

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

### **Notitie reikwijdte en detailniveau**

Datum	6 december 2017
Status	definitief



## Colofon

Uitgegeven door	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Informatie	Tom van Tilborg
Telefoon	06-15359690
Fax	
Uitgevoerd door	Projectteam MIRT Verkenning A67 Leenderheide – Zaarderheiken
Opmaak	
Datum	6 december 2017
Status	definitief
Versienummer	1.0

# Inhoud

## Over deze notitie 7

- 1 Inleiding: de MIRT Verkenning A67 Leenderheide - Zaarderheiken 9**
  - 1.1 Aanleiding, doel en scope 9
  - 1.2 SmartwayZ.NL 9
  - 1.3 De stappen in de verkenning 9
  - 1.4 De analytische fase 11
  - 1.5 Participatie 11
  
- 2 Te nemen besluiten en milieueffectrapportage 13**
  - 2.1 Te nemen besluit 13
  - 2.2 Uw inspraakreactie 13
  - 2.3 Advies 13
  - 2.4 Wat wordt gedaan met de reacties? 13
  
- 3 De A67: beschrijving en analyse 15**
  - 3.1 Informatie en analyse 15
  - 3.2 Verkeer, gebruikers en knelpunten 15
  - 3.3 Het studiegebied 19
  - 3.4 De problemen samengevat 21
  
- 4 Mogelijkheden om de problemen aan te pakken 23**
  - 4.1 Resultaat van de analytische fase 23
  - 4.2 Clusters van maatregelen 23
  
- 5 De beoordelingsfase: wat wordt onderzocht? 25**

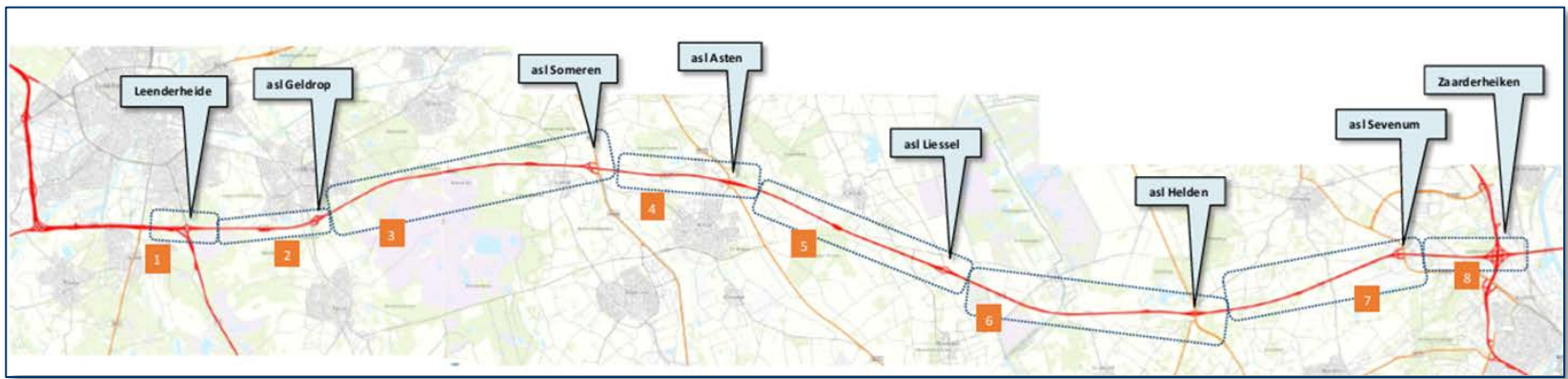
5.1	Doel van de beoordelingsfase	25
5.2	Clusters: uitwerking tot alternatieven	25
5.2.1	Van clusters naar alternatieven	25
5.2.2	De alternatieven	25
<b>6</b>	<b>Aanpak van het onderzoek</b>	<b>27</b>
6.1	Het beoordelingskader	27
6.2	Aanpak van het onderzoek	27
6.3	Referentiesituatie	29
6.4	Mitigerende en compenserende maatregelen	29
6.5	Passende beoordeling	29
6.6	Maatschappelijke kosten-batenanalyse	29
<b>7</b>	<b>Naar een voorkeursalternatief</b>	<b>31</b>
7.1	Het kiezen van het voorkeursalternatief	31
7.2	Opnemen van het Voorkeursalternatief in een Structuurvisie	31



## Over deze notitie

Deze notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) is opgesteld ten behoeve van de milieueffectrapportage (m.e.r.) die wordt doorlopen in het kader van de MIRT Verkenning A67 Leenderheide – Zaarderheiken. Deze NRD wordt bij de kennisgeving over de start van de m.e.r.-procedure openbaar gemaakt.

Bij het opstellen van deze NRD is gebruik gemaakt van de onderzoeksrapporten die in de analytische fase van de MIRT Verkenning zijn opgesteld. Deze onderzoeksrapporten kunnen worden geraadpleegd via [www.mirtA67.nl](http://www.mirtA67.nl).



*Figuur 1: De A67 tussen Leenderheide en Zaarderheiken verloopt ongeveer oost-west en heeft een lengte van circa 45 km. In het traject liggen zes aansluitingen en een aantal verzorgingsplaatsen. In de verkenning is een indeling in acht wegvakken gebruikt.*



# 1 Inleiding: de MIRT Verkenning A67 Leenderheide - Zaarderheiken

## 1.1 Aanleiding, doel en scope

Een drukke snelweg, een hoog aandeel (internationaal) vrachtverkeer, smalle en korte toe- en afritten en een gebrek aan parkeerplaatsen voor vrachtverkeer. Allemaal factoren die problemen veroorzaken op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid op de A67 tussen de knooppunten Leenderheide en Zaarderheiken (figuur 1). Deze problemen zijn de aanleiding geweest om door middel van een **Startbeslissing** van de Minister van Infrastructuur en Milieu in oktober 2016 een MIRT Verkenning te starten<sup>1</sup>.

In de startbeslissing zijn de opgaven beschreven die centraal staan in de MIRT Verkenning. Het gaat om het functioneren van de A67 dat negatief wordt beïnvloed door de beperkte capaciteit, relatief korte in- en uitvoegers en ongelukken. Vrachtverkeer beïnvloedt en verbijzondert de problematiek. Niet alle problemen zijn goed te objectiveren met indicatoren, beleving speelt ook een rol. Rijk en regio hebben een gezamenlijke ambitie voor Smart Mobility en hebben gezamenlijk ruim 200 miljoen euro gereserveerd.

Op basis van de resultaten van de analytische fase, die in 2017 is doorlopen, is de **doelstelling** voor de A67 ingevuld: 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 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.

---

<sup>1</sup> In te zien via [www.mirtA67.nl](http://www.mirtA67.nl)

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.

Deze NRD bevat de hoofdpunten en conclusies van de analytische fase en markeert de start van de beoordelingsfase en de m.e.r.-procedure.

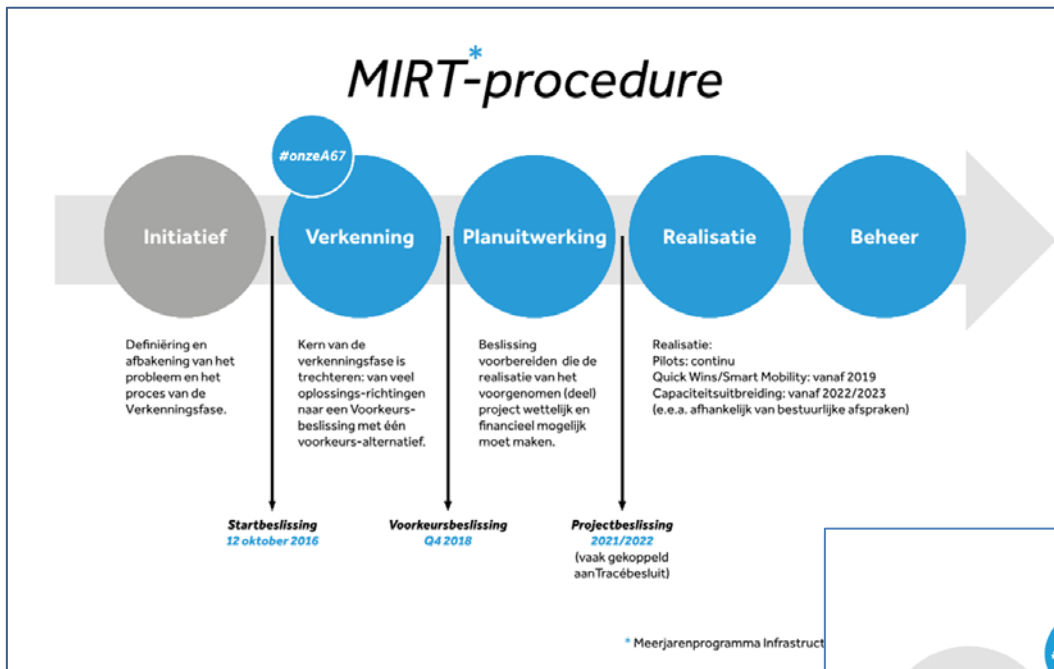
## 1.2 SmartwayZ.NL

Het project A67 is onderdeel van het programma SmartwayZ.NL, dat onder regie staat van de Programmaraad SmartwayZ.NL. Het Programma SmartwayZ.NL is opgericht voor het onderzoeken en aanpakken van de grootste bereikbaarheidsproblemen in de regio Zuid-Nederland. Rijk, regio, bedrijfsleven en kennisinstellingen werken hierbij samen om de bereikbaarheid van Zuid-Nederland te verbeteren. Binnen het Programma zijn acht deelopgaven onderscheiden. De MIRT Verkenning A67 Leenderheide – Zaarderheiken is één van deze deelopgaven die is opgenomen in het Bereikbaarheidsakkoord.

Een speerpunt in het totale programma, en de rode draad tussen de verschillende deelopgaven is de ontwikkeling van **Smart Mobility**. De insteek is om zoveel mogelijk in te zetten op slimme en innovatieve manieren om de bereikbaarheid van de regio voor de toekomst te garanderen. Smart Mobility speelt daarom in de MIRT Verkenning A67 Leenderheide – Zaarderheiken een prominente rol.

## 1.3 De stappen in de verkenning

Om besluiten over nieuwe hoofdinfrastructuur of aanpassingen aan bestaande hoofdinfrastructuur mogelijk te maken hanteert het ministerie van IenW de aanpak van het MIRT, het Meerjarenprogramma van Infrastructuur, Ruimte en Transport. Een MIRT Verkenning is een stap in de MIRT-aanpak (figuur 2). De bedoeling van een Verkenning is het mogelijk maken van een besluit om over te gaan tot de concrete planuitwerking.



Figuur 2: Overzicht van de MIRT-procedure.



Figuur 3: De fasering van de MIRT Verkenning A67.

Kenmerk van zo'n Verkenning is dat het gaat om onderzoek waarbij ook de omgeving wordt betrokken en dat nog niet leidt tot een concreet (ruimtelijk) besluit. Dit betekent dat in een MIRT Verkenning nog niet alle details in beeld worden gebracht. De informatie die wordt verzameld moet passen bij de keuzes op hoofdlijnen die worden gemaakt.

