



## **Addendum m.e.r.-beoordelingsnotitie**

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

Versie A

Datum 11 mei 2020

Status definitief

## Colofon

Uitgegeven door	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Auteur	Rijkswaterstaat Zuid-Nederland
Datum	11 mei 2020
Versie	A
Status	definitief

## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1	Aanleiding addendum	4
1.2	Doel addendum	5
<b>2</b>	<b>Validatie m.e.r.-beoordelingsnotitie 2019</b>	<b>6</b>
2.1	Conclusies m.e.r.-beoordeling 2019	6
2.2	Nader onderzoek ten behoeve van het Ontwerp-Tracébesluit	6
2.2.1	Projectdoelen	6
2.2.2	Geluid	6
2.2.3	Luchtkwaliteit	7
2.2.4	Externe veiligheid	7
2.2.5	Natuur	7
2.2.6	Landschap en ruimtelijke kwaliteit	7
2.2.7	Cultuurhistorie	7
2.2.8	Archeologie	7
2.2.9	Bodem	8
2.2.10	Water	8
2.2.11	Gezondheid	8
2.2.12	Maatregelen	8
<b>3</b>	<b>Conclusie</b>	<b>9</b>

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding addendum

In januari 2017 is door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de Startbeslissing<sup>1</sup> genomen voor de uitbreiding van de parallelbaan van de A73 bij knooppunt Zaarderheiken. De Startbeslissing vloeit voort uit de hierover tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de provincie Limburg gesloten bestuursovereenkomst<sup>2</sup> van 23 juni 2014. 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 van de A73 in noordelijke richting. Het doel van de maatregel is het realiseren van een robuuster knooppunt waarbij het verkeer in de directe omgeving van het knooppunt beter doorstroomt in primair de ochtendspits maar ook in de avondspits, waardoor reistijdverliezen kleiner worden en het verkeer ter plekke bovendien veiliger kan passeren

Voor projecten waarbij belangrijke nadelige milieueffecten niet uitgesloten kunnen worden, dient de procedure van een milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen te worden en een Milieueffectrapport (MER) opgesteld te worden.

In het project A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken is sprake van het toevoegen van één extra rijstrook. Hiermee valt het project onder categorie D1.1 (wijziging of uitbreiding van een bestaande auto(snel)weg) van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) Omdat het 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.<sup>3</sup>

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, d.d. 4 maart 2019. In deze m.e.r.-beoordelingsnotitie is, rekening houdend met de relevante criteria van bijlage III van de m.e.r.-richtlijn<sup>4</sup>, geconcludeerd 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 milieueffectrapport op te stellen.



<sup>1</sup> Startbeslissing Knooppunt Zaarderheiken A67/A73, ministerie van Infrastructuur en Milieu, 24 januari 2017. Staatscourant nr. 4898, 1 februari 2017.

<sup>2</sup> Bestuursovereenkomst A67-A73 Knooppunt Zaarderheiken, ministerie van Infrastructuur en Milieu. Staatscourant nr. 18072, 1 juli 2014.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Richtlijn 2011/92/EU betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, zoals laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2014/52/EU.

In het kader van het opstellen van het Ontwerp-Tracébesluit voor de voorgenomen uitbreiding van de parallelbaan is inmiddels nader onderzoek verricht.

### **1.2 Doel addendum**

In dit Addendum wordt gezien of het nader onderzoek dat is uitgevoerd ten behoeve van het opstellen van het Ontwerp-Tracébesluit de conclusie in de m.e.r.-beoordelingsnotitie van 4 maart 2019 bevestigt dat de maatregel geen belangrijke nadelige gevolgen heeft voor het milieu.

## 2 Validatie m.e.r.-beoordelingsnotitie 2019

### 2.1 Conclusies m.e.r.-beoordeling 2019

In de m.e.r.-beoordelingsnotitie d.d. 4 maart 2019 is geconcludeerd (hoofdstuk 5) dat met de voorgenomen uitbreiding van de parallelbaan de doorstroming van de A73 in noordelijke richting wordt verbeterd en er tevens een veiligere situatie wordt gecreëerd.

Daarnaast is vastgesteld dat de aard van de effecten lokaal is (globaal tussen de Maasbrug en Zaarderheiken en nabij de aansluitingen). Verkeer gerelateerde effecten treden vooral op tijdens de ochtendspits. De effecten zijn, zoals nader uitgewerkt in hoofdstuk 4 van de m.e.r.-beoordelingsnotitie d.d. 4 maart 2019, 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.

