



Startbeslissing

Knooppunt Zaarderheiken A67/A73

Datum 24 januari 2017

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Mw. drs. M.H. Schultz van Haegen





1 Inleiding in het project Zaarderheiken

1.1 Aanleiding

Sinds de openstelling van de A74 in 2012 is de filevorming in en rond het knooppunt Zaarderheiken toegenomen. In de ochtendspits staat er zuidelijk van het knooppunt vooral file op de parallelbaan van de A73 in noordelijke rijrichting. In de avondspits treedt de congestie vooral op in zuidelijke rijrichting en staat de file op de parallelbaan van de A73 in zuidelijke richting en op de boog vanuit Eindhoven vanaf de A67. Het verkeersprobleem in noordelijke richting is groter dan in zuidelijke richting.

De voornaamste oorzaak van de congestie is dat de parallelbanen van de A73 slechts één doorgaande rijstrook bevatten. De intensiteit in de spits is te hoog voor deze ene rijstrook. Hierdoor kunnen de parallelbanen het verkeer niet verwerken en ontstaat de congestie.

Op 23 juni 2014 is er tussen de Minister van Infrastructuur & Milieu en de provincie Limburg een bestuursovereenkomst gesloten waarin is overeengekomen om maatregelen te treffen bij het knooppunt Zaarderheiken. De maatregelen moeten zorgen voor een betere doorstroming op en rond het knooppunt, op een veiligere en robuuste manier. Eén van de maatregelen betreft de uitbreiding van de parallelbaan van de A73 in noordelijke richting met een extra rijstrook. Deze maatregel is Tracéwettelijk, hiertoe dient een Tracébesluit te worden genomen. Deze Startbeslissing heeft betrekking op laatstgenoemde maatregel. Voor de andere maatregelen uit de bestuursovereenkomst is geen Tracébesluit nodig.

De Minister en de Provincie Limburg zijn overeengekomen dat € 4,7 mln (prijsspeel 2014), voor de drie maatregelen bij Zaarderheiken wordt ingezet. De extra rijstrook van de parallelbaan in noordelijke richting kan kosteneffectief worden uitgevoerd.

Reguliere Tracéwetprocedure begint met Startbeslissing

Op de uitvoering van de maatregel is de reguliere Tracéwetprocedure van toepassing. De eerste stap in de procedure betreft deze Startbeslissing. De Startbeslissing beschrijft de achtergronden en uitgangspunten van het project. Ook wordt in de Startbeslissing het probleem afgebakend en geeft het inzicht in de onderzochte en nog te onderzoeken alternatieven van de wegaanpassing.

1.2 Wat vooraf ging

Maatregel al beoogd in 'No Regret Pakket A67'

In 2011 is, op basis van het MIRT-onderzoek A67¹, vastgesteld dat het knooppunt Zaarderheiken bij verdere groei van het wegverkeer structureel met ernstige filevorming te maken krijgt. RWS Zuid-Nederland (destijds RWS Dienst Limburg) heeft toen opdracht gekregen om in knooppunt Zaarderheiken een infrastructurele uitbreiding te realiseren binnen het 'No Regret Pakket A67'². De beoogde maatregel betrof o.a. het verdubbelen van de parallelbaan op de A73 in noordelijke rijrichting. In 2013 is het 'No Regret Pakket A67' geschrapt als gevolg van bezuinigingen op het Infrafonds.

¹ Eindrapport MIRT-onderzoek A67, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 20 juni 2011. Opgesteld door Directie Wegen en Verkeersveiligheid met inhoudelijke bijdragen van Provincie Limburg, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven en Provincie Noord-Brabant.

² Vastgesteld in BO-MIRT 2013



Bestuursovereenkomst d.d. 23 juni 2014 A67-A73 Knooppunt Zaarderheiken

Met het schrappen van het 'no-regretpakket' was en is het verkeersprobleem niet opgelost. Nadat er bij het Rijk budget vrijviel vanwege het vervallen van de aansluiting Imstenraderweg/A76 en de provincie ook bereid bleek bij te dragen aan de problematiek bij Zaarderheiken hebben Rijk en provincie een bestuursovereenkomst gesloten. In de bestuursovereenkomst is een aantal maatregelen benoemd die er voor moet zorgen dat het verkeer bij en in de directe omgeving van het knooppunt Zaarderheiken beter doorstroomt, het knooppunt robuuster is en het verkeer ter plekke veiliger kan passeren.