Een Verkenning bestaat uit een aantal stappen (figuur 3). Deze NRD is gebaseerd op resultaten van de **analytische fase** die in 2017 is doorlopen. In deze fase zijn de knelpunten in beeld gebracht en kansrijke oplossingsrichtingen ontwikkeld. In de MIRT-aanpak is dit 'zeef 1'. Deze fase is nu afgesloten.

Na de analytische fase volgt de **beoordelingsfase**. In de beoordelingsfase, die in 2018 wordt doorlopen, worden de kansrijke oplossingsrichtingen verder uitgewerkt en worden onder andere de mate waarin de gestelde doelen worden behaald en de (neven)effecten van de oplossingsrichtingen, bijvoorbeeld voor de leefomgeving, uitgebreid onderzocht. De beoordelingsfase eindigt met het vaststellen van een voorkeursalternatief ('zeef 2'). Met het vaststellen van een voorkeursalternatief eindigt de Verkenning en wordt de overstap gemaakt naar de fase van de **Planuitwerking**. Het is de bedoeling dat eind 2018 de keuze van het voorkeursalternatief zal plaatsvinden.

In de beoordelingsfase wordt ook de procedure van een **milieu-effectrapportage** (m.e.r.)<sup>2</sup> doorlopen. De m.e.r.-procedure gaat van start met een kennisgeving en het openbaar maken van een notitie reikwijdte en detailniveau (NRD). De resultaten van de analytische fase zijn daarin samengevat. De NRD kan worden beschouwd als de **onderzoeksopgave** voor de m.e.r.

De NRD wordt openbaar gemaakt, waarna advies wordt ingewonnen en 'een ieder' de gelegenheid krijgt om een zienswijze te geven over de onderzoeksopgave voor de m.e.r..

#### 1.4 De analytische fase

De analytische fase is in 2017 via een aantal stappen verlopen. Dit is in detail beschreven in de achtergrondrapporten. Op hoofdlijnen:

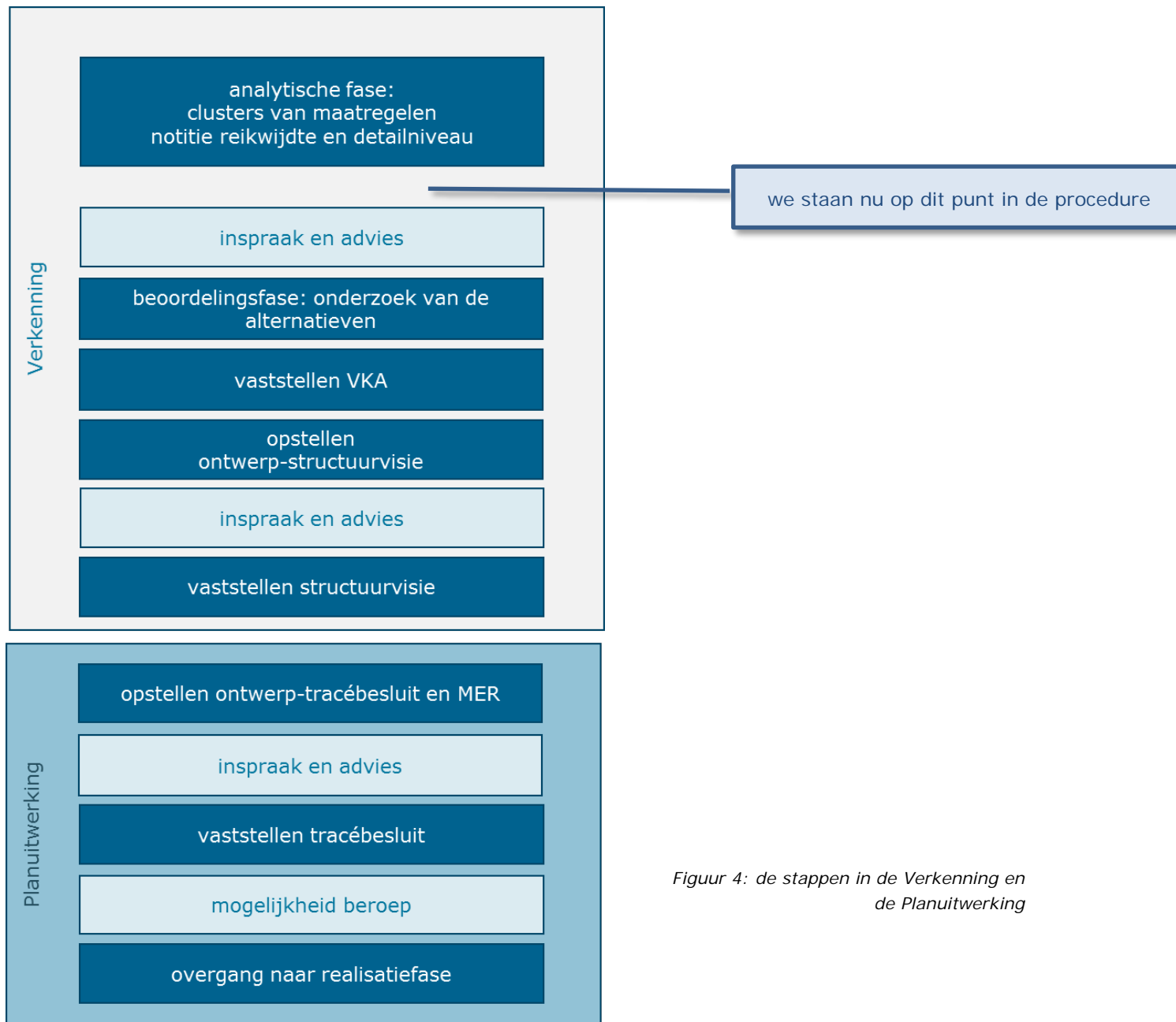
- analyse en beschrijving van de het gebruik en de problematiek van de A67;
- opstellen van een lijst van mogelijke maatregelen (de 'long list') en meekoppelkansen;
- beoordelen van de maatregelen aan de hand van het beoordelingskader en het selecteren van kansrijke maatregelen (de 'short list');

In de laatste stap van de analytische fase zijn de maatregelen van de shortlist ondergebracht in drie **clusters**. Deze clusters zijn de basis voor de **alternatieven** die in deze NRD zijn opgenomen en die in de volgende fase van de Verkenning (de beoordelingsfase, met als onderdeel daarvan het opstellen van het milieueffectrapport (MER)) zullen worden onderzocht.

#### 1.5 Participatie

In een MIRT Verkenning wordt (naast de provincies en de gemeenten) ook de omgeving betrokken, zoals burgers en belangengroepen. In de analytische fase is de omgeving op diverse momenten en op verschillende manieren betrokken. Er is een aantal inloopbijeenkomsten georganiseerd, gesproken met lokale overheden en belangenorganisaties en er zijn enkele werksessies gehouden. Daarnaast kon worden gereageerd via een website. De resultaten van de participatie zijn gebruikt in de probleemanalyse en bij het vullen van de longlist van maatregelen. Meer informatie over het participatieproces is te vinden op [www.mirtA67.nl](http://www.mirtA67.nl)

<sup>2</sup> Er wordt onderscheid gemaakt tussen milieueffectrapportage (m.e.r., de procedure) en het milieueffectrapport (MER) dat als onderdeel van de procedure wordt opgesteld



*Figuur 4: de stappen in de Verkenning en de Planuitwerking*

## 2 Te nemen besluiten en milieueffectrapportage

### 2.1 Te nemen besluit

#### **Te nemen besluit: Structuurvisie**

Voor het realiseren van nieuwe snelwegen of de aanpassing van bestaande snelwegen is de Tracéwet van toepassing. Dit is ook het geval voor het project A67. In de Tracéwet is geregeld welke ruimtelijke procedures moeten worden doorlopen bij aanpassing of uitbreiding van hoofdwegen.

De Tracéwet bepaalt dat voor grote aanpassingen van een snelweg een getrapte procedure wordt gevolgd. Dat houdt in dat eerst een **Structuurvisie** wordt gemaakt waarin de voorkeursoplossing wordt opgenomen. Na de structuurvisie wordt de voorkeursoplossing (voor zover die bestaat uit aanpassing of uitbreiding van de A67<sup>3</sup>) in detail uitgewerkt en uiteindelijk vastgelegd in een **Tracébesluit**. In beide procedures is de minister van IenW het bevoegd gezag. Figuur 4 laat op hoofdlijnen de stappen van de procedure zien.

#### **Milieueffectrapportage**

Ten behoeve van de Structuurvisie moet een milieueffectrapport (MER) worden opgesteld. Dat MER gaat de milieuinformatie bevatten die nodig is om de structuurvisie te kunnen vaststellen. Deze NRD is bedoeld voor het MER voor de structuurvisie. Voor het vervolg (het tracébesluit) kan het ook nodig zijn een MER op te stellen. Dat gebeurt dan in een nieuwe m.e.r.-procedure die in de Planuitwerkingsfase wordt doorlopen.

### 2.2 Uw inspraakreactie

De m.e.r.-procedure begint met een kennisgeving, het openbaar maken van deze NRD en het bieden van de mogelijkheid aan een ieder om een reactie te geven over reikwijdte (wat wordt in de m.e.r.

onderzocht) en detailniveau (hoe worden de onderzoeken uitgevoerd). De consultatie loopt 4 weken.

Zienswijzen over reikwijdte en detailniveau kunnen worden ingediend via [www.platformparticipatie.nl](http://www.platformparticipatie.nl) en tijdens informatiebijeenkomsten. Nadere informatie hierover is opgenomen in de publicatie.

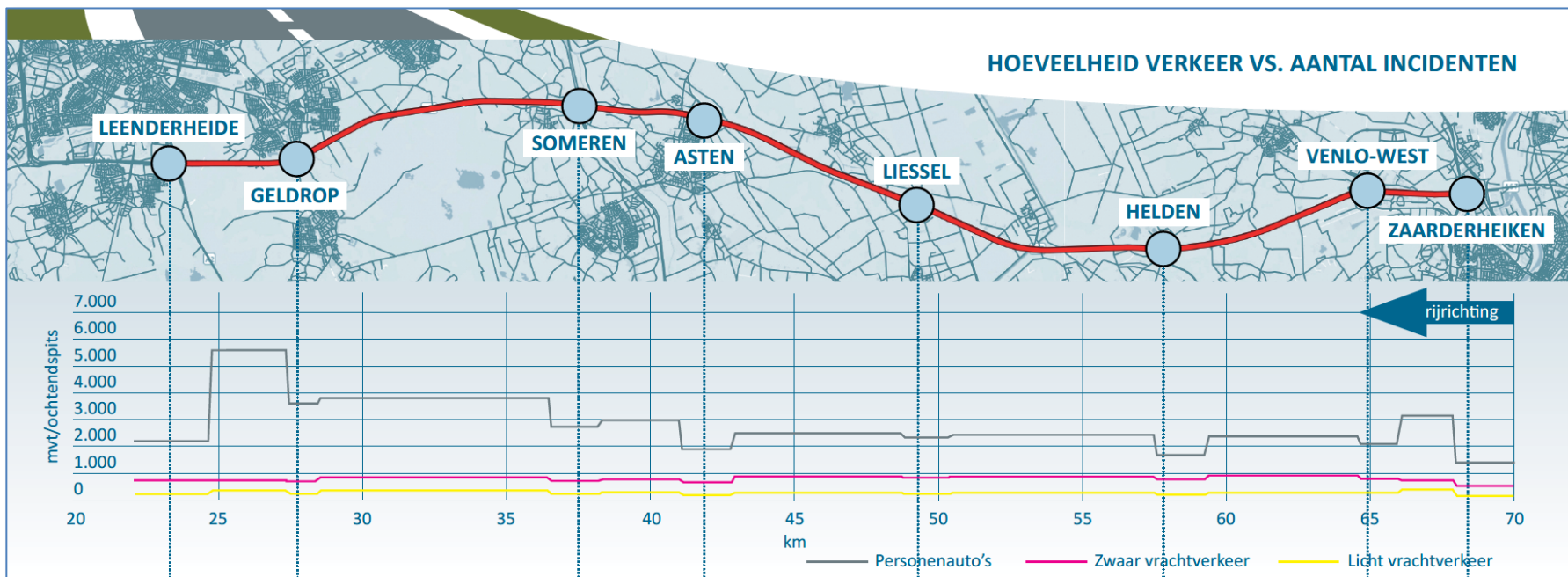
### 2.3 Advies

Over reikwijdte en detailniveau wordt ook advies ingewonnen bij de, zoals dat wordt genoemd, 'wettelijke adviseurs'. Dit zijn onder andere de gemeenten in het plangebied, de twee provincies en de waterschappen. Ook de landelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) wordt om advies gevraagd over reikwijdte en detailniveau.

