van de geluidbelasting door de aanpassing aan de parallelbaan zijn belangrijke negatieve effecten voor geluid uitgesloten.

De huidige overschrijdingen van de geluidproductieplafonds worden veroorzaakt door de openstelling van de A74 in 2012 en de autonome verkeersgroei sinds 2008. Er is derhalve nu al sprake van een nalevingsknelpunt dat na het vaststellen van het Tracébesluit verdwijnt. Indien uit de toets op de geluidproductieplafonds blijkt dat er nadere geluidmaatregelen getroffen moeten worden, dan leidt dit tot een lagere geluidbelasting.

#### 4.4 Luchtkwaliteit

Gewijzigde verkeersstromen hebben gewijzigde emissies van luchtverontreinigende stoffen tot gevolg. In Nederland zijn normen gesteld aan de concentraties schadelijke stoffen in de lucht. In de NSL Monitoringstool zijn rekenpunten langs de grote wegen opgenomen. Op de rekenpunten langs de A73 en de omliggende wegen wordt op dit moment (rekenjaar 2016) voldaan aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit voor fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) (beide 40 µg/m<sup>3</sup>).

Langs de A73 ter hoogte van de wegaanpassing wordt de hoogste wegbijdrage berekend op rekenpunt 722053.

Tabel 4.1 hoogste wegbijdragen NO<sub>2</sub> en PM10, monitoring over 2016, monitoringsviewer 2017, rekenpunt 722053

Soort stof	Totale concentratie [µg/m <sup>3</sup> ]	Achtergrondconcentratie [µg/m <sup>3</sup> ]	Verkeersbijdrage [µg/m <sup>3</sup> ]
NO <sub>2</sub>	26,7	9,4	17,4
PM10	18,6	1,0	17,7

Op dit punt wordt ook de hoogste concentratie langs het aan te passen wegtracé berekend.



Figuur 4.4 Ligging maatgevend toetspunt MT 2017

Vanwege de uitstoot van schadelijke stoffen kunnen veranderende verkeersintensiteiten en -stromen leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Een besluit tot een wegaanpassing kan daardoor mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het aspect luchtkwaliteit hebben als het leidt tot:

- In betekenende mate (IBM-) effecten op de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> en PM10, en/of
- overschrijding(en) van grenswaarden.

Het inschatten van de effecten ten behoeve van deze m.e.r.-beoordeling gebeurt aan de hand van een schatting van de wijzigingen in de emissies (vanwege de gewijzigde verkeersintensiteiten).

Op het traject van de A73 is sprake van toename van intensiteiten door de uitbreiding van de wegcapaciteit. De doorstroming verbetert hierdoor. De maximale toename van de verkeersintensiteiten op het tracé bedraagt 1.400 motorvoertuigen per etmaal(+ 1600 mvt op de parallelrijbaan - 200 mvt op de hoofdrijbaan). In het jaar 2016 reden op dat tracé (gehele doorsnede) 77.850 mvt/etmaal. Dit betekent een toename van de verkeersintensiteit van 1,8%.

In de onderstaande tabel is voor de situatie langs het tracé de maximale berekende concentratie in 2016 opgenomen. Daarnaast is de maximale bijdrage van het hoofdwegennet in 2016 opgenomen. Op basis van bovenstaande percentages is de verwachte toename van dit hoofdwegennet bepaald. Vervolgens is dit vertaald naar een maximaal te verwachten totale concentratie. Dit is gedaan voor zowel NO<sub>2</sub> als PM<sub>10</sub>. Voor NO<sub>2</sub> is de emissie niet helemaal rechtevenredig met de concentraties op leefniveau; deze benadering geeft een lichte overschatting.

Tabel 4.2 Berekende concentratie en verkeersbijdrage o.b.v. monitoringsviewer 2017, Toetspunt 722053

Stof	Max. berekende concentratie	Max. verkeersbijdrage hoofdwegen (2016)	Max. toename verkeersintensiteit (2016)	Verwachte toename verkeersbijdrage	Verwachte max. totale concentratie
	[ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	[ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	%	[ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	[ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
NO <sub>2</sub>	26,7	9,4	1,8	0,17	26,87
PM <sub>10</sub>	18,6	1	1,8	0,02	18,62

De verwachte toename van de verkeersbijdrage is ruimschoots beneden de 1,2  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , zodat het project niet in betekenende mate bijdraagt (NIBM) aan de luchtkwaliteit. De maximale jaargemiddelde concentraties blijven overal ruimschoots onder de grenswaarden van 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .

De woningen langs het aan te passen tracé van de A73 liggen allemaal verder van de A73 af dan de rekenpunten. Aangezien de concentraties snel afnemen op grotere afstand van de weg, is het zeer waarschijnlijk dat de toename ter hoogte van de woningen nog lager is dan hierboven weergegeven.

Op het onderliggend wegennet is geen sprake van aanpassing van het wegennet (de weg komt niet dicht bij woningen) en een lichte verandering van verkeersstromen. Veelal is sprake van een afname van verkeer en daarmee de milieubelasting. Toenames van verkeer zijn beperkt (zie verkeer) en leiden daarmee niet tot belangrijke verandering van de luchtkwaliteit. Belangrijk negatieve effecten op de luchtkwaliteit zijn niet te verwachten.

Naast de verandering van verkeer heeft het in te zetten materieel bij de aanlegwerkzaamheden een kleine emissie naar de lucht. Deze emissies hebben een tijdelijk karakter, waarbij bovendien de gebruiksfase maatgevend is voor de emissie.

#### *Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL)*

Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL). In verband met de geplande realisatie in 2021/22 is het effect van het project in de Monitoringstool opgenomen voor het zichtjaar 2030. Zoals uit onderstaande figuur blijkt zijn de concentraties in 2030 lager dan de concentraties die voor 2016 zijn berekend. Dit wordt veroorzaakt door het gegeven dat de verschoning van wagenpark sneller verloopt dan de groei van het wegverkeer. Daarom is in deze

m.e.r.-beoordeling het jaar 2016 aangehouden (worst case). In onderstaande tabel zijn de berekende waarden voor het toetspunt 722053 opgenomen (zichtjaar 2030).

Tabel 4.3. maximaal berekende concentratie en verkeersbijdrage, toetspunt 722053, zichtjaar 2030 o.b.v. monitoringsviewer 2017

Stof	Max. berekende concentratie	Max. verkeersbijdrage hoofdwegen
	[ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	[ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
NO2	11,53	3,37
PM10	15,41	0,71

Geconcludeerd kan worden dat de capaciteitsverruiming op de A73 slechts beperkte effecten heeft op de concentratie verontreinigende stoffen in de lucht. Hierbij worden de wettelijke normen niet overschreden.

### Conclusie

Op het traject van de A73 is sprake van toename van intensiteiten door de uitbreiding van de wegcapaciteit. Hierdoor zullen de berekende concentraties toenemen. Op basis van een worst case benadering kan geconcludeerd worden dat deze toenames niet in betekenende mate zullen zijn. Daarnaast zullen deze toenames niet leiden tot een grenswaarde-overschrijding aangezien de huidige concentraties ruimschoots beneden de grenswaarden zijn. Geconcludeerd kan derhalve worden dat de capaciteitsverruiming op de A73 slechts beperkte effecten heeft op de concentratie verontreinigende stoffen in de lucht en dat er voor het aspect luchtkwaliteit geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen.

Op het onderliggend wegennet is sprake van lichte verandering van verkeersstromen. Veelal is sprake van een afname van verkeer en daarmee de milieubelasting. Belangrijk negatieve effecten op de luchtkwaliteit zijn niet te verwachten.

## 4.5 Natuur

Het project kan worden uitgevoerd indien de werkzaamheden niet in strijd zijn met de Wet natuurbescherming (Wnb) en regelgeving inzake het Natuurnetwerk Nederland (NNN). In de Wnb wordt onderscheid gemaakt tussen gebiedsbescherming en soortenbescherming.

### 4.5.1

#### *Gebiedsbescherming*

Belangrijke, waardevolle natuurgebieden zijn in Nederland wettelijk beschermd. Er wordt onderscheid gemaakt tussen gebieden die via Europese regelgeving beschermd zijn (Natura 2000-gebieden, zie figuur 3.2) en gebieden die onderdeel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN).