De maatregelen worden bekostigd uit het projectbudget van in totaal € 4,7 mln, waarbij geldt dat in ieder geval de uitbreiding van de parallelbaan op de A73 wordt uitgevoerd. Indien mogelijk worden twee andere maatregelen op de A67 uitgevoerd als er voldoende budget resteert. Deze maatregelen omvatten enerzijds een aantal verbetermaatregelen op de aansluiting A67/N271/afslag 40-noord en anderzijds een aantal verbetermaatregelen op de aansluiting A67, afslag 39/N556.

Deze Startbeslissing heeft alleen betrekking op het realiseren van een extra rijstrook op het hoofdwegennet, zijnde de parallelbaan van de A73 in noordelijke richting.

Het Rijk en de provincie Limburg brengen ieder de helft van het bedrag van het projectbudget (zijnde elk € 2,35 mln., prijspeil 2014) in. De overige afspraken uit de overeenkomst zijn in hoofdstuk 3 van deze Startbeslissing omschreven.

1.3 Afbakening

Deze Startbeslissing 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.

De beoogde extra rijstrook op de parallelbaan in noordelijke richting loopt vanaf het begin van de parallelbaan, ter hoogte van viaduct Boekhorst (kilometerpaal 44100) tot en met aansluiting Venlo-West en tot de bocht naar de A67 (kilometerpaal 45700).

Ook het (voorliggende) traject vanaf de aansluiting Maasbree (kilometerpaal 43500) 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.

Op de volgende pagina is het traject aangegeven.



Figuur 1 Overzichtskaart

Maatregelen 2 en 3 geen onderdeel Startbeslissing

In de bestuursovereenkomst tussen Rijk en Provincie zijn ook afspraken gemaakt over 'maatregelen 2 en 3'. Maatregel 2 betreft een aantal verbetermaatregelen op de aansluiting A67/N271/afslag 40-noord. Maatregel 3 betreft een aantal verbetermaatregelen op de aansluiting A67, afslag 39/N556.

In figuur 2 is de situering van de maatregelen weergegeven. Zoals eerder beschreven zijn deze maatregelen pas aan de orde indien voldoende budget resteert na bekostiging van maatregel 1. Rijk en Provincie besluiten hierover pas ná vaststelling van het Tracébesluit voor maatregel 1. Beide maatregelen zijn niet Tracéwetplichtig waardoor zij ook niet in het Tracébesluit worden meegenomen. Deze maatregelen maken derhalve geen onderdeel uit van deze Startbeslissing en zullen, indien aan de orde, een eigen procedure volgen.



Figuur 2 Situering maatregelen 1, 2 en 3 van de bestuursovereenkomst



2 Opgave en doel

2.1 Opgave en doel

Beleidsuitgangspunten Rijk

Het ruimtelijk beleid van het Rijk heeft tot doel Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden. Algemene uitgangspunten zijn prioriteit voor het belang van de gebruiker en het verbinden van infrastructuur, voorzieningen en ruimtelijke ontwikkelingen. Regionale partijen werken deze uitgangspunten verder uit en kiezen eigen prioriteiten gebaseerd op de karakteristieken van de regio (regionaal maatwerk).

Het nationaal beleid is beschreven in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Het belang van de achterlandverbindingen voor de mainports en de verbindingen met buitenlandse mainports (Ruhrgebied, Antwerpen) wordt hierin benadrukt. Er wordt prioriteit gegeven aan het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten voor de main-, brain- en greenports.

In de provincies Noord-Brabant en Limburg ligt de Brainport Zuidoost-Nederland als belangrijk economisch gebied. Opgaven van nationaal belang in dit gebied zijn onder andere:

- Het verbeteren van het vestigingsklimaat van de Brainport Zuidoost-Nederland en Greenport Venlo door het optimaal benutten en waar nodig verbeteren van de (internationale) bereikbaarheid van deze gebieden via weg, water, spoor en lucht.
- Het samen uitvoeren van onderzoek naar ruimtelijke en infrastructurele opgaven rond de Greenport Venlo.