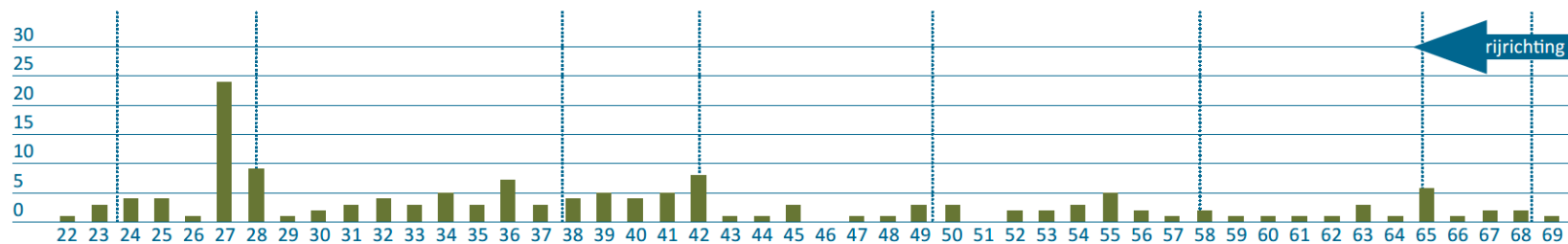
### 2.4 Wat wordt gedaan met de reacties?

De zienswijzen over deze NRD en de adviezen worden betrokken bij het maken van de definitieve onderzoeksopzet voor het MER. De uitkomsten van consultatie kunnen bijvoorbeeld zijn dat meer alternatieven zullen worden onderzocht of dat het beoordelingskader en de aanpak van de onderzoeken worden bijgesteld. De resultaten van de inspraakperiode worden opgenomen in een Nota van Antwoord.

<sup>3</sup> Het is mogelijk dat voor een deel van de maatregelen geen procedure volgens de Tracéwet nodig is. Dit zal te zijner tijd worden beschreven in de toelichting bij de voorkeursbeslissing



**Figuur 5. De hoeveelheid verkeer op noordbaan van de A67 (richting Eindhoven) voor het gehele traject tussen Zaarderheiken en Leenderheide in de ochtendspits.** Bij de aansluitingen gaat verkeer van de snelweg af en komt er verkeer bij. Bij de aansluiting Geldrop en in iets mindere mate de aansluitingen Someren en Asten komen er veel personenauto's bij (grijze lijn). Bij zwaar vrachtverkeer (blauwe lijn) is er bij de aansluitingen veel minder uitwisseling. Het beeld voor de zuidbaan (richting Venlo) is vergelijkbaar met dat van de noordbaan.



**Figuur 6. Aantal incidenten op de noordbaan van de A67 (richting Eindhoven), 2016.** Er is een duidelijke piek bij de aansluiting Geldrop. Het totaal aantal incidenten is niet relevant hoger dan op vergelijkbare autosnelwegen. Op de andere baan (richting Venlo) is het aantal incidenten kleiner en is geen duidelijke piek aanwezig.

### 3 De A67: beschrijving en analyse

#### 3.1 Informatie en analyse

Bij het in beeld brengen van de bestaande situatie van de A67 is gekeken naar het gebruik (hoeveel verkeer rijdt op de weg en waar, hoe verhoudt de hoeveelheid verkeer zich tot de capaciteit van de weg), de gebruikers (herkomst en bestemming), en de knelpunten ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid. Daarbij is niet alleen gekeken naar de bestaande situatie, maar is ook een doorkijk gemaakt naar de toekomstige situatie<sup>4</sup>. Er is gebruik gemaakt van diverse informatiebronnen, zoals meetgegevens van Rijkswaterstaat, verkeersmodellen en gegevens over congestie. Naast deze technische informatie zijn de gebiedskennis en gebruikerservaringen van omwonenden, weggebruikers, ambtelijke vertegenwoordigers en belangenorganisaties betrokken bij de analyse. De algemene conclusie hierbij is dat de resultaten van de participatie goed aansluiten bij de analyse op basis van de technische informatie.

#### 3.2 Verkeer, gebruikers en knelpunten

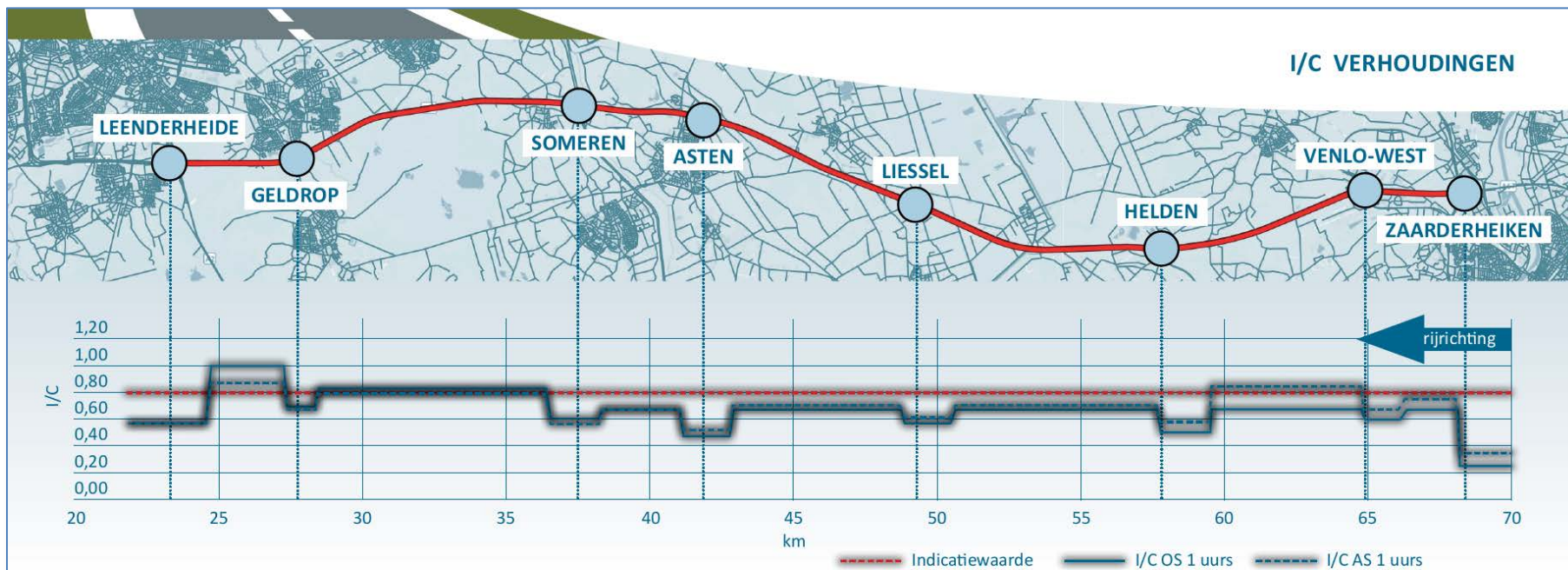
De A67 tussen Leenderheide en Zaarderheiken laat over het totale traject van ongeveer 45 km een **divers wegbeeld** zien. De weg wordt saai genoemd en er zijn delen waar de vluchtstroken en de middenberm smal zijn en de linker- en rechterrijbaan verschillen van breedte en indeling en voldoen niet overal aan de vigerende richtlijnen voor het ontwerp van nieuwe snelwegen. Op een deel van de weg is de bewegwijzering laag (de borden staan in de berm in plaats van boven de weg). In het Limburgse deel van de A67 zijn de rijstroken gescheiden door een betonnen middengeleider. Bij een aantal aansluitingen en verzorgingsplaatsen zijn de toeritten (relatief) kort en is het overzicht niet goed.

De A67 vervult een belangrijke rol voor **doorgaand, zwaar internationaal vrachtverkeer**. Een groot aandeel van het vrachtverkeer heeft een buitenlands kenteken (figuur 9) en ongeveer 60 – 65 % van het vrachtverkeer dat bij Geldrop op de A67 aanwezig is, rijdt over het gehele traject van de A67 (figuur 8). Het vrachtverkeer neemt veel ruimte in op de weg en roept veel reacties op van gebruikers (figuur 13). De grote hoeveelheid vrachtverkeer en de interactie tussen vracht- en personenauto's kunnen leiden tot irritaties over en weer, zoals ook blijkt uit reacties van weggebruikers. Dit kan ook leiden tot gevaarlijke situaties en vertraging door inhalende vrachtwagens. Uit zowel meetgegevens als uit reacties van weggebruikers komt naar voren dat de volgafstanden van vrachtwagens in veel gevallen (te) klein zijn. Dit kan, vooral als dit de vorm aanneemt van treinen van zware vrachtwagens, problemen geven bij het invoegen en bij langdurig langzaam inhalen door vrachtwagens. Ook vergroot het de kans op kop-staartbotsingen tussen vrachtwagens. Vrachtwagens zijn regelmatig betrokken bij ongevallen, waarbij de korte volgafstanden en het niet bezig zijn met de rijtaak een deel van de oorzaak kunnen zijn. De grote hoeveelheid vrachtverkeer leidt er toe dat de lage bewegwijzering niet altijd goed zichtbaar is. Dit wordt genoemd als aandachtspunt: te laat zien van de borden kan leiden tot gevaarlijke situaties, zoals op het laatste moment nog uitvoegen.

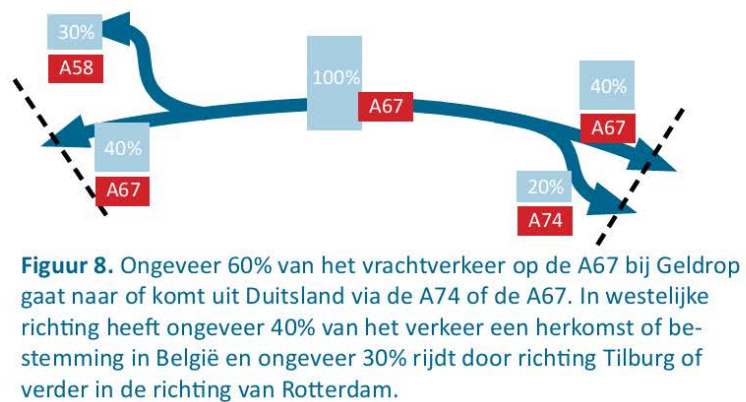
Uit de probleemanalyse blijkt dat een duidelijk **knelpunt** aanwezig is bij de **aansluiting Geldrop** voor het verkeer in westelijke richting. Op dit punt ontstaan op werkdagen nagenoeg in elke ochtendspits files, die in oostelijke richting terug kunnen slaan tot de aansluiting Someren of nog verder tot de aansluiting Asten (figuren 10 en 11).