Effecten die volgens de m.e.r.-beoordeling van 2019 wel optreden zijn beperkt in aard en omvang: er zijn geen maatregelen nodig om belangrijke negatieve effecten te voorkomen. Wel zal uit het nader onderzoek in het kader van het Ontwerp-Tracébesluit, onder andere in het kader van de wettelijke toetsen voor de aspecten geluid, natuur en water, kunnen volgen dat eventuele mitigerende of compenserende maatregelen aan de orde zijn. Deze komen dan voort uit wettelijke vereisten en niet zozeer vanwege belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

### 2.2 Nader onderzoek ten behoeve van het Ontwerp-Tracébesluit

Ten behoeve van het Ontwerp-Tracébesluit is inmiddels nader onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de voorgenomen maatregel op de thema's verkeer en verkeersveiligheid, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, natuur, landschap, ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorie, archeologie, bodem en water. Deze onderzoeken zullen worden opgenomen als bijlagen bij de toelichting op het Ontwerp-Tracébesluit. In de toelichting op het Tracébesluit worden deze onderzoeken en de uitkomsten daarvan kort beschreven.

Aan de hand van deze recente gedetailleerdere onderzoeken wordt in dit addendum opnieuw gekeken naar de m.e.r.-beoordelingsnotitie om te beoordelen of de conclusies daarvan nog steeds actueel zijn.

Daartoe wordt hierna per thema nagegaan of de onderzoeken die zijn uitgevoerd ten behoeve van het Ontwerp-Tracébesluit de conclusies van de m.e.r.-beoordeling uit 2019, zoals beschreven onder paragraaf 2.1 van deze notitie, bevestigen.

#### 2.2.1 Projectdoelen

De ten behoeve van het Ontwerp-Tracébesluit opgestelde onderzoeken bevestigen dat na uitvoering van de voorgenomen maatregel het verkeer bij en in de directe omgeving van knooppunt Zaarderheiken beter doorstroomt, het knooppunt robuuster is en de situatie ter plaatse veiliger is dan in de huidige situatie.

#### 2.2.2 Geluid

In de m.e.r.-beoordelingsnotitie van 2019 is gebleken dat het project géén belangrijke nadelige gevolgen heeft voor het aspect geluid. De verkeer aantrekkende werking van de extra rijstrook op de parallelbaan in noordelijke richting is marginaal, hetgeen een toename van de geluidbelasting oplevert in de orde van grootte 0,2 dB. Op basis van het tijdens de planuitwerking uitgevoerde

onderzoek kan worden vastgesteld dat de verkeersintensiteiten slechts beperkt toenemen en daarmee de geluidbelasting inderdaad marginaal wijzigt als gevolg van de extra rijstrook.<sup>5</sup> Dit bevestigt dat het project géén belangrijke nadelige gevolgen heeft op het aspect geluid.

### 2.2.3 *Luchtkwaliteit*

In de m.e.r.-beoordelingsnotitie van 2019 is gebleken dat het project géén belangrijke nadelige gevolgen heeft voor het aspect luchtkwaliteit. Op basis van het tijdens de planuitwerking uitgevoerde onderzoek kan worden vastgesteld dat door het project de verkeersintensiteiten slechts beperkt toenemen met zeer geringe effecten op de concentraties verontreinigende stoffen in de lucht tot gevolg. Deze toenames zullen niet leiden tot een grenswaarde-overschrijding aangezien de huidige concentraties ruimschoots beneden de grenswaarden liggen.<sup>6</sup> Dit bevestigt dat het project géén belangrijke nadelige gevolgen heeft op het aspect luchtkwaliteit.

### 2.2.4 *Externe veiligheid*

In de m.e.r.-beoordelingsnotitie van 2019 is gebleken dat het project géén belangrijke nadelige gevolgen heeft voor het aspect externe veiligheid. Op basis van het tijdens de planuitwerking uitgevoerde onderzoek kan worden vastgesteld dat de beoogde ontwikkeling, conform de beleidsregels, niet leidt tot belemmeringen. Dit bevestigt dat het project géén belangrijke nadelige gevolgen heeft op dit aspect.

### 2.2.5 *Natuur*

In de m.e.r.-beoordelingsnotitie van 2019 is gebleken dat het project géén belangrijke nadelige gevolgen heeft voor het aspect natuur. Op basis van het tijdens de planuitwerking uitgevoerde onderzoek kan worden vastgesteld dat de geplande ontwikkelingen zeer beperkte effecten hebben op de lokale natuurwaarden en er geen (significant) negatieve effecten op Natura 2000-gebieden zijn. Dit bevestigt dat het project géén belangrijke nadelige gevolgen heeft op dit aspect.

### 2.2.6 *Landschap en ruimtelijke kwaliteit*

In de m.e.r.-beoordelingsnotitie van 2019 is gebleken dat het project géén belangrijke nadelige gevolgen heeft voor de aspecten landschap en ruimtelijke kwaliteit. Op basis van het tijdens de planuitwerking uitgevoerde onderzoek kan worden vastgesteld dat de geplande ontwikkelingen geen groot negatief effect hebben op de landschappelijke of ruimtelijke kwaliteitswaarden. Dit bevestigt dat het project géén belangrijke nadelige gevolgen heeft op dit aspect.

### 2.2.7 *Cultuurhistorie*

In de m.e.r.-beoordelingsnotitie van 2019 is gebleken dat het project géén belangrijke nadelige gevolgen heeft voor het aspect cultuurhistorie. Op basis van het tijdens de planuitwerking uitgevoerde onderzoek kan worden vastgesteld dat het project inderdaad géén belangrijke nadelige gevolgen heeft op dit aspect.

