



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

## **Structuurvisie**

A67 Leenderheide – Zaarderheiken

Versie 01

Datum	5 december 2019
Status	Definitief

## Colofon

Versie	1.0
Opdrachtgever	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Auteur	Antea Group Sander Zondervan Lex Runia Anne Oerlemans

## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1	De MIRT-Verkenning A67 Leenderheide – Zaarderheiken	4
1.2	Waarom een structuurvisie?	4
1.3	Plangebied	5
1.4	Kaders	5
1.5	Participatie en raadpleging	7
1.6	Opbouw van deze structuurvisie	7
<b>2</b>	<b>Het programma SmartwayZ.NL en de verkenning A67</b>	<b>8</b>
2.1	SmartwayZ.NL	8
2.2	Smart Mobility	10
2.3	Plaats van de A67 in het programma SmartwayZ.NL	10
<b>3</b>	<b>A67: Probleemanalyse en doelstelling</b>	<b>11</b>
3.1	Probleemanalyse	11
3.2	Doelstelling en ambities voor de A67	14
<b>4</b>	<b>Oplossingsrichtingen A67 Leenderheide – Zaarderheiken</b>	<b>15</b>
4.1	De m.e.r.-procedure	15
4.2	Drie alternatieven	17
4.3	Resultaten van het onderzoek	20
4.4	Conclusie en voorkeursbeslissing	22
4.5	Effecten van het voorkeursalternatief	27
4.6	Passende beoordeling van het voorkeursalternatief	28
<b>5</b>	<b>De voorkeursbeslissing</b>	<b>29</b>
5.1	Perspectief	29
5.2	Toekomstvaste aanpak van de A67 tussen Geldrop en Leenderheide	29
5.3	Aanvullende maatregelen (korte termijn)	30
5.4	Monitoring en evaluatie	30
<b>6</b>	<b>Naar realisatie van de voorkeursbeslissing</b>	<b>31</b>
6.1	Verbreding A67 Geldrop – Leenderheide	31
6.2	Maatregelen voor de korte termijn	31
6.3	Smart Mobility	31
6.4	Duurzaamheid	32
6.5	Monitoring en evaluatie	32
<b>7</b>	<b>Participatie</b>	<b>33</b>
7.1	Hoe is de omgeving betrokken geweest?	33
7.2	Resultaten van inspraak en advies op Ontwerp Structuurvisie	33

### *Bijlagen (separaat):*

- Milieueffectrapport A67 Leenderheide – Zaarderheiken
- Passende beoordeling Voorkeursalternatief
- Participatieverslag
- Verslag inspraak en advies (*in te voegen na terinzagelegging*)

## 1 Inleiding

### 1.1 De MIRT-Verkenning A67 Leenderheide – Zaarderheiken

De doorstroming en verkeersveiligheid op de A67 tussen knooppunten Leenderheide en Zaarderheiken laat te wensen over. De oorzaken hiervan zijn een drukke snelweg, een hoog aandeel (internationaal) vrachtverkeer, smalle en korte toe- en afritten en een gebrek aan parkeerplaatsen voor vrachtverkeer. De problemen op dit traject waren aanleiding voor de Minister van Infrastructuur en Milieu<sup>1</sup> om in oktober 2016 een startbeslissing te nemen voor de start van de MIRT<sup>2</sup>-verkenning A67 Leenderheide – Zaarderheiken<sup>3</sup>. Het project maakt onderdeel uit van SmartwayZ.NL.

In de MIRT-verkenning zijn drie pakketten met maatregelen onderzocht. De pakketten verschillen in de hoeveelheid Smart Mobility-maatregelen en capaciteitsuitbreiding. De pakketten zijn onderzocht en beoordeeld op hun effecten op onder andere de verkeersdoorstroming, verkeersveiligheid, geluid en natuur. Naar aanleiding van deze beoordeling is een voorkeursalternatief (VKA) gekozen. Het VKA is in hoofdstuk 5 beschreven.

### 1.2 Waarom een structuurvisie?

Op basis van de Tracéwet wordt voor grote aanpassingen aan rijksinfrastructuur, zoals bij de A67, een structuurvisie opgesteld. Voorliggende structuurvisie legt de resultaten die zijn verkregen in de MIRT-verkenning vast. De visie geeft een gebiedsbeschrijving, maakt de problematiek duidelijk en geeft een doorkijk naar mogelijke oplossingsrichtingen. Tenslotte geeft de structuurvisie het gekozen besluit (het voorkeursalternatief) weer.

Ten behoeve van de structuurvisie moet een plan-m.e.r-procedure<sup>4</sup> doorlopen worden. Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r) heeft als doel het milieu een volwaardige plaats te geven in de bestuurlijke besluitvorming. In een m.e.r.-procedure wordt door middel van een inhoudelijke en procesmatige aanpak de benodigde milieu-informatie geleverd en de besluitvormingsprocedure gestroomlijnd.

Zo wordt het milieu (woon- en leefmilieu, natuur, landschap, cultuurhistorie, etcetera) volwaardig betrokken in de planvorming om te komen tot een Structuurvisie en een Voorkeursalternatief. Het milieueffectrapport (MER) bevat daarvoor de relevante milieu-informatie.

---

<sup>1</sup> Inmiddels is de naam gewijzigd in Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, afgekort IenW

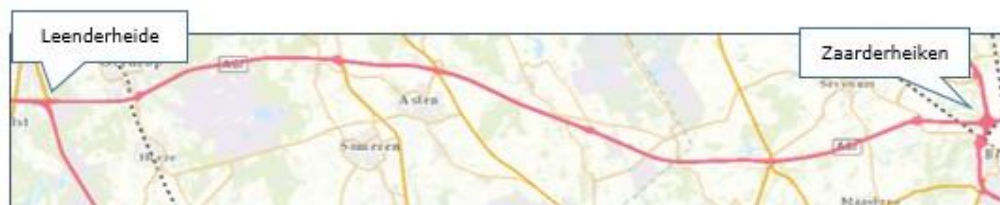
<sup>2</sup> MIRT betekent Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Dit is een programma van IenW waarin alle infrastructuurprojecten zijn opgenomen. Zie verder paragraaf 1.4.3 in deze structuurvisie

<sup>3</sup> In te zien via [www.mirtA67.nl](http://www.mirtA67.nl)

<sup>4</sup> De afkorting **m.e.r.** staat voor de procedure van de milieueffectrapportage en de afkorting **MER** wordt gebruikt voor het milieueffectrapport waarin de resultaten van de effectenonderzoeken zijn opgenomen.

### 1.3 Plangebied

De MIRT-verkenning richt zich op de A67 tussen de knooppunten Leenderheide en Zaarderheiken. Ook voor de westelijke parallelbaan van de A73 ten zuiden van het knooppunt Zaarderheiken is een maatregel beschouwd. In deze