---

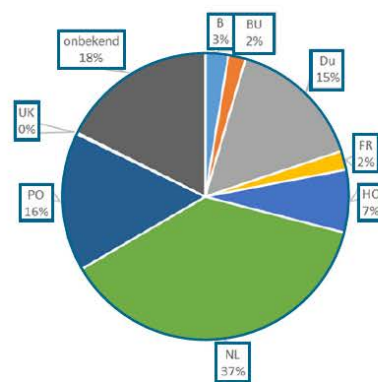
<sup>4</sup> Er is gebruik gemaakt van het verkeersmodel NRM 2017. Daarbij is met name gebruik gemaakt van de prognoses voor de verkeerssituatie in 2030 voor het CPB scenario 2030 hoog



**Figuur 7. Verhouding tussen intensiteit (I, de hoeveelheid verkeer) en de capaciteit (C, de hoeveelheid verkeer die de weg kan verwerken) voor de noordelijke rijbaan van de A67 (richting Eindhoven).** De rode stippellijn is een indicatiewaarde. Als de I/C-verhouding van een wegvak boven deze waarde komt is er een grote kans op filevorming. Deze cijfers voor de situatie in 2030 hoog laten zien dat vooral aan de beide uiteinden van de A67 de I/C-verhoudingen boven of net onder deze indicatiewaarde liggen. De ‘deuken’ in de lijn zijn de aansluitingen. Het beeld voor de andere rijbaan is vergelijkbaar.



**Figuur 8.** Ongeveer 60% van het vrachtverkeer op de A67 bij Geldrop gaat naar of komt uit Duitsland via de A74 of de A67. In westelijke richting heeft ongeveer 40% van het verkeer een herkomst of bestemming in België en ongeveer 30% rijdt door richting Tilburg of verder in de richting van Rotterdam.



**Figuur 9.** Uit waarnemingen bij het weegpunt in de A67 bij Lierop blijkt dat ongeveer 35 – 40 % van het vrachtverkeer een Nederlands kenteken heeft. De andere 60 – 65% heeft een buitenlands kenteken of een onbekende herkomst.

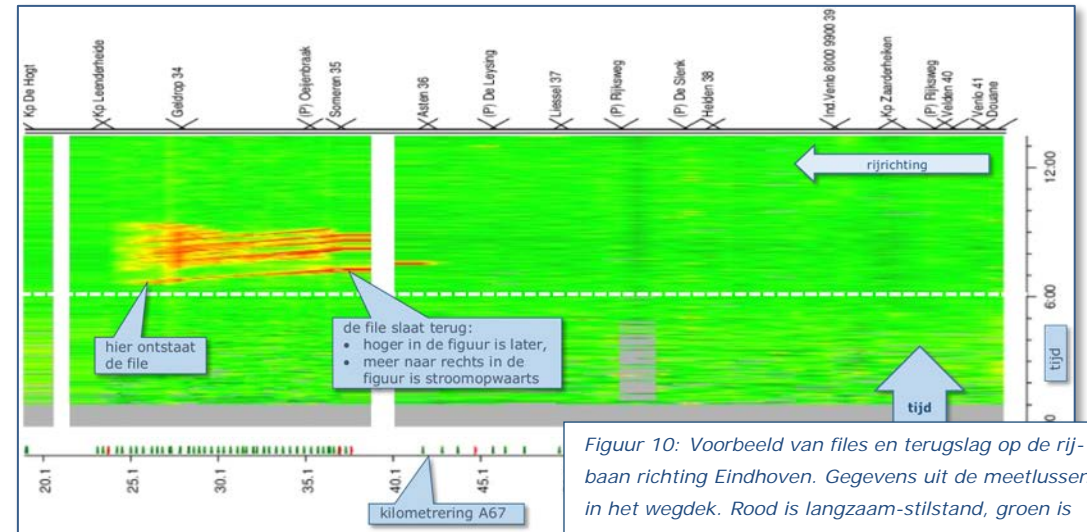


Bij de aansluiting Geldrop voegt in de ochtendspits veel verkeer in richting Leenderheide: er komt bij de aansluiting ongeveer 30% verkeer bij (figuur 5). De aansluiting is niet overzichtelijk, heeft een helling en een bocht en de invoeger eindigt bij een smal kunstwerk over de spoorlijn. De combinatie van veel doorgaand vrachtverkeer op de rechter rijbaan, veel invoegend verkeer en een onoverzichtelijke en als smal ervaren invoegstrook is de oorzaak van congestie.

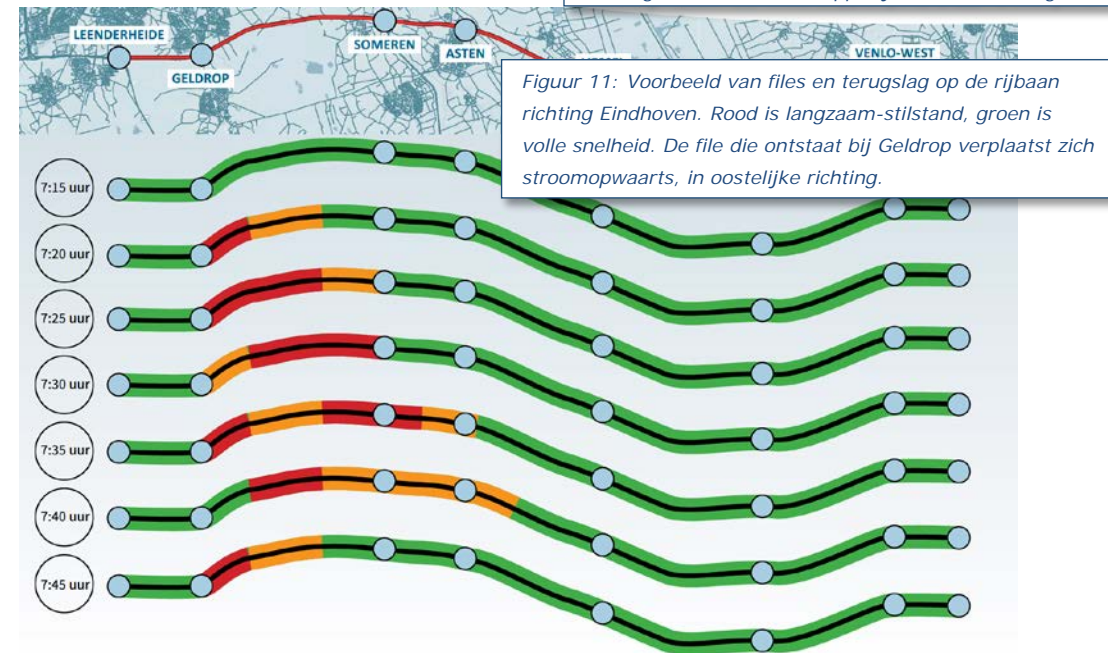
Uit ongevalsgegevens blijkt dat bij de aansluiting Geldrop op de rijbaan richting Leenderheide ook veel ongevallen plaatsvinden (figuur 6). De reacties uit de omgeving ondersteunen deze probleemanalyse: veel reacties hebben betrekking op de aansluiting Geldrop en het wegvak tot Leenderheide (figuur 12). Voor de het traject tussen Geldrop en Zaarderheiken zijn momenteel geen structurele knelpunten aanwezig ten aanzien van doorstroming en de verkeersveiligheid. Dit past bij de huidige I/C-verhoudingen<sup>5</sup> voor dit deel van de A67, die lager zijn dan 0,8 (figuur 7). De wegvakken 3 (Geldrop – Someren) en 4 (Someren – Asten) ondervinden voor het verkeer in westelijke richting de effecten van het knelpunt bij de aansluiting Geldrop door terugslag van de file, maar laten in de bestaande situatie geen structurele eigen knelpunten zien. De I/C-verhouding voor het wegvak tussen Geldrop en Someren neemt in de toekomst bij het scenario 2030 hoog toe tot een waarde rond 0,8. Bij wegvak 4 tussen Someren en Asten blijft ook in de toekomst de I/C-verhouding lager dan 0,8.

Voor de rijbaan in oostelijke richting is een **doorstromingsknelpunt** aanwezig bij de **toerit vanaf het verkeersplein Leenderheide**. Ook in de reacties van de weggebruikers wordt deze toerit als knelpunt genoemd. Voor de rest van het traject zijn geen structurele knelpunten aanwezig en ook niet door weggebruikers en omgeving genoemd.

<sup>5</sup> De verhouding tussen de intensiteit (I, de hoeveelheid verkeer) en de capaciteit (C, de hoeveelheid verkeer die een wegvak kan verwerken) is een maat voor de kans op congestie. Bij



Figuur 10: Voorbeeld van files en terugslag op de rijbaan richting Eindhoven. Gegevens uit de meetlussen in het wegdek. Rood is langzaam-stilstand, groen is volle snelheid. Over het algemeen ontstaan files bij Geldrop (laagste put van de rode vlek) en slaan terug richting Asten. De witte stippellijn is 6 uur 's morgens.



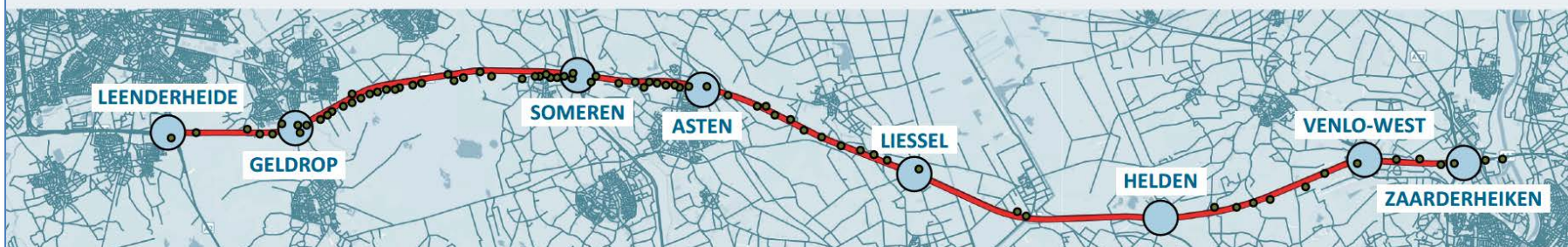
Figuur 11: Voorbeeld van files en terugslag op de rijbaan richting Eindhoven. Rood is langzaam-stilstand, groen is volle snelheid. De file die ontstaat bij Geldrop verplaatst zich stroomopwaarts, in oostelijke richting.

een I/C-verhouding groter 0,8 is de kans op congestie groot. De waarde 0,8 voor de I/C-verhouding wordt daarom gehanteerd als een indicatieve waarde voor de beoordeling.