Beleidsuitgangspunten regio

De Gebiedsagenda Limburg is de samenwerkingsagenda van Rijk en regio die de basis vormt voor het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT), dat jaarlijks plaatsvindt. Inmiddels is het Bestuurlijk Overleg over de gebiedsagenda's van Limburg en Noord-Brabant onderdeel van het MIRT-overleg Zuid-Nederland waarin het overleg van Limburg en Noord-Brabant zijn opgegaan. De Gebiedsagenda's zijn echter nog niet geïntegreerd.

In de Gebiedsagenda Limburg is de internationale bereikbaarheid van de toptechnologische regio Zuidoost-Nederland en de corridor tussen mainports, Brainport en Duitsland als een cruciale hoofdpoging beschreven. De A67 en de A2/A76 zijn logistieke assen van de mainports tot Eindhoven/Venlo en van Amsterdam tot Maastricht en zijn van (inter)nationaal belang. Een goede doorstroming op de trajecten is een voorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de Brainport Zuidoost-Nederland en Greenport Venlo. Hier bevindt zich onder de noemer Greenport Venlo een (inter)nationaal centrum van bedrijvigheid in de logistiek, agrofoodsector en tuinbouw. Dit is bovendien één van de belangrijkste logistieke knooppunten van Nederland door de multimodale overslagfaciliteiten en ligging aan (inter)nationale transportroutes over weg, water en spoor. Versterking van de ruimtelijk economische structuur voor de aanwezige topsectoren biedt hier een grote ontwikkelingskans.

De Gemeente Venlo geeft in haar Structuurvisie (vastgesteld in 2014) aan dat het hoofdwegennet rond Venlo (A67, A73 en A74) van groot belang is voor het vervoer naar het Europese achterland. "Op termijn ligt een verdere toename van met name het goederenvervoer in de lijn der verwachting (...) Een robuust hoofdwegennet dient deze extra capaciteitsvraag op te kunnen vangen, zonder in te boeten op een goede doorstroming en zonder het verkeer op het onderliggende lokale wegennet af te wentelen". Verder geeft de Structuurvisie aan dat onderzocht moet worden welke maatregelen genomen moeten worden om het wegennet robuust te houden. Hierin worden het vergroten van de capaciteit op de A73 en knooppunt



Zaarderheiken genoemd. Daarbij geeft de Gemeente Venlo aan dat het hoofdwegennet primair een Rijksbelang is en dat het aan de betreffende ministeries en Rijkswaterstaat is om de urgentie te onderkennen, plannen te ontwikkelen, besluitvorming te organiseren en de benodigde rijksmiddelen te reserveren.

In het Provinciaal Verkeer en Vervoersprogramma (actualisatie 2014) is in de Uitvoeringsagenda het verbeteren van de doorstroming op knooppunt Zaarderheiken (A67 –A73) opgenomen. In de bestuursovereenkomst tussen Rijk en provincie Limburg (juni 2014) is afgesproken om de parallelbaan van de A73 in noordelijke richting bij knooppunt Zaarderheiken met een extra rijstrook uit te breiden (zie ook hoofdstuk 1). Het doel is om het verkeer bij en in de directe omgeving van het knooppunt beter te laten doorstromen en dit verkeer ter plekke veiliger en robuust te doen functioneren.

Bereikbaarheidsprogramma SmartwayZ.nl en het project A67 Leenderheide-Zaarderheiken

Op 12 oktober 2016 heeft de Minister de Startbeslissing voor de A67 Leenderheide – Zaarderheiken ondertekend. Het project is onderdeel van «SmartwayZ.NL» (voorheen Programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland). Uitgangspunt voor dit project is: 'Smart Mobility waar mogelijk en capaciteitsvergroting waar nodig'. Hiervoor is €208 mln. gereserveerd waarvan €150 mln door het Rijk. 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 en de regie vindt ook – anders dan bij de A67/A73 Zaarderheiken - plaats door de Programmaraad van SmartwayZ.NL. Doordat het om financieel gescheiden projecten gaat, kan de realisatie – indien daar reden toe is - ook gescheiden plaats vinden.

In de directe omgeving rond het knooppunt Zaarderheiken zijn er verder geen ruimtelijke ontwikkelingen die wezenlijk relevant zijn in relatie tot de beoogde maatregel.