---

<sup>5</sup> Het huidige geluidregister is nog gebaseerd op de situatie in 2008, dat wil zeggen zónder invloed van de openstelling van de A74. In de verkeersprognoses voor het peiljaar 2040 dat voor de onderzoeken ten behoeve van het Ontwerp-Tracébesluit is gehanteerd, is het effect van de openstelling van de A74 wel verwerkt, hetgeen leidt tot hogere berekende geluidbelastingen. Deze hogere geluidbelastingen worden dan ook niet veroorzaakt door de voorgenomen wijziging (de aanleg van een extra rijstrook op de parallelbaan).

<sup>6</sup> Zie de NSL-Monitoringsviewer 2019 over het jaar 2018.

#### *2.2.8 Archeologie*

In de m.e.r.-beoordelingsnotitie van 2019 is gebleken dat het project géén belangrijke nadelige gevolgen heeft voor het aspect archeologie. Op basis van het tijdens de planuitwerking uitgevoerde onderzoek kan worden vastgesteld dat grotendeels sprake is van een zeer lage archeologische verwachting binnen het plangebied. Dit bevestigt dat het project géén belangrijke nadelige gevolgen heeft op dit aspect.

#### *2.2.9 Bodem*

In de m.e.r.-beoordelingsnotitie van 2019 is gebleken dat het project géén belangrijke nadelige gevolgen heeft voor het aspect bodem. Op basis van het tijdens de planuitwerking uitgevoerde onderzoek kan worden vastgesteld dat de beoogde ontwikkeling, niet leidt tot belemmeringen. Dit bevestigt dat het project géén belangrijke nadelige gevolgen heeft op dit aspect.

#### *2.2.10 Water*

In de m.e.r.-beoordelingsnotitie van 2019 is gebleken dat het project géén belangrijke nadelige gevolgen heeft voor het aspect water. Op basis van het tijdens de planuitwerking uitgevoerde onderzoek kan worden vastgesteld dat er geen problemen zijn te verwachten in de waterhuishouding. Dit bevestigt dat het project géén belangrijke nadelige gevolgen heeft op de waterhuishouding.

#### *2.2.11 Gezondheid*

In de m.e.r.-beoordelingsnotitie van 2019 is mede op basis van de beoordeling ten aanzien van externe veiligheid, luchtkwaliteit en geluid gebleken dat het project geen belangrijke nadelige gevolgen heeft voor de volksgezondheid. Op basis van het tijdens de planuitwerking uitgevoerde onderzoek en hetgeen daarover in par. 2.2.2 (geluid), par. 2.2.3 (luchtkwaliteit) en par. 2.2.4 (externe veiligheid) van deze notitie is geconcludeerd, kan worden vastgesteld dat het project inderdaad géén belangrijke nadelige gevolgen heeft op de volksgezondheid.

#### *2.2.12 Maatregelen*

In de verschillende onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van het Ontwerp-Tracébesluit is per milieuaspect getoetst of wordt voldaan aan de daarvoor geldende wettelijke vereisten. Uit deze onderzoeken volgt dat voor een aantal milieuaspecten mitigerende of compenserende maatregelen dienen te worden getroffen. Deze maatregelen, die direct samenhangen met het ontwerp en worden geborgd in het Ontwerp-Tracébesluit, komen voort uit wettelijke vereisten en dienen niet om belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te voorkomen.



### 3 Conclusie

Voor de aanleg van de extra rijstrook op de parallelbaan van de A73 in noordelijke richting wordt een Tracébesluit voorbereid. Hierbij dient, rekening houdend met de relevante criteria van bijlage III van de m.e.r.-richtlijn, beoordeeld te worden of er belangrijk nadelige milieueffecten kunnen optreden, die aanleiding kunnen geven om een MER op te stellen. Deze beoordeling heeft in 2019 plaatsgevonden en is opgenomen in de M.e.r.-beoordelingsnotitie Knooppunt Zaarderheiken A67/A73 d.d. 4 maart 2019.

De onderzoeken die in het kader van het Ontwerp-Tracébesluit zijn opgesteld bevestigen de conclusie van de m.e.r.-beoordelingsnotitie van 2019 dat de maatregel geen belangrijke nadelige gevolgen heeft voor het milieu zoals bedoeld in artikel 7.16 en 7.17 (eerste tot en met vierde lid) Wet milieubeheer. Er is dan ook geen aanleiding om voor dit project een milieueffectrapport op te stellen.

#### *Vervolg*

Het formele besluit of voor dit project wel of geen milieueffectrapport wordt opgesteld wordt genomen door de minister van Infrastructuur en Waterstaat. De m.e.r.-beoordelingsnotitie van 2019 in combinatie met dit addendum bevat informatie voor de minister om deze beslissing te kunnen nemen. Bezwaren tegen deze beslissing kunnen kenbaar worden gemaakt binnen de daarvoor geldende zienswijzentermijn, via het indienen van een zienswijze op het Ontwerp-Tracébesluit.