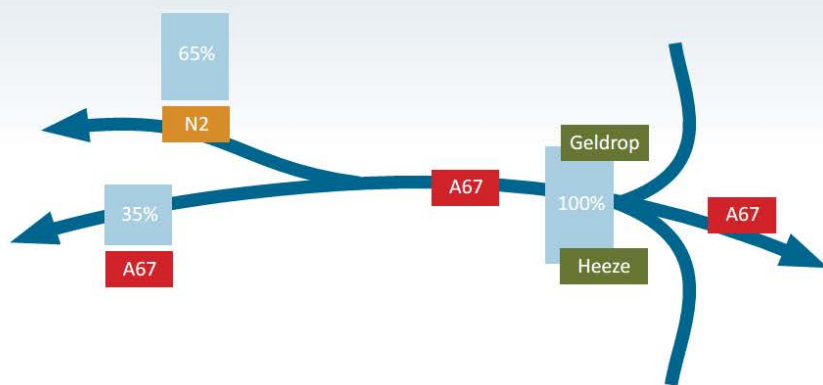
REACTIES



Figuur 12. Reacties op de website over de capaciteit vragen voor aandacht voor het westelijk deel van de A67 (elk punt is een reactie op de website)



Figuur 13. Reacties over vrachtverkeer zijn meer gespreid over het traject, waarbij ook het westelijk deel van de A67 meer reacties oproept (elk punt is een reactie op de website)



Figuur 14. Van alle verkeer op de aansluiting Geldrop gaat ongeveer een-derde van of naar de A67 en ongeveer tweede-derde via de rotonde bij Leenderheide

De capaciteit van het verkeersplein Leenderheide is voldoende voor een goede afwikkeling van het verkeer, ook in 2030.

Voor de A67 in oostelijke richting is tussen de aansluiting Sevenum (Venlo-west) en **Zaarderheiken** het effect merkbaar van een capaciteitsknelpunt op de (parallelbaan) van de A73 in het knooppunt. Files die daar ontstaan slaan terug naar de A67. Voor het deel van de A67 tussen de aansluitingen Helden en Sevenum (Venlo-west) is de avondspits maatgevend, waarbij de I/C-verhoudingen in 2030 op of boven 0,8 liggen (figuur 7), wat duidt op een kritische hoeveelheid verkeer en de kans op het ontstaan van files.

Uit de analyse van de informatie blijkt dat de A67, en vooral het westelijke gedeelte, een **dubbele functie** heeft. In de eerste plaats is de A67, zoals hierboven al beschreven, een belangrijke route voor doorgaand (vracht)verkeer tussen Duitsland (A74, A67) en (in het westen) de A67 richting Antwerpen en de A58 richting de Randstad. In de omgeving van Eindhoven heeft de A67 een belangrijke functie voor lokaal en regionaal verkeer, met een duidelijke ochtend- en avondspits en veel verplaatsingen binnen de regio Eindhoven. Dit blijkt bijvoorbeeld uit de verkeersgegevens voor de aansluiting Geldrop: ongeveer 2/3 van het verkeer dat bij deze aansluiting de A67 in westelijke richting de A67 in de ochtendspits oprijdt, verlaat de snelweg bij de eerstvolgende afrit Leenderheide weer, om verder te gaan naar een bestemming in of nabij Eindhoven (figuur 14). In de avondspits is dat omgekeerd: een groot deel van het verkeer dat bij de toerit vanaf Leenderheide naar de A67 gaat verlaat de weg weer bij de afslag Geldrop.

Een specifiek probleem van de A67 is het **parkeren van vrachtverkeer**. Langs de A67 is een aantal verzorgingsplaatsen aanwezig die 's nachts, in de weekenden en op Duitse feestdagen (oneigenlijk) worden gebruikt door vrachtwagens om te overnachten of de zondag te overbruggen. Doordat er te weinig parkeerplaatsen voor deze oneigenlijke vorm van gebruik zijn, wordt ook geparkeerd op vluchtstroken bij de toe- en afritten van de verzorgingsplaatsen. Dit

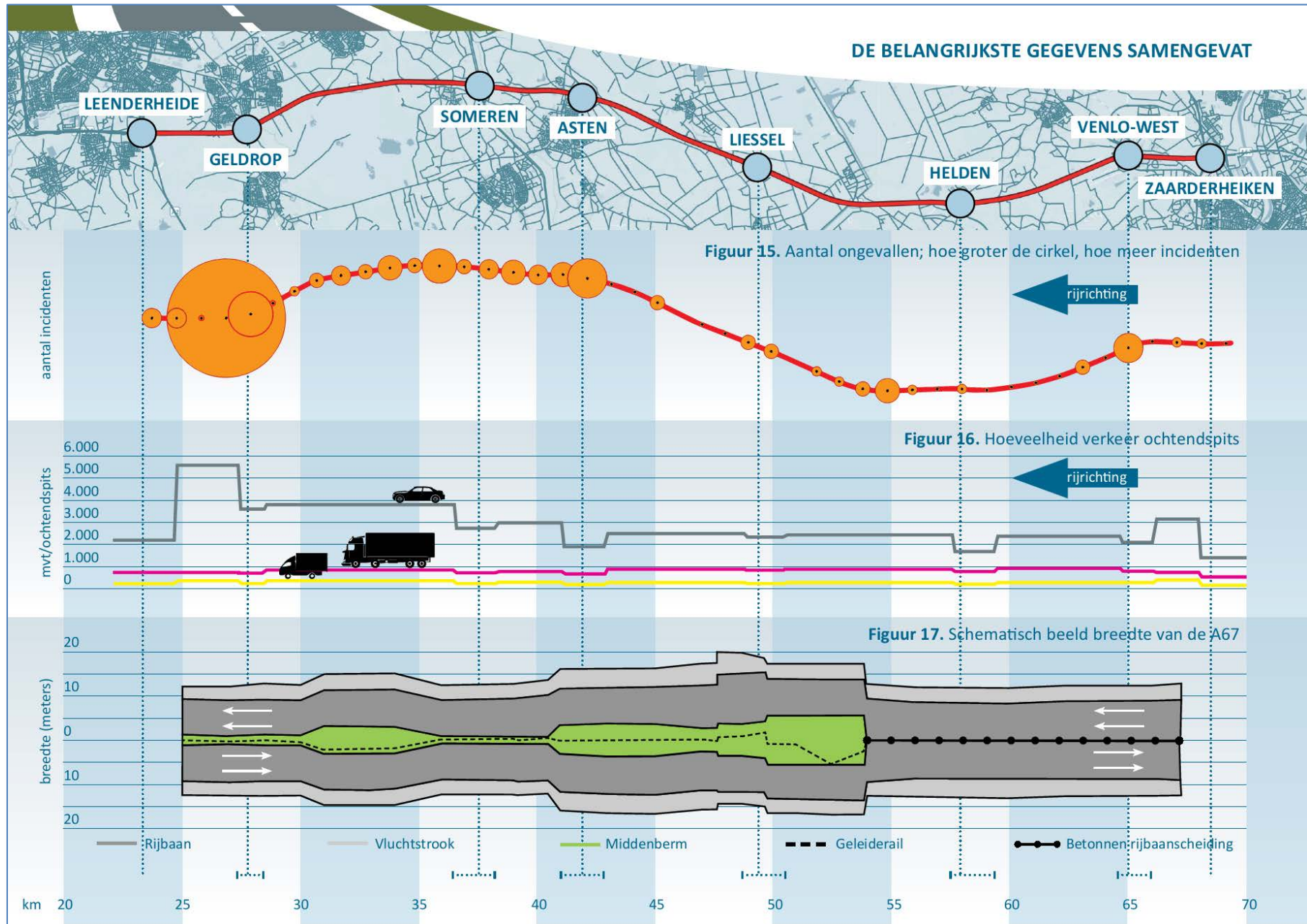
leidt tot gevaarlijke situaties. Uit reacties van weggebruikers blijkt dat dit overnachten van vrachtwagens als hinderlijk en ongewenst wordt ervaren.

### 3.3 Het studiegebied

De A67 ligt over het grootste deel van het traject in een **landelijke omgeving**. De meeste dorpskernen en woonwijken liggen op enige afstand van de snelweg. Alleen bij Geldrop en Lierop liggen woonwijken en een dorpskern relatief dicht bij de snelweg. Het meest oostelijke deel van de A67 doorsnijdt het bedrijventerrein Trade Port bij Venlo. Een aandachtspunt voor de inpassing en beoordeling van maatregelen zijn **Natura 2000-gebieden** die direct naast de A67 liggen. In de wegvakken 2 en 3 tussen Leenderheide en Someren zijn dit de Natura 2000 gebieden Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux en Strabrechtse Heide & Beuven. In wegvak 6 doorsnijdt de A67 tussen Liesel en Helden het Natura 2000 gebied Deurnsche Peel & Mariapeel.

De omwonenden van de A67, met name in het westelijk deel (Geldrop), vragen aandacht voor de **overlast** door geluid en luchtkwaliteit als gevolg van verkeer op de A67. De plaatsing van een 1.250 m lang geluidsscherm langs de A67 bij Lierop is uitgesteld vanwege deze verkenning en de kans dat bij Lierop de A67 wordt verbreed. Dit scherm is noodzakelijk vanwege de wettelijke geluidsaneringsopgave en vastgelegd in een besluit van de minister. Het plaatsen van een scherm bij Lierop is uitgangspunt bij de verdere uitwerking van de aanpak van de A67.

De bestaande situatie van de effecten van de snelweg op de luchtkwaliteit en de geluidbelasting voldoet verder aan de vigerende regelgeving. De effecten op de omgeving zijn niet aangeduid als knelpunt, maar zullen in de vervolgfase in beeld worden gebracht.



### 3.4 De problemen samengevat

Samengevat kan voor het gebruik en de problematiek van de A67 het volgende worden geconstateerd:

- De A67 vervult een belangrijke functie voor doorgaand (vracht)verkeer en is daarnaast belangrijk voor de bereikbaarheid van de zuidrand van Eindhoven; de verkeersintensiteiten zijn het grootst aan de beide uiteinden van het traject (figuur 16);
- Een groot deel van het vrachtverkeer op de A67 heeft een buitenslands kenteken;
- Op de noordelijke rijbaan (verkeer in westelijke richting) is een knelpunt aanwezig ter hoogte van de aansluiting Geldrop; de combinatie van veel doorgaand vrachtverkeer op de hoofdrijbaan, veel invoegend verkeer en een onoverzichtelijke en visueel smalle aansluiting leidt hier op nagenoeg elke werkdag tot het ontstaan van files. Op dit punt gebeuren ook veel ongevallen (figuur 15);
- Files die ontstaan bij de aansluiting Geldrop op de rijbaan richting Leenderheide slaan terug in oostelijke richting;
- De overige wegvakken van de A67 vertonen geen structurele, regelmatig terugkerende files en hebben I/C-waarden die (ook in 2030 hoog) grotendeels lager liggen dan 0,8;
- In de avondspits is de toerit vanaf Leenderheide naar de A67 een knelpunt. Ook hier gaat het om een grote hoeveelheid verkeer dat moet invoegen op de hoofdrijbaan met veel vrachtverkeer;
- De A67 heeft een niet consistente breedte van middenberm en vluchtstroken (figuur 17). Ook is een aantal toe- en afritten korter dan ze volgens de vigerende richtlijn<sup>6</sup> zouden moeten zijn (als ze nieuw zouden worden aangelegd). Dit levert echter geen structurele knelpunten op. Er wordt aandacht gevraagd voor de lage bebording op een deel van het traject;
- De doorstroming op zuidbaan van de A67 (richting oost) tussen de aansluiting Sevenum (Venlo-West) en Zaarderheiken kan worden

---

<sup>6</sup> In de richtlijnen voor het ontwerp van nieuwe autosnelwegen of aanpassingen aan bestaande autosnelwegen (Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen ROA 2014) zijn onder andere richtlijnen opgenomen voor het bepalen van de lengte van in- en uitvoegstroken. De ROA wordt geregeld vernieuwd waardoor richtlijnen kunnen veranderen. De ROA is niet bedoeld als toets van

belemmerd als gevolg van terugslag van files die ontstaan op de parallelbaan van de A73 in het knooppunt Zaarderheiken (in zuidelijke richting).