#### *Natura 2000-gebied Maasduinen*

Op ruim 5,5 kilometer afstand ten noordoosten van knooppunt Zaarderheiken ligt Natura 2000-gebied Maasduinen. Het is een groot, langgerekt natuurgebied in Noord-Limburg, gelegen op het terrassenlandschap tussen de Maas en de Duitse grens, met stikstofgevoelige habitats. Het gebied strekt zich uit van Heijen (bij Gennepe) tot Schandelo (bij Venlo). Het omvat uitgestrekte heidevelden, jonge bebossingen, vennen en stuifzanden. In de lagere terreindelen, tussen het eigenlijke duingebied en de oostelijk gelegen hoge rand van de Rijnterrassen in Duitsland, vinden we natte heidevelden en grotere vencomplexen. Maasduinen is zowel een vogelrichtlijn- als een habitatrichtlijngebied.

Door de afstand van ruim 5,5 kilometer vanaf het projectgebied tot aan het Natura 2000-gebied in combinatie met de lokale aard van de verandering van verkeerstromen (alleen binnen het projectgebied is een verandering van

verkeersintensiteiten van meer dan 1000 voertuigen per etmaal) worden er geen belangrijke nadelige milieueffecten verwacht voor natuurgebied Maasduinen ten gevolge van het project.

*Natura 2000-gebied Deurnsche Peel, Mariapeel en Grootte Peel*

Op ruim 13 kilometer afstand ten westen van knooppunt Zaarderheiken en op de grens van Limburg en Noord-Brabant ligt Natura 2000-gebied Deurnsche Peel en Mariapeel. Ze vormen een min of meer samenhangend restant van het grotendeels verdwenen hoogveengebied De Peel op de waterscheiding tussen het Brabantse riviertje de Aa in het westen en de Limburgse Grote Molenbeek in het oosten. Het meeste veen is in het verleden afgegraven, maar plaatselijk zijn nog dikke pakketten restveen aanwezig. In enkele complexen boerenkuilen bevinden zich begroeiingen met bultvormende hoogveensoorten. Het gebied is zowel een vogelrichtlijn- als een habitatrictlijngebied en ligt grotendeels aan de noordzijde van de A67.

Natura 2000-gebied Grootte Peel ligt geheel aan de zuidzijde van de A67 en is nog verder verwijderd van het projectgebied, namelijk ruim 19 kilometer. Door de grote afstand van ruim 13 tot 19 kilometer vanaf het projectgebied tot aan het Natura 2000-gebied in combinatie met de lokale aard van de verandering van verkeersstromen (alleen binnen het projectgebied is een verandering van verkeersintensiteiten van meer dan 1000 voertuigen per etmaal) worden er geen belangrijke nadelige milieueffecten verwacht voor natuurgebieden Deurnsche Peel, Mariapeel en Grootte Peel ten gevolge van het project.

*Natura 2000-gebieden in Duitsland*

Op ruim 6,5 kilometer afstand ten oosten van knooppunt Zaarderheiken in Duitsland ligt Natura 2000-gebied en vogelrichtlijngebied Schwalm-Nette-Platte mit Grenzwald u. Meinweg. Het vogelreservaat van ruim 7200 hectare bestaat uit een uniek habitatcomplex met enkele meren, de Krickenbecker Seen. Het merencomplex is zowel een vogelrichtlijn- als habitatrictlijngebied. Het geheel bestaat uit een gemengd bos afgewisseld met heidevelden en natuurlijke waterpartijen met bijbehorende moerasgronden.

Het vogelrichtlijngebied Schwalm-Nette-Platte mit Grenzwald u. Meinweg loopt ten zuiden van Venlo, langs de Nederlands-Duitse grens, door tot aan de landsgrens ter hoogte van Roermond. Het zuidelijke gedeelte van het Natura 2000-gebied overlapt met habitatrictlijngebied Wälder und Heiden bei Brügggen-Bracht. Dat gebied ligt op 9,5 kilometer afstand van het projectgebied. Voor de Natura 2000-gebieden in Duitsland worden geen belangrijke negatieve milieugevolgen verwacht vanwege de afstand tot het projectgebied in combinatie met de lokale aard van de verandering van verkeersstromen.