Nalevingsknelpunt

Bij Zaarderheiken is – los van dit project – sprake van een 'nalevingsknelpunt geluid' doordat het geluidproductieplafond op een nabije locatie wordt overschreden. Dientengevolge zal Rijkswaterstaat in het zogenaamde 'Nalevingsverslag geluidproductieplafonds' dienen aan te geven welke de consequenties zijn van deze overschrijding, bijvoorbeeld maatregelen of aanpassing van het geluidproductieplafond.

2.2 Urgentie

Filevorming

De NoMo-reistijdnorm op de A73 wordt op het traject Duitse grens (A74) – knooppunt Rijkevoort (A77) niet overschreden, niet in de huidige situatie en ook niet in 2030. De problematiek op de A73 ten zuiden van Zaarderheiken betreft slechts een klein deel van dit traject. In de huidige situatie staat er dagelijks file waarbij er behoorlijke vertraging optreedt. Dit leidt tot circa 11.000 voertuigverliesuren per maand (500 per werkdag) in beide rijrichtingen waarvan circa 9.000 in noordelijke en circa 2.000 in zuidelijke rijrichting³.

Het knelpunt in noordelijke rijrichting op de A73 is het grootst. In de ochtendspits staat er vooral file ten zuiden van het knooppunt en slaat de file terug richting zuiden (aansluiting Maasbree

³ Voertuigverliesuren zijn bepaald met de VIVA viewer over periode augustus 2012 t/m mei 2013



e.v.⁴). In het drukste uur (tussen 7.00 – 8.00 uur) rijden ruim 2100 voertuigen over de parallelbaan. De parallelbaan heeft tevens een capaciteit van ongeveer 2.100 voertuigen per uur.⁵ Dit resulteert in een I/C-verhouding van 1, waardoor hier structureel file ontstaat. Op het voorliggend wegvak van de A73, tussen de aansluiting Maasbree en het begin van de parallelbaan, bedraagt de intensiteit in het drukste uur ongeveer 3.600 voertuigen. De capaciteit van dit weefvak is 4.970 voertuigen per uur. Dit komt neer op een I/C-verhouding van ongeveer 0,7. Dit weefvak is theoretisch dus nog geen knelpunt, maar heeft nog slechts een beperkte restcapaciteit.

Onveiligheid en robuustheid

Er is sprake van een bochtig tracé en er is geen verkeerssignalering aanwezig. Dit in combinatie met filevorming leidt tot onveilige situaties op de A73. In het MIRT-onderzoek A67 uit 2010 is daarnaast geconstateerd dat de congestie verder gaat toenemen als de verkeersintensiteiten groeien richting de prognose 2020 uit het NRM en dat dit rond 2020 tot verdere afwikkelingsproblemen op en rond (onderdelen van) het knooppunt Zaarderheiken zal leiden.

Conclusie

De voornaamste oorzaak van de congestie is dat de parallelbaan van de A73 slechts één doorgaande rijstrook bevat. De intensiteit in de (ochtend)spits is te hoog voor deze ene rijstrook, waardoor de parallelbaan het verkeer niet kan verwerken (een capaciteitsgebrek) en er dagelijks congestie ontstaat. Daarnaast leidt het bochtige tracé en het ontbreken van verkeerssignalering tot onveiligere situaties op de A73. Vanuit het oogpunt van doorstroming, robuustheid en verkeersveiligheid is de aanpak van het probleem urgent.

2.3 Beschrijving voorkeursoplossing

In de bestuursovereenkomst tussen Rijk en provincie Limburg is afgesproken om de parallelbaan van de A73 in noordelijke richting met een extra rijstrook uit te breiden. Deze bestuurlijke voorkeursoplossing is gekozen op basis van een eerder onderzoek naar verschillende alternatieven en is als enig kansrijk alternatief overgebleven. De voorkeursoplossing wordt in deze paragraaf toegelicht. In paragraaf 2.4 wordt een toelichting gegeven op andere alternatieven die zijn onderzocht, maar zijn afgevalen.