- Het parkeren van vrachtwagens op en bij de verzorgingsplaatsen langs de A67 leidt tot overlast en gevaarlijke situaties. Vooral in de weekenden en op Duitse feestdagen worden de verzorgingsplaatsen (oneigenlijk) gebruikt door vrachtwagens om te overnachten of de zondag te overbruggen.

bestaande autosnelwegen en kan bij bestaande autosnelwegen alleen worden gebruikt als indicatie van de kwaliteit. Het niet voldoen aan de huidige ROA is op zichzelf geen aanleiding voor aanpassingen.

	clusters		
	I	II	III
Smart Mobility en vraagbepenkende maatregelen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forse maatregelen voor structureel beperken van (spits)vraag door gerichte aanpak, verbeteren fiets en OV en andere maatregelen</li> <li>• Structureel verminderen (spits)vraag vrachtverkeer</li> <li>• Makkelijker en veiliger invoegen</li> <li>• Slimme handhaving van rijgedrag, parkeren, technische staat van voertuigen e.d.</li> <li>• Betere informatievoorziening (parkeren, snelheid)</li> <li>• Adaptieve maximumsnelheid</li> <li>• Stimuleren en faciliteren beter rijgedrag weggebruikers</li> <li>• Adaptief inhaalverbod vrachtwagens</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maatregelen voor verminderen van (spits)vraag door verbeteren OV, fiets en andere maatregelen</li> <li>• Verminderen (spits)vraag vrachtverkeer</li> <li>• Makkelijker en veiliger invoegen</li> <li>• Slimme handhaving van rijgedrag, parkeren, technische staat van voertuigen e.d.</li> <li>• Betere informatievoorziening (parkeren, snelheid)</li> <li>• Adaptieve maximumsnelheid</li> <li>• Stimuleren en faciliteren beter rijgedrag weggebruikers</li> <li>• Adaptief inhaalverbod vrachtwagens</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Makkelijker en veiliger invoegen</li> <li>• Slimme handhaving van rijgedrag, parkeren, technische staat van voertuigen e.d.</li> <li>• Betere informatievoorziening (parkeren, snelheid)</li> <li>• Adaptieve maximumsnelheid</li> <li>• Stimuleren en faciliteren beter rijgedrag weggebruikers</li> <li>• Adaptief inhaalverbod vrachtwagens</li> </ul>
Aanpassen infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maatwerk verbeteren van alle aansluitingen</li> <li>• Aanleg pechhavens</li> <li>• Voorzieningen voor vrachtwagenparkeren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maatwerk verbeteren overige aansluitingen</li> <li>• Verbeteren bebording</li> <li>• Aanleg pechhavens</li> <li>• Voorzieningen voor vrachtwagenparkeren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maatwerk verbeteren overige aansluitingen</li> <li>• Verbeteren bebording</li> <li>• Maatregelen Zaarderheiken / parallelbaan A73</li> <li>• Aanleg pechhavens</li> <li>• Voorzieningen voor vrachtwagenparkeren</li> </ul>
(Gedeeltelijke) capaciteitsuitbreiding	Geen	Toevoegen weefvak aan wegvak 2 Leenderheide - Geldrop in beide richtingen	2x3 wegvak 2 Leenderheide – Geldrop 2x3 wegvak 3 Geldrop – Someren 2x3 wegvak 4 Someren – Asten

## 4 Mogelijkheden om de problemen aan te pakken

### 4.1 Resultaat van de analytische fase

In de analytische fase zijn mogelijke maatregelen in beeld gebracht en beoordeeld. Er zijn maatregelen onderzocht in drie categorieën, namelijk Smart Mobility, beperkte aanpassingen van de infrastructuur en maatregelen waarbij de capaciteit van de bestaande A67 wordt uitgebreid (extra rijstroken). Bij de beoordeling van de maatregelen is rekening gehouden met de bijdrage aan het oplossen van de knelpunten (doelbereik), externe effecten, duurzaamheid, kosten en haalbaarheid. De kosten zijn indicatief in beeld gebracht.

De resultaten van de analytische fase zijn samengevat in de Notitie kansrijke oplossingsrichtingen.

### 4.2 Clusters van maatregelen

Als laatste stap in de analytische fase zijn clusters van maatregelen samengesteld<sup>7</sup>. Dit zijn groepen van maatregelen die gezamenlijk zouden moeten leiden tot het oplossen van problemen. De clusters zijn samengesteld om het onderzoek te kunnen doen. Het is niet uitgesloten dat het uiteindelijke voorkeursalternatief bestaat uit maatregelen uit verschillende clusters.

**Cluster I** is voor het bereiken van de doelstellingen (zowel voor de doorstroming als de verkeersveiligheid) sterk afhankelijk van Smart Mobilitymaatregelen. Bij dit cluster zijn dus forse inspanningen nodig voor het implementeren en operationeel houden van Smart Mobility

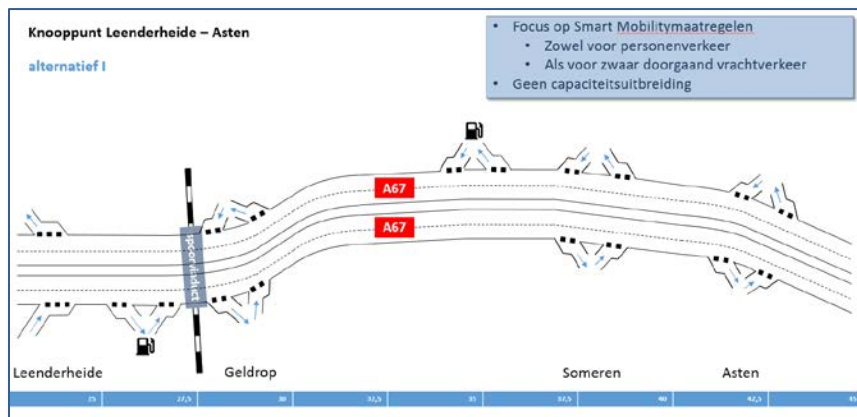
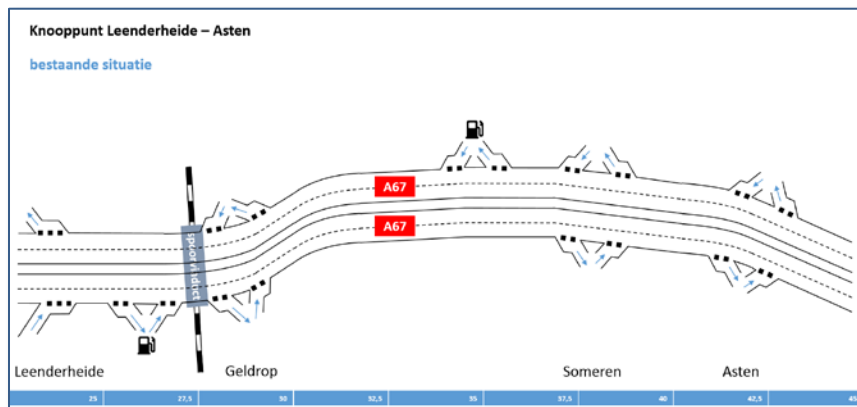
maatregelen. Er is daarbij aandacht nodig voor zowel personenverkeer als voor de specifieke problemen die zijn gerelateerd aan de grote hoeveelheid zwaar doorgaand vrachtverkeer.

**Cluster II** bestaat uit een mix van Smart Mobilitymaatregelen en beperkte uitbreiding van de capaciteit in de vorm van een lang weefvak tussen de aansluiting Geldrop en Leenderheide (beide richtingen). Deze capaciteitsuitbreiding richt zich op het belangrijkste knelpunt. In dit cluster moeten Smart Mobilitymaatregelen een belangrijke aanvullende bijdrage leveren aan het oplossen van de doorstromingsknelpunten en tevens aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Ook in dit cluster geldt dat Smart Mobilitymaatregelen nodig zijn om de specifieke knelpunten als gevolg van het doorgaand vrachtverkeer aan te pakken.

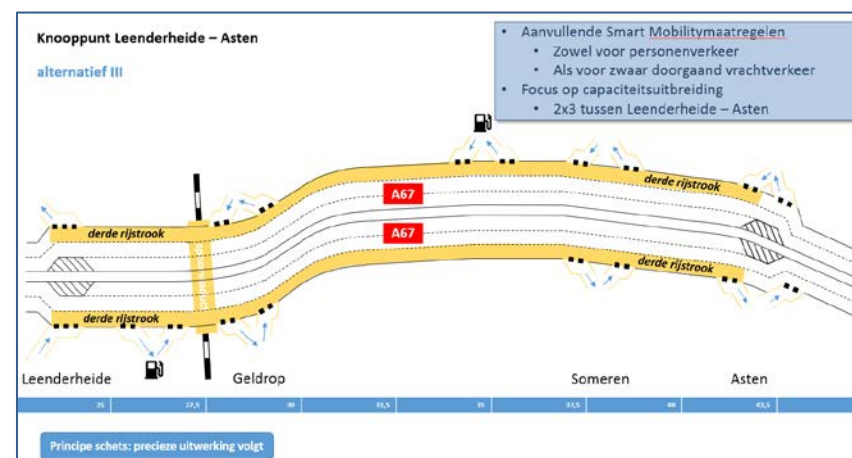
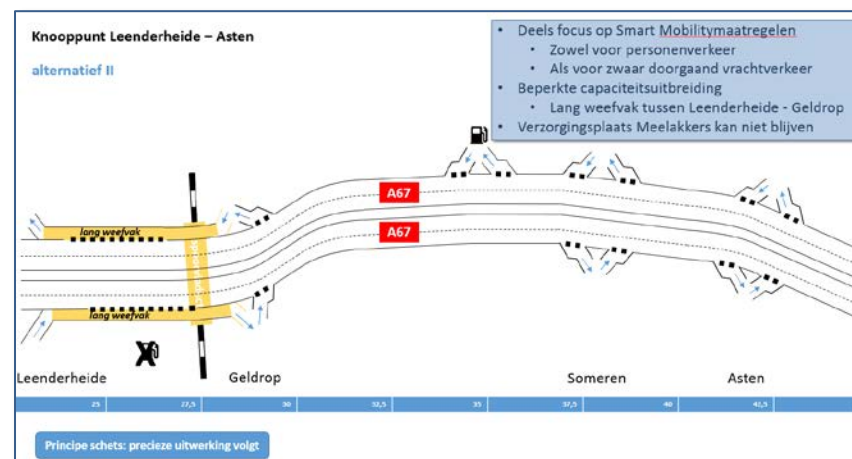
Bij **cluster III** is het uitgangspunt dat uitbreiding van de capaciteit de belangrijkste bijdrage levert aan het oplossen van de knelpunten. De uitbreiding van de capaciteit bestaat bij dit cluster uit het verbreden van de A67 van 2x2 naar 2x3 stroken tussen Leenderheide en de aansluiting Asten. In dit cluster is de bijdrage van Smart Mobility aanvullend en meer gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid dan op het verbeteren van de doorstroming. Ook in dit cluster zijn Smart maatregelen opgenomen gerelateerd aan de specifieke problematiek van het vrachtverkeer.