Figuur 4.5 Natuurnetwerk Nederland (groen)

#### Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Daar waar ten behoeve van de parallelbaan uitbreiding van de A73 plaatsvindt is geen natuurnetwerk Nederland (figuur 4.5). Bos in Zaarderheiken blijft behouden. De A73 kruist ter hoogte van de aansluiting Blerick een gebied dat in het POL is opgenomen als goudgroene natuurzone, maar deze zone is niet als zodanig ingericht. Belangrijke (directe) effecten zijn hiermee uitgesloten. In lijn met het provinciaal natuurbeleid is externe werking op het NNN op voorhand geen belangrijk effect. Maar ook op basis van de maximale effecten op verkeersintensiteiten (2% in noordelijke richting), geluid (circa 0,15 dB) en luchtkwaliteit ( $0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ), kan gesteld worden dat op (> 80 meter) verderop gelegen NNN-gebied

geen belangrijk negatieve externe effecten optreden.

#### 4.5.2

##### Soortenbescherming

Uit de natuuranalyse op basis van het NDFF (Nationale Database Flora en Fauna, figuur 4.6) voor beschermde soorten blijkt dat er enkele beschermde nesten in de nabijheid van het projectgebied zijn gevonden. In deze NDFF zijn de resultaten van een eerste veldonderzoek voor de uitbreiding van de parallelbaan reeds opgenomen.

Mogelijk aanwezige wettelijk beschermde soorten zijn vogels met jaarrond beschermd nest, bever en waterspitsmuis (gevonden als indirecte aanwijzing via braakballen en uilen).

In het rapport van Altenburg en Wymenga (december, 2018) is, naast een bureaustudie en terreinbezoek, ook een bureaustudie naar Rode Lijst-soorten uitgevoerd. Rode Lijst soorten betreffen soorten die uit Nederland zijn verdwenen of dreigen te verdwijnen. Dit wordt bepaald op basis van zeldzaamheid en/of negatieve trend. De lijsten worden periodiek vastgesteld door de Minister van LNV. Lijst heeft geen juridische status, dat wil zeggen dat de soorten niet worden wettelijk beschermd. Wel geldt de voor deze en overige soorten de zorgplicht, wat inhoudt dat nadelige gevolgen voor planten en dieren moeten worden voorkomen, door zorgvuldige omgang met de aanwezige soorten. De zorgplicht maakt onderdeel uit van de Wet natuurbescherming. Uit de bureaustudie naar Rode Lijst-soorten blijkt dat enkele Rode Lijst-plantensoorten zijn aangetroffen welke mogelijk effecten ondervinden door het project. In het kader van de zorgplicht worden deze planten zoveel mogelijk uitgestoken en op een geschikte locatie herplant. Overige Rode Lijstsoorten uit andere soortgroepen zijn in deze studie niet aangetroffen.



Figuur 4.6 Aangetroffen (sporen van) diersoorten bij projectgebied (bron: NDFF)

De afgelopen 5 jaar zijn er geen waarnemingen bekend van soorten die voor het project een serieuze belemmering kunnen vormen.

Hierbij wordt opgemerkt dat het aantreffen van één of enkele soorten niet direct een belangrijk negatief effect betreft dat aanleiding geeft om een MER op te stellen. In het kader van het (O)TB wordt nader onderzoek verricht. Indien daarbij beschermde soorten worden aangetroffen, worden volgens vigerende wet en regelgeving (mitigerende) maatregelen onderdeel van het plan. Daarbij hanteert Rijkswaterstaat een gedragscode soortenbescherming tijdens de aanlegfase die, indien relevant, negatieve effecten op soorten voorkomt of beperkt.

Grootschalige kap van bomen is niet te verwachten. Ter plaatse van Zaarderheiken waar de meeste bomen langs het plangebied staan, zijn geen aanpassingen voorzien.

#### *Conclusie*

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied ligt op ruim 5,5 kilometer afstand van het projectgebied. Natuurgebieden vallende onder het Natuurnetwerk Nederland en andere beschermde natuurgebieden liggen niet in het projectgebied. Directe effecten op de natuurgebieden zijn hierdoor uitgesloten. De beperkte verandering in de verkeersintensiteiten leidt daarnaast niet tot indirecte effecten op natuur. Voor de (mogelijk) aanwezige soorten vormt het project geen belemmering.