De voorkeursoplossing: extra rijstrook parallelbaan

De meest effectieve en duurzame maatregel om het probleem op te lossen is het uitbreiden van de parallelbaan met een extra rijstrook. Met deze extra rijstrook kunnen de huidige intensiteiten tot 2030 congestievrij worden verwerkt. Deze conclusie komt naar voren uit het Nederlands Regionaal Model (NRM 2013). Ook in het MIRT-onderzoek A67 is het verdubbelen van de parallelbaan verkeerskundig doorgerekend (met een microsimulatiemodel) en is deze maatregel als effectief en duurzaam vastgesteld.

De uitbreiding van de parallelbaan is een veel toegepaste configuratie, die ook op deze locatie conform de nieuwe ontwerprichtlijn autosnelwegen (ROA 2014) en richtlijnen voor verkeersveiligheid kan worden toegepast.

Op basis van ontwerpschetsen is een SSK-raming⁶ opgesteld en is de kosteneffectiviteit globaal bepaald conform de methodiek van Beter Benutten. De kosten van de extra rijstrook aan de parallelbaan zijn geraamd op € 3,337 mln. Deze kostenraming past binnen het projectbudget

⁴ In de avondspits treedt de congestie vooral op in zuidelijke rijrichting en staat de file op de parallelbaan van de A73 in zuidelijke richting en in de boog vanuit Eindhoven.

⁵ Conform het Capaciteitshandboek infrastructuur (CIA, april 2011)

⁶ Standaard Systematiek voor Kostenramingen (2010)



van € 4,7 mln en is tevens als kosteneffectief beoordeeld⁷.

Optimalisatie

Als de prognose voor 2030 uitkomt, zal het wegvak op de A73 tussen de aansluiting Maasbree en het begin van de parallelbaan als gevolg van een toenemende groei van het verkeer dicht tegen de capaciteit aanzitten. Hoewel er nog geen sprake is van structurele congestie wordt dit dan wel weer een kwetsbare schakel in het netwerk.

In de planuitwerkingsfase zal daarom nader worden onderzocht of er mogelijkheden zijn om de voorkeursoplossing binnen het budget te optimaliseren zodanig dat tevens wordt geanticipeerd op de verwachting van een beperkte restcapaciteit op het traject tussen Maasbree en het begin van de huidige parallelbaan.

Robuustheid voorkeursoplossing

In het MIRT-onderzoek A67 is geconstateerd dat op basis van de verkeersgroei uit het NRM ook de weefvakken op de A73 en A67 vanaf het zuiden in westelijke richting het verkeer op enig moment niet meer goed kunnen verwerken. Om het gehele knooppunt Zaarderheiken in de toekomst duurzaam filevrij te houden is volgens het MIRT-onderzoek in deze richting een fly-over nodig. Op basis van een globale inschatting lijkt de combinatie van een extra rijbaan op de parallelbaan én een fly-over inpasbaar, waarmee de voorkeursoplossing voor deze mogelijk in de toekomst te nemen maatregel geen belemmering lijkt te vormen.

2.4 Onderzochte alternatieven

Hieronder wordt een toelichting gegeven op andere alternatieven die zijn onderzocht in de voorverkenning, maar zijn afgefallen.

Verkeersstromen ontvlechten

Anders dan het verdubbelen van de parallelbaan is het denkbaar om het knelpunt op te lossen door verkeersstromen te ontvlechten. In dit alternatief wordt het verkeer vanuit het zuiden richting het westen langer op de hoofdrijbaan gehouden, om pas noordelijker (namelijk voorbij de boog naar Duisburg) uit te voegen, via een nieuwe doorsteek, naar de parallelbaan. Zo zou het verkeersaanbod op de parallelbaan zelf verlaagd kunnen worden.

Deze variant lost het knelpunt op de parallelbaan naar verwachting op, echter dan ontstaan er vóór en na het huidige knelpunt nieuwe knelpunten. Daarnaast kan deze variant niet ontworpen worden passend binnen de ontwerprichtlijn uit de ROA 2014. Er is, op basis van de ROA 2014, te weinig ruimte tussen twee dwangpunten. Ook de ruimte voor bewegwijzering op de parallelbaan tussen de doorsteek en het weefvak in het knooppunt is te kort om te voldoen aan de richtlijn. Dit levert een risico op voor de verkeersveiligheid, waarmee de uitvoerbaarheid onzeker is.