---

<sup>7</sup> In een eerder stadium van de verkenning werd dit nog aangeduid als 'maatregelpakketten'. We gebruiken nu het begrip clusters om tot uitdrukking te brengen dat (in de beoordelingsfase en zeef 2) nog enige uitwisseling van maatregelen mogelijk is



Figuur 18: Schematisch beeld van de bestaande situatie en de alternatieven



Het verschil tussen de alternatieven II en III is niet alleen gelegen in de lengte van het traject dat wordt verbreed, maar ook de vorm waarin dit wordt gedaan bij het wegvak tussen Geldrop en Leenderheide. Bij alternatief II wordt uitgegaan van een derde strook (in de vorm van een lang weefvak) die aan de buitenkant wordt toegevoegd. De in- en uitvoegers lopen daarbij over in de derde strook. Bij alternatief III gaat het om een reguliere verbreding van 2x2 naar 2x3 met (daarnaast) de in- en uitvoegers.



## 5 De beoordelingsfase: wat wordt onderzocht?

### 5.1 Doel van de beoordelingsfase

De beoordelingsfase van een MIRT-Verkenning is er op gericht een keuze mogelijk te maken van de maatregelen die zullen worden uitgevoerd. Het besluit hierover - zief 2 volgens de MIRT-systematiek – markeert het einde van de MIRT Verkenning en de overgang naar de fase van de planuitwerking. De milieuinformatie om de keuze mogelijk te maken wordt opgenomen in het MER.

### 5.2 Clusters: uitwerking tot alternatieven

#### 5.2.1 Van clusters naar alternatieven

De clusters van kansrijke maatregelen worden in de beoordelingsfase uitgewerkt tot de **alternatieven**. Deze uitwerking is de eerste stap in de beoordelingsfase, die nodig is om de clusters van maatregelen op een zodanig concreet uitwerkingsniveau te brengen dat een goede analyse van doelbereik, effecten en kosten mogelijk wordt.

Voor de maatregelen die bestaan uit het fysiek uitbreiden van de capaciteit en de kleinere aanpassingen aan de infrastructuur, vraagt dit een verdere uitwerking in de vorm van een wegontwerp dat voldoet aan de ontwerprichtlijnen en waarbij rekening wordt gehouden met de omgevingsfactoren. Bij de uitwerking wordt een iteratief werkproces gevolgd waarin kan blijken dat het noodzakelijk is aanvullende maatregelen op te nemen. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als uit doorrekening van de verkeerseffecten blijkt dat verschuivingen van verkeersstromen leiden tot nieuwe doorstromingsknelpunten. Het verkeersplein Leenderheide is in dit opzicht een aandachtspunt.

De omgeving (burgers, belangengroepen, lokale overheden e.d.) wordt bij het ontwerpproces betrokken. In het ontwerpproces wordt rekening gehouden met beperkingen (en kansen) die de omgeving biedt. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om de Natura 2000 gebieden, maar ook woongebieden kunnen van belang zijn.

Voor Smart Mobilitymaatregelen wordt een ander ontwerpproces opgezet. Daarbij wordt voor de specifieke opgaves van Smart Mobility binnen de drie alternatieven onder andere aandacht besteed aan de verwachte bijdrage aan het doelbereik, techniek en technische ontwikkelingen, rolverdeling tussen marktpartijen en overheid en nieuwe manieren (en de rol van de overheid daarin) die mogelijk noodzakelijk kunnen zijn om Smart Mobilitymaatregelen voor de A67 (verder) te ontwikkelen, te implementeren en bestendig in bedrijf te houden. Dit wordt afgestemd met SmartwayZ.NL.

In de beoordelingsfase wordt een raming gemaakt van de kosten van de alternatieven. Het detailniveau van deze raming en de mate van onzekerheid van de raming passen bij het niveau van de beoordelingsfase. De uitkomsten van de ramingen worden ook gebruikt voor de MKBA, de maatschappelijke kosten-batenanalyse.

#### 5.2.2 De alternatieven

Op grond van de resultaten van de analytische fase is er voor gekozen in de beoordelingsfase (in het MER) de volgende alternatieven te onderzoeken (figuur 18):

- **Alternatief I: Smart Mobility**
- **Alternatief II: Wegverbreding door toevoegen lang weefvak (beide richtingen) tussen Leenderheide en Geldrop, met aanvullende Smart Mobilitymaatregelen**
- **Alternatief III: Wegverbreding naar 2x3 stroken tussen Leenderheide en Asten, met aanvullende Smart Mobilitymaatregelen**

Bij alternatief I wordt beoogd de doelen zo veel mogelijk te realiseren zonder fysieke uitbreiding van de A67. Het doelbereik van dit alternatief is dus sterk afhankelijk van Smart Mobility. Bij de alternatieven II en III levert Smart Mobility een (bijkomende) bijdrage aan het bereiken van doelen. Bij alle alternatieven horen tevens maatregelen ten behoeve van het vrachtverkeer (zoals voorzieningen voor vrachtwagenparkeren).

hoofdaspect	niveau 2	niveau 3	indicator	aanpak	
Verkeer en vervoer	Doorstroming en bereikbaarheid	doorstroming	I/C-verhoudingen voor A67 en relevante delen van het netwerk	kwantitatief	
			reistijdfactor (spits tov free flow) voor belangrijke H-B-relaties	kwantitatief	
			effect op filekiemen	kwantitatief	
			betrouwbaarheid reistijd	kwantitatief	
			robuustheid (beschikbaarheid alternatieve routes)	kwantitatief	
			toekomstvastheid	kwantitatief	
			voertuigverliesuren (per jaar) vrachtverkeer	kwantitatief	
			voertuigverliesuren (per jaar) personenverkeer	kwantitatief	
			bereikbaarheid	bereikbaarheid woon- en werkgebieden	kwantitatief
	netwerkeffect (ook onderliggend wegennet)		barrièrewerking	kwantitatief	
			intensiteiten op hoofdwegen	kwantitatief	
			intensiteiten op onderliggend wegennet	kwantitatief	
			vervoersprestatie (voertuigkilometers/jaar) per wegcategorie	kwantitatief	
Verkeersveiligheid en beleving	hoofdwegennet	kans op ongevallen (kans*vtgkm)	kwantitatief		
		onderliggend wegennet	kans op ongevallen (kans*vtgkm)	kwantitatief	
		impact van vrachtverkeer	kwantitatief en kwalitatief		
Duurzaamheid	Energie en grondstoffen hardware	energiegebruik van aanleg en onderhoud infrastructuur	kwantitatief	kwantitatief	
		gebruik primaire grondstoffen (Lifecycle)	kwantitatief	kwantitatief	
	Energie en emissies gebruik	energiegebruik gebruiksfase (door weggebruikers minus eventuele opwekking)	TJ/jaar	kwantitatief	
		emissie broeikasgassen gebruikers	tonnen per jaar	kwantitatief	
		emissie NOx en PM10	tonnen per jaar	kwantitatief	
Externe effecten	Leefbaarheid	geluid	aantal woningen per geluidbelastingsklasse	kwantitatief	
			geluidbelast oppervlak	kwantitatief	
			gewogen geluidhinder	kwantitatief	
			slaapverstoring	kwantitatief	
			aantal woningen per concentratieklasse NO <sub>2</sub>	kwantitatief	
		lucht	aantal woningen per concentratieklasse PM <sub>10</sub> en PM <sub>2,5</sub>	kwantitatief	
			externe veiligheid	plaatsgebonden risico	kwantitatief
		gezonde leefomgeving	groepsrisico	kwantitatief	
			hinder in de aanlegfase	gezondheid effect screening (GES)	kwantitatief
		Ruimte en ruimtegebruik	wonen en werken	kwantitatieve beschrijving	kwantitatief
	sloop en/of verplaatsing van woningen en bedrijven			kwantitatief	
	ontsluiting lokale functies			kwantitatief (erftoegangen en percelen)	
	Bodem, water en klimaatadaptatie	oppervlaktewater	noodzaak tot verplaatsen c.q. inpassen van grote kabels en leidingen	kwantitatief	
			kwaliteit	kwantitatief	
		grondwater	kwantiteit (watersysteem)	kwantitatief	
			kwaliteit	kwantitatief	
		bodem	kwantiteit (grondwatersysteem)	kwantitatief	
			bodemkwaliteit	kwantitatief	
	Natuur	beschermde natuurwaarden	zetting	kwantitatief	
			effect op beschermde gebieden (Natura 2000 en Natuurnetwerk)	kwantitatief	
			effect op beschermde soorten	kwantitatief	
			overige effecten (soorten)	kwantitatief	
	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	landschapsstructuur	effect op landschapsstructuur	kwantitatief	
			ruimtebeslag in waardevolle gebieden	kwantitatief	
			monumenten	effect op monumenten (verlies en effect op context)	kwantitatief
			cultuurhistorisch waardevolle structuren	effect op structuren	kwantitatief
			archeologische waarden	kans op aantasting archeologische (verwachtings)waarden	kwantitatief
Techniek en innovatie	Techniek	technische beschikbaarheid, betrouwbaarheid en aandeel gebruikers	kwantitatief		
		afhankelijkheid van externe partijen	kwantitatief		
Kosten en baten	Kosten	mate van toepassen van technische innovaties	kwantitatieve beoordeling		
		investeringskosten	kwantitatief		
	Kosten en baten	kosten van exploitatie, beheer en onderhoud (lifecycle)	kwantitatief		
		MKBA	kwantitatief		

## 6 Aanpak van het onderzoek

### 6.1 Het beoordelingskader

In de beoordelingsfase volgt na het uitwerken van de alternatieven het onderzoek van doelbereik, effecten en kosten. Daarbij wordt een beoordelingskader gehanteerd dat past bij een MER in een MIRT Verkenning en (dus) afwijkt van het beoordelingskader van de analytische fase.

Een deel van de criteria is gekoppeld aan de doelstellingen. Dit betekent dat het probleemoplossend vermogen van de alternatieven (het doelbereik) zal worden beschreven op basis van die criteria. Deze zijn in de tabel zijn deze criteria **lichtblauw** gemaakt.

Het onderzoek is er op gericht een onderbouwde keuze mogelijk te maken van de maatregelen die zullen worden opgenomen in het voorkeursalternatief. Daartoe worden de effecten van de alternatieven in beeld gebracht, maar zal – waar nodig en zinvol – ook aandacht worden besteed aan de effecten en bijdrage aan het doelbereik van afzonderlijke maatregelen.

In het onderzoek wordt gekeken naar de toekomstige situatie. Voor de verkeersgegevens gebeurt dat met het NRM<sup>8</sup>, waarin ook de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen worden meegenomen en rekening wordt gehouden met twee toekomstscenario's<sup>9</sup>. Bij de effecten op verkeer wordt in principe gekeken naar het gehele netwerk. Waar nodig en zinvol wordt in de beschrijving van de effecten onderscheid gemaakt voor bijvoorbeeld type verkeer (vracht of personen) of wegcategorie (snelweg of provinciale en gemeentelijke wegen).