## **4.6 Archeologie, cultuurhistorie en landschap**

### *Archeologie*

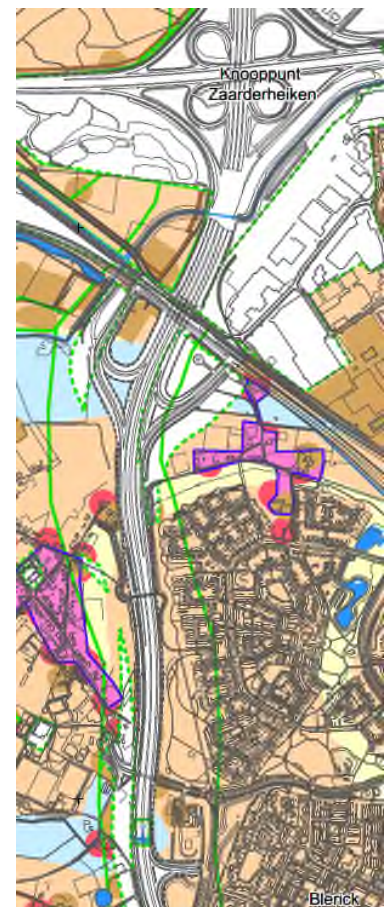
Uit de archeologische beleidskaart van de gemeente Venlo blijkt dat rondom het projectgebied enkele gebieden met een archeologische verwachtingswaarde liggen (geel en oranje in figuur 4.7). Echter, voor al deze gebieden geldt dat ze niet de projectgrenzen overschrijden en daarmee dus niet aangetast worden bij het uitvoeren van het project. De uitbreiding van de parallelbaan vindt plaats binnen het rijkseigendom dat in het kader van de aanleg van de A73 reeds is onderzocht en vanuit archeologie vrijgegeven (wit).

### *Cultuurhistorie*

De A73 doorsnijdt een aantal zones die op de gemeentelijke cultuurhistorische waardenkaart van Venlo zijn benoemd, waaronder 'voormalige oude bossen in sterk gewijzigd gebied', jonge heideontginningen, nu sterk veranderd' en diverse kampontginningen.

Gezien de aard van de ingreep, het verdubbelen van een parallelbaan van een bestaande weg, binnen het rijkseigendom, zijn er geen wezenlijke effecten op deze landschapstypen.

Het project heeft geen effect op cultuurhistorische monumenten. Een op de waardenkaart opgenomen



Figuur 4.7 Beleidskaart archeologie (bron: gemeente Venlo)

woonhuis of boerderij is bij de aanleg van de A73 reeds geamoveerd.

#### Landschap

De landschapsvier van de provincie Limburg toont aan dat het natuurlijke fundament van het projectgebied vanuit het zuiden gezien van nature steeds natter wordt. Rondom aansluiting Maasbree wordt de grond gekenmerkt door een dikke eerdlaag. Meer noordelijker wordt de invloed van het voormalige beekdal zichtbaar. Aansluiting Venlo-West heeft namelijk van nature natte gronden. Nog weer noordelijker kruist de A73 de Everlosebeek waarbij de ondergrond uit zandduinen bestaat.

Het zichtbare landschap wordt met name gekenmerkt door besloten bebouwing vanaf aansluiting Maasbree. Aansluiting Venlo-West is ruimer opgezet en wordt mede daardoor gekenmerkt als half-open door groen met verspreide bebouwing. Knooppunt Zaarderheiken wordt omgeven door bos. Doordat het voornemen een verbreding van een bestaande weg betreft, er hiermee geen nieuwe landschappelijke waarden worden geraakt en de omgeving door bos en bebouwing ook relatief dicht is, treden er geen belangrijk negatieve effecten op het landschap op.

#### Conclusie

Het project heeft geen belangrijke nadelige gevolgen voor archeologie, cultuurhistorie en het landschap.

### 4.7 Externe veiligheid

Bij het voornemen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- Verandering van risico's ten gevolge van vervoer van gevaarlijke stoffen (uitgedrukt in plaatsgebonden- en groepsrisico (PR en GR));
- Gevolgen voor (domino-effecten met) andere risicobronnen, zoals vervoer van gevaarlijke stoffen via leidingen en bedrijven/activiteiten die vanuit de externe veiligheid een risico vormen.

De A73 tussen aansluiting Maasbree en aansluiting Venlo-West is een route waar transport met gevaarlijke stoffen plaatsvindt. De weg is onderdeel van het zogenaamde 'basisnet' (groen in figuur 4.8). Het project heeft hiervoor geen gevolgen; de intensiteit van het transport wordt immers niet door de capaciteit van de route, maar door herkomst en bestemming bepaald.