Mobiliteitsmanagement

Het oplossen van het probleem met maatregelen vanuit mobiliteitsmanagement (zoals spitsmijden, het nieuwe werken) wordt op deze locatie niet als kansrijk/realistisch beoordeeld. De verlaging van de intensiteit die met mobiliteitsmanagement kan worden bereikt is naar verwachting onvoldoende om de huidige onbalans tussen capaciteit en intensiteit te herstellen. Reden hiervoor is dat er in de huidige situatie een mismatch is tussen het ontwerp van de weg en de hoge intensiteiten als gevolg van drukke verbindingen in het knooppunt en twee aansluitingen op de parallelbaan.

⁷ De verwachte terugverdienperiode van deze maatregel bedraagt 1,7 jaar.



Aanpassen belijning

Een andere mogelijkheid is om de filevorming te reduceren door de belijning op de A73 tussen de aansluiting Maasbree en het begin van de parallelbaan aan te passen. Doel van de aanpassing zou zijn om het verkeer vanaf de toerit Maasbree later, soepeler en met hogere snelheid te laten invoegen. Deze maatregel zal mogelijk een positief effect hebben op de doorstroming, maar kan het knelpunt niet oplossen. Ook een combinatie van andere belijning en mobiliteitsmanagement kan het knelpunt niet voldoende oplossen.

Variant weefvak vanaf Maasbree uitbreiden met extra strook

Een alternatief is om ook het weefvak tussen aansluiting Maasbree en begin parallelbaan uit te breiden met een extra strook en zo te anticiperen op de verwachting van een beperkte restcapaciteit in 2030. Dit alternatief in deze vorm kan echter niet binnen het projectbudget gerealiseerd worden.

2.5 Inschatting benodigde investeringen en bekostiging

De investeringsraming is gebaseerd op een eerste ontwerp, dat sober en doelmatig is en kan voldoen aan wettelijke vereisten. De raming is uitgevoerd conform de SSK-methodiek. De benodigde investeringen worden geraamd op € 3,337 mln. (prijsspeil 2014, incl. planstudiekosten, risicoreservering en BTW) met een variatiecoëfficiënt van 25%.

De jaarlijkse kosten beheer en onderhoud bedragen € 1.500,- en worden vanaf het jaar van openstelling tot en met 2028 vanuit het projectbudget gefinancierd.

In de bestuursovereenkomst is tussen Rijk en provincie Limburg afgesproken dat beide partijen ieder 50% van het projectbudget (€ 4,7 mln.) inbrengen, zijnde € 2,35 mln. Het projectbudget (incl. de provinciale bijdrage) wordt jaarlijks opgehoogd met de IBOI-indexatie indien en voor zover uitgekeerd door het Ministerie van Financiën. De Rijksbijdrage is een maximale bijdrage.

Indien er budget resteert na bekostiging van de extra rijstrook aan de parallelbaan, dan kunnen Rijk en Provincie besluiten om het resterende budget in te zetten voor de andere maatregelen zoals opgenomen in de bestuursovereenkomst.

2.6 Draagvlak

Het project wordt breed gedragen, zowel op bestuurlijk niveau als maatschappelijk niveau.

Overheden

Door de provincie Limburg is de wens naar voren gebracht om verbetermaatregelen rondom het knooppunt Zaarderheiken te realiseren. De bestuurlijke voorkeursvariant is door provincie en rijk vastgelegd in de bestuursovereenkomst. Daarin is een gezamenlijke financiering van de maatregel(en) vastgelegd. Met de gemeente Venlo heeft op bestuurlijk niveau afstemming plaatsgevonden over de voorkeursoplossing.

Maatschappelijk draagvlak

In de aanloop naar deze Startbeslissing zijn de gemeenteraad van Venlo en de betreffende wijkraden geïnformeerd over het project en de voorkeursoplossing. Door de omgeving is aangegeven dat er zorgen zijn omtrent de (bestaande) geluidsoverlast. Derhalve is aangegeven dat een snelle verbetering van de situatie is gewenst.



2.7 De planuitwerking

De opgave betreft een infrastructurele opgave om de huidige parallelbaan uit te breiden met een extra rijstrook. Deze beoogde maatregel heeft primair een verkeerskundig effect (doorstroming, verkeersveiligheid, betrouwbaarheid, robuustheid netwerk) waardoor ook positieve economische en leefbaarheidseffecten ontstaan.