<sup>8</sup> Het Nederlands Regionaal Model van Rijkswaterstaat.

Het beoordelingskader bestaat uit een groot aantal indicatoren. In het onderzoek wordt per indicator een beoordeling gemaakt van de alternatieven. Daarbij wordt waar nodig gebruik gemaakt van resultaten van rekenmodellen.

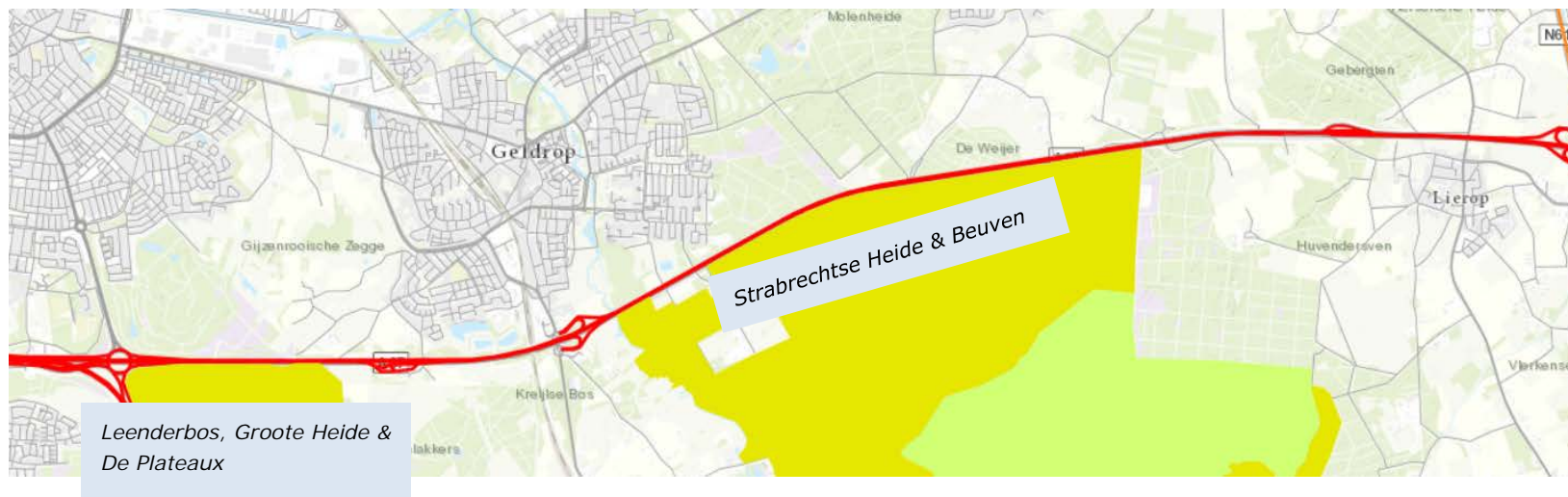
### 6.2 Aanpak van het onderzoek

De effecten van de alternatieven worden beschreven aan de hand van het beoordelingskader. De effecten worden vergeleken met de referentiesituatie. Waar mogelijk en zinvol worden de effecten kwantitatief in beeld gebracht en vergeleken met de referentiesituatie. Er wordt daarbij gebruik gemaakt van rekenmodellen, bijvoorbeeld voor verkeer, en geluid en luchtkwaliteit. Zo nodig worden meerdere rondes van berekeningen uitgevoerd. Dit kan nodig zijn als uit een eerste doorrekening blijkt dat alternatieven moeten worden geoptimaliseerd.

In het MER worden de effecten van de alternatieven beoordeeld, in vergelijking met de referentiesituatie. Daarbij wordt de volgende schaal gebruikt:

- ++ veel beter dan de referentiesituatie
- + beter dan de referentiesituatie
- 0/+ in beperkte mate beter dan de referentiesituatie
- 0 ongeveer gelijk aan de referentiesituatie
- 0/- in beperkte mate slechter dan de referentiesituatie
- slechter dan de referentiesituatie
- veel slechter dan de referentiesituatie'

<sup>9</sup> Gebaseerd op: Nederland in 2030-2050: twee referentiescenario's – Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving', kortweg WLO, opgesteld door het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) en het CPB (Centraal Planbureau).



*Figuur 19: Natura 2000 gebieden grenzend aan het westelijk deel de A67. Bij het Natura 2000 gebied Deurnsche Peel & Mariapeel is geen verbreding voorzien.*

### 6.3 Referentiesituatie

In het onderzoek worden de effecten van de alternatieven (zowel ten aanzien van het doelbereik als de andere effecten) in beeld gebracht en beoordeeld in vergelijking met de referentiesituatie. De referentiesituatie is de toekomstige situatie die zou ontstaan als de voorgenomen aanpak van de A67 niet zou plaatsvinden. Bij de referentiesituatie (en dus ook bij de alternatieven) wordt in principe gekeken naar het jaar 2030. In het MER wordt een doorkijk opgenomen voor de periode tot 2040. Onderdeel van de referentiesituatie zijn onder andere ruimtelijke ontwikkelingen waarover al concrete ruimtelijke besluiten zijn genomen. Bij het opstellen van het MER zal worden nagegaan welke ontwikkelingen in de referentiesituatie moeten worden opgenomen. Voor woningbouwprojecten gaat het daarbij vooral om de aantallen woningen, de (globale) situering van de woningen en de bereikbaarheidsmaatregelen die als onderdeel van die ontwikkelingen worden genomen en de verkeersaantrekkende werking. Voor bedrijventerreinen en andere ontwikkelingen gaat het om vergelijkbare karakteristieken.

In de referentiesituatie zal specifieke aandacht worden besteed aan regionale ontwikkelingen op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit. Met SmartwayZ.NL wordt afgestemd welke ontwikkelingen in de referentiesituatie moeten worden opgenomen. Het kan daarbij gaan om ontwikkelingen op het gebied van Smart Mobility en om aanpassingen of uitbreidingen van infrastructuur. Als daartoe aanleiding bestaat kan er voor worden gekozen in het MER te werken met meerdere referentiesituaties, bijvoorbeeld door ook een referentiesituatie op te nemen waarin ook de effecten van minder zekere ontwikkelingen worden opgenomen.

### 6.4 Mitigerende en compenserende maatregelen

Het onderzoek van de effecten van de alternatieven geeft inzicht in de eventuele noodzaak of wenselijkheid van mitigerende en/of compenserende maatregelen. Mitigerende maatregelen zijn aanvullende maatregelen om de effecten te beperken. Voorbeeld hiervan zijn het

toepassen van een stille verharding of plaatsen van geluidschermen. Compenserende maatregelen kunnen bijvoorbeeld nodig zijn als natuurgebied wordt aangetast. Ze kunnen dan bestaan uit het inrichten van nieuwe natuur.

In de fase van het onderzoek van de effecten wordt in beeld gebracht welke mitigerende maatregelen in de alternatieven worden opgenomen, welke compenserende maatregelen nodig zijn en wat de effecten van de alternatieven zijn als deze maatregelen worden meegenomen. Ook de kosten van de mitigerende maatregelen en compenserende maatregelen worden geraamd en toegevoegd aan de kosten van de alternatieven.

### 6.5 Passende beoordeling

In het MER worden onder andere de effecten van de alternatieven op Natura 2000 gebieden beschreven. Gezien de ligging van Natura 2000 gebieden (direct grenzend aan de bestaande A67) zijn significant negatieve effecten op voorhand niet uitgesloten. Er wordt daarom bij het MER ook een passende beoordeling op basis van de Wet natuurbescherming uitgevoerd. Het detailniveau daarvan zal aansluiten bij het niveau van het te nemen besluit (de structuurvisie).

### 6.6 Maatschappelijke kosten-batenanalyse

Naast het onderzoek van de effecten en het in beeld brengen van de mate van doelbereik van de alternatieven wordt in de beoordelingsfase een MKBA opgesteld. In zo'n Maatschappelijke kosten-batenanalyse worden enerzijds de kosten van de maatregelen beschreven en wordt anderzijds in beeld gebracht welke positieve en negatieve baten de alternatieven tot gevolg hebben. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om het lager worden van verlieskosten als gevolg van congestie en ongevallen. De MKBA wordt opgesteld aan de hand van de richtlijnen die daarvoor van toepassing zijn.



## 7 Naar een voorkeursalternatief

### 7.1 Het kiezen van het voorkeursalternatief

Het onderzoek van de beoordelingsfase levert de informatie die nodig is om het voorkeursalternatief te kiezen. De keuze wordt gemaakt door de minister van IenW, daarin geadviseerd door (in dit geval) de Programmaraad van SmartwayZ.NL. Het is de bedoeling dat eind 2018 het voorkeursalternatief wordt gekozen.

In principe bestaat het voorkeursalternatief uit één van de drie alternatieven, maar het is niet uitgesloten dat het uiteindelijke voorkeursalternatief zal bestaan één van de alternatieven waarbij één of meerdere maatregelen niet worden opgenomen in het voorkeursalternatief, maar waarbij ook maatregelen uit een van de andere alternatieven kunnen worden toegevoegd. Of en in hoeverre een dergelijk 'samengesteld' voorkeursalternatief zal worden gekozen hangt onder andere af van de onderzoeken die in de beoordelingsfase zullen worden uitgevoerd.

### 7.2 Opnemen van het Voorkeursalternatief in een Structuurvisie

Het voorkeursalternatief zal worden opgenomen in een Structuurvisie voor de A67. De inhoud van de Structuurvisie en het gebied waar de Structuurvisie betrekking op zal hebben is afhankelijk van de maatregelen die in het voorkeursalternatief worden opgenomen.

Het ontwerp van de Structuurvisie wordt gezamenlijk met het plan-MER ter visie gelegd. Naar het zich nu laat aanzien zal dat eind 2018 plaatsvinden. In de periode dat de ontwerp-structuurvisie ter inzage ligt kunnen zienswijzen worden ingediend. In deze periode worden ook adviezen gevraagd van de Commissie m.e.r. en andere betrokken overheden en instanties.

## Begrippen en afkortingen

**I/C-verhouding** de verhouding tussen de intensiteit (I, de hoeveelheid verkeer) en de capaciteit (C) op een wegvak.

**m.e.r.** milieueffectrapportage, de procedure

**MER** milieueffectrapport, rapport dat wordt opgesteld in een m.e.r.-procedure

**MIRT** Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. De Rijksoverheid werkt samen met decentrale overheden aan ruimtelijke projecten en programma's voor elke regio in Nederland. Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) richt zich op financiële investeringen in deze programma's en projecten.

**Natura 2000** een Europees netwerk van natuurgebieden dat de biodiversiteit moet bevorderen door geïsoleerd liggende gebieden met elkaar te verbinden zodat planten en dieren tussen gebieden kunnen migreren. De Natura 2000-gebieden zijn aangewezen in het kader van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen.

**Passende beoordeling** als niet kan worden uitgesloten dat een plan of project significante gevolgen heeft voor een Natura 2000 gebied (dit betekent dat het bereiken van de instandhoudingsdoelstellingen in gevaar kan komen), dan moet een Passende beoordeling worden gemaakt. Daarin wordt dieper ingegaan op de gevolgen voor Natura 2000-gebieden. De passende beoordeling moet bepalen of de kans op significant negatieve effecten reëel is.