Dit verandert niet door het voornemen. In de huidige situatie ligt de  $10^{-6}$ -contour voor het plaatsgebonden risico (een maat voor het risico dat personen slachtoffer worden van een ongeval) reeds op de weg. De PR-contour blijft als gevolg van het voornemen ongewijzigd, evenals de risicocontour van het groepsrisico. Buiten de A73 is er geen relevant plaatsgebonden risico.



Figuur 4.8 Risicokaart externe veiligheid (bron: risicokaart.nl)

Naast het projectgebied, dichtbij aansluiting Venlo-West is het bedrijf Eurofrigo Venlo B.V. gevestigd. Dit bedrijf heeft een milieuvergunning om met ammoniak te



werken. Ten noorden daarvan, ten zuiden van aansluiting Zaarderheiken ligt Seacon Venlo Expeditie B.V. (Venlo tradeport). Daar mogen gevaarlijke stoffen worden opgeslagen. Beide bedrijven worden echter niet beïnvloed door het voornemen.

Tevens heeft het project geen effect op het spoor dat de A73 kruist (tevens onderdeel van het basisnet, groen in de figuur). Er is geen verandering van het veiligheidsrisico.

Nabij aansluiting Maasbree loopt een buisleiding van de Gasunie (rode lijn in figuur 4.8). Deze ligt echter buiten het projectgebied. Er treedt geen wijziging op, waarmee risicocontouren niet wijzigen.

Eventuele externe veiligheidsrisico's van het te realiseren windpark worden beschouwd in het kader van dat voornemen. Gezien de afstand is het niet aannemelijk dat de parallelbaan hierin relevant is.

#### Conclusie

Gezien het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A73 veiliger wordt, de afstand van bedrijven waar activiteiten plaatsvinden met gevaarlijke stoffen tot het projectgebied, en het transport via een buisleiding gelegen buiten het projectgebied, leidt het project niet tot belangrijke negatieve gevolgen voor de externe veiligheid.

#### **4.8 Bodem**

Sinds 1970 ligt het deel van de A73 tussen Grubbenvorst en Blerick inclusief knooppunt Zaarderheiken op haar plaats. Voor de opening van de A73 bestond de bodem deels uit oud bouwland en deels uit droge heide. Door invloed van de weg is de droge heide inmiddels volledig ontgonnen.

De ondergrondviewer van de provincie Limburg toont aan dat het projectgebied geen overlap heeft met verontreinigingscontouren en saneringscontouren van grond en grondwater. Dezelfde viewer laat de Everlosebeek zien die eerder beschreven is bij de paragraaf landschap (4.6). De beek gaat middels een duiker onder de A73 door. Van verbreding van de weg ter hoogte van de beek is geen sprake binnen dit project.

#### Conclusie

Gezien de geringe omvang van het project, het toevoegen van één extra rijstrook, het feit dat er al bijna vijftig jaar sprake is van infrastructuur en de ondergrondviewers aantonen dat er geen sprake is van verontreinigd gebied worden er geen belangrijke nadelige gevolgen verwacht voor de bodem door uitvoering van het project.

#### **4.9 Water**

De Everlosebeek kruist de A73. Echter, daar waar de beek onder de A73 doorgaat bevinden zich al drie rijstroken van de parallelbaan, waardoor daar geen uitbreiding van het grondwerk van de rijksweg nodig is. De Everlosebeek buigt vervolgens ter hoogte van de aansluiting Venlo-West naar het westen af. Vanaf de aansluiting stroomt de beek richting het zuidwesten door een verdrogingsgevoelig gebied. Dat ligt echter niet in het projectgebied.

Ter hoogte van de aansluiting Venlo-west wordt de A73 beperkt verbreed in een grondwateronttrekkingszone. Dit geeft mogelijk eisen voor de realisatie, maar wordt niet gezien als een belangrijk negatief milieueffect.

Het voorgenomen project is besproken met het Waterschap Limburg. Het waterschap heeft aangegeven dat zij geen negatieve gevolgen van de ontwikkeling verwachten.