De planuitwerking zal o.a. leiden tot:

- een nadere onderbouwing voor en uitwerking van de besluitvorming betrekking hebbend op het beoogde voorkeursalternatief: "de uitbreiding van de parallelbaan A73 in noordelijke richting, met een extra rijstrook";
- een nadere uitwerking van de wijze van aanbesteden door het Rijk.

De resultaten van deze fase landen in een Ontwerp-Tracébesluit . Het definitieve Tracébesluit volgt daarna.



3 Aanpak, organisatie en participatie

3.1 Wettelijk kader

(Reguliere) tracéwetprocedure

Voor de beoogde maatregel is de Tracéwetprocedure van toepassing. Het betreft immers een wijziging van een hoofdweg, die bestaat uit 'de uitbreiding van een weg met één of meer rijstroken, waarbij het uit te breiden weggedeelte twee aansluitingen met elkaar verbindt'. De Tracéwet kent twee procedures voor Tracéwet-plichtige activiteiten: een reguliere en een uitgebreide procedure. Beide procedures kennen als eerste stap de Startbeslissing. In de uitgebreide procedure wordt er ten behoeve van de verkenning een Structuurvisie opgesteld. In de reguliere procedure krijgen de resultaten van de verkenning een plek in de toelichting bij het (Ontwerp-)Tracébesluit.

Met de Startbeslissing start de verkenning, waarin wordt verkend welke mogelijke oplossingen er zijn voor een probleem op het hoofdwegennet.

In dit geval ligt er met de bestuursovereenkomst tussen Rijk en provincie Limburg een bestuurlijke voorkeur voor een oplossing, namelijk de beoogde uitbreiding van de parallelbaan van de A73 in noordelijke richting met één extra rijstrook. Een definitieve keuze voor een voorkeursoplossing vindt echter pas plaats bij de vaststelling van het Tracébesluit. In dat besluit worden de resultaten van de verkenning meegewogen. Belangrijk onderdeel van de verkenning is het resultaat van het participatieproces met de omgeving (conform artikel 10, Tracéwet). De omgeving wordt gevraagd wat zij van de beoogde voorkeursoplossing vindt.

Op dit project is de reguliere Tracéwet-procedure van toepassing.

Voor dit project houdt de reguliere tracéwetprocedure in dat:

- met de Startbeslissing, waarin een bepaalde voorkeursoplossing wordt beschreven, de verkenningsfase van start gaat;
- er op basis van de verkenning een planuitwerking plaatsvindt zonder structuurvisie (en plan-m.e.r.);
- de planuitwerking direct uitmondt in een (Ontwerp-)Tracébesluit.

De procedurele stappen binnen de reguliere tracéwetprocedure zijn:

1. Startbeslissing;
2. Toezenden van de Startbeslissing aan de Tweede Kamer en de betrokken bestuursorganen én publicatie in de Staatscourant;
3. Vaststelling van het Ontwerp-Tracébesluit;
4. Ter inzage leggen van het Ontwerp-Tracébesluit;
5. Vaststelling van het Tracébesluit ;
6. Ter inzage leggen van het Tracébesluit en de Nota van antwoord naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen;
7. Oplevertoets.

M.e.r.-(beoordelings)plicht

De beoogde maatregel aan knooppunt Zaarderheiken (het toevoegen van een extra rijstrook) valt onder beschrijving die is opgenomen in onderdeel D van de bijlage van het Besluit m.e.r. (D1.1. uitbreiding of wijziging van een bestaande autoweg). Omdat het in dit geval niet gaat om een weg van meer dan 5 kilometer (deze 'drempelwaarde' wordt niet overschreden), bestaat er alleen een vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht. Bij de start van de planuitwerkingsfase zal deze m.e.r.-beoordeling worden uitgevoerd. De resultaten krijgen een plek in de toelichting bij het (O)TB.



3.2 Nalevingsknelpunt geluid

Bij Zaarderheiken is – los van dit project – sprake van een 'nalevingsknelpunt geluid' doordat het geluidproductieplafond op een nabije locatie wordt overschreden. Dientengevolge zal Rijkswaterstaat in het zogenaamde 'Nalevingsverslag geluidproductieplafonds' dienen aan te geven welke de consequenties zijn van deze overschrijding, bijvoorbeeld maatregelen of aanpassing van het geluidproductieplafond.

3.3 Rol- en taakverdeling

In de bestuursovereenkomst is opgenomen dat de planuitwerking uitgevoerd wordt door Rijkswaterstaat, dit in opdracht van de DG Bereikbaarheid van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. De planuitwerking door Rijkswaterstaat vindt plaats in nauwe samenwerking met de provincie Limburg.

Bij de planuitwerking tot een Ontwerp-Tracébesluit worden naast de provincie Limburg ook gemeente Venlo en Waterschap Peel en Maasvallei betrokken. In een nader op te stellen participatieplan zal bepaald worden welke andere relevante maatschappelijke groeperingen en belanghebbenden actief zullen worden betrokken.

Vaststelling van het Ontwerp-Tracébesluit en het Tracébesluit vindt plaats door de Minister.

3.4 Activiteiten en planning

In paragraaf 3.1 zijn de stappen van de reguliere Tracéwetprocedure benoemd. Verzending van de Startbeslissing aan de Tweede Kamer vindt plaats in 2017.

In deze Startbeslissing is (conform de bestuursovereenkomst) de voorkeursoplossing beschreven. In de planuitwerking wordt deze oplossing nader onderbouwd. Het ontwerp wordt nader uitgewerkt, er vindt een nadere verkeersanalyse plaats en het bevoegd gezag beoordeelt of er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu als gevolg van de activiteit kunnen worden uitgesloten. Daarnaast worden de kosten nauwkeuriger geraamd.

Onderstaand overzicht geeft de planning en de activiteiten weer.

Activiteit	Planning
Verzending en publicatie Startbeslissing	Q1 2017
Vaststelling Ontwerp-Tracébesluit en ter inzage leggen	Q3 2018
Vaststelling Tracébesluit	Q1 2019
Realisatie en openstelling	

3.5 Participatie tijdens de planuitwerking

In de aanloop naar deze Startbeslissing zijn gesprekken gevoerd met de gemeente Venlo en is de gemeenteraad geïnformeerd. Tevens zijn ook de betreffende de wijkraden geïnformeerd en is aan hen gevraagd hoe zij betrokken willen worden bij het planproces.

Het gebied wordt verder gekenmerkt door een grote concentratie van bedrijven uit o.a. de logistieke en tuinbouwsector. Ook zij zullen via hun belangenorganisatie(s) worden betrokken bij de totstandkoming van het (Ontwerp-) Tracébesluit.



Daarnaast heeft iedere belanghebbende het recht om in te spreken op een besluit dat de overheid voorbereidt. Mede op basis hiervan wordt de participatie (op hoofdlijnen) vormgegeven door:

- informele sessies;
- formele inloopmomenten;
- formele inspraakmomenten;
- reguliere vormen van publiekscommunicatie (website en dergelijke).

Bij aanvang van de Tracéwetprocedure wordt een participatieplan opgesteld in nauwe samenwerking met de provincie Limburg en de gemeente Venlo.

3.6 Kosten

In de bestuursovereenkomst is vastgelegd dat het projectbudget € 4,7 miljoen bedraagt inclusief BTW, met als prijspeil 2014. Provincie Limburg en het Rijk hebben reeds ieder de helft daarvan ingebracht. Alle te maken kosten om te komen tot realisatie (waaronder planuitwerkingskosten), de realisatie zelf en het beheer en onderhoud tot en met 2028 (vanaf het jaar van openstelling € 1.500,- per jaar) worden bekostigd uit het projectbudget en dus gezamenlijk door Rijk en provincie gedragen. De Rijksbijdrage is een maximale bijdrage die, afgezien van jaarlijkse indexatie, niet wordt opgehoogd.

Na vaststelling van het TB wordt de raming van de maatregel 'extra rijstrook parallelbaan in noordelijke richting' door Rijk en Provincie definitief vastgesteld. Op basis van die raming voert het Rijk de maatregel daarna op eigen risico uit waarbij de raming het taakstellend bedrag is voor de realisatie.