In de planuitwerking wordt de afwatering van de weg nader onderzocht. Vanwege een toename van verharding kan er aanleiding zijn om nadere voorzieningen voor het zuiveren, infiltreren en/of bergen te treffen. Belangrijk negatieve milieueffecten zijn niet te verwachten.

*Conclusie*

Het project heeft geen belangrijke negatieve milieugevolgen ten aanzien van water.

#### **4.10 Gezondheid**

Mede op basis van de beoordeling ten aanzien van externe veiligheid, lucht en geluid is er geen sprake van belangrijke gevolgen van het project voor de volksgezondheid.

*Conclusie*

Het project heeft geen belangrijke negatieve milieugevolgen ten aanzien van gezondheid.

#### **4.11 Cumulatie van effecten met de effecten van andere projecten**

De MIRT Verkenning A67 Leenderheide – Zaarderheiken is met betrekking tot de parallelbaan westzijde A73 voor cumulatie weinig relevant. Dat project beïnvloedt verkeer in de avondspits, terwijl de oostbaan in de ochtendspits relevant is. Beide projecten betreffen (afzonderlijk) een herverdeling van verkeer (tussen snelweg en overige wegen) in de betreffende spits. De maatregelen op de A67 beïnvloeden de verkeersintensiteiten op de A73 niet relevant, waarmee ook geen relevante cumulatie is voor geluid en luchtkwaliteit. Er zijn geen overige kenmerken van de omgeving die door zowel de oostelijke als westelijke parallelbaan worden beïnvloed.

Voor het Windpark Greenport Venlo geldt dat zowel de aard als gevolgen van beide projecten sterk verschillen. Er zijn geen kenmerken van de omgeving die door beide projecten wezenlijk worden beïnvloed, waarmee individuele/afzonderlijke beoordeling van de effecten mogelijk is. Hooguit is voor het aspect geluid sprake van enige cumulatie. Het effect van de parallelbaan op geluid is echter dermate beperkt dat een nadere beschouwing van cumulatie geen meerwaarde heeft. Er is voor de overige aspecten geen interactie/ relatie tussen de projecten onderling.

## 5 Conclusie

Voor de aanleg van de extra strook op de parallelbaan van de A73 in noordelijke richting wordt een Tracébesluit voorbereid. Hierbij dient beoordeeld te worden of er belangrijk nadelige milieueffecten optreden, die aanleiding kunnen geven om een MER op te stellen. Deze m.e.r.-beoordeling gaat in op de effecten ten gevolge van de verdubbeling van de parallelbaan in noordelijke richting. Daarnaast zijn twee mogelijke kleinschalige maatregelen voor kruispunten bij aansluitingen op de A67 beschouwd.

*Op grond van het voorgaande wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van belangrijke gevolgen voor het milieu zoals bedoeld in artikel 7.16 en 7.17 (eerste tot en met vierde lid) Wet milieubeheer. Er is geen aanleiding om voor dit project een milieueffectrapport op te stellen. Het formele besluit hierover wordt genomen door het bevoegd gezag.*

Het doel van het project is om de doorstroming van de A73 in noordelijke richting te verbeteren. Met de aanleg van de parallelbaan wordt de doorstroming verbeterd en tevens een veiligere situatie gecreëerd.

De aard van de effecten is lokaal (globaal tussen de Maasbrug en Zaarderheiken, en nabij de aansluitingen). Verkeersgerelateerde effecten treden vooral op tijdens de ochtendspits. De effecten zijn (zoals beschreven in hoofdstuk 4) niet aan te merken als 'belangrijke negatieve effecten die aanleiding geven om een MER op te stellen', ook niet in cumulatie met andere projecten in de omgeving.

### **Nader onderzoek en nadere maatregelen**

Effecten die wel optreden zijn beperkt in aard en van omvang; er zijn geen maatregelen nodig om belangrijke negatieve effecten te voorkomen. In het kader van het (O)TB wordt nader onderzoek gedaan, onder andere in het kader van de wettelijke toetsen voor de aspecten geluid, natuur en water. Eventuele mitigerende en compenserende maatregelen die daaruit voortvloeien worden opgenomen in dat besluit. Niet uitgesloten is dat voor individuele soorten, waterberging, of vanwege geluidmaatregelen in het (O)TB worden opgenomen. Deze komen voort uit wettelijke vereisten en niet zozeer vanwege belangrijk nadelige gevolgen voor het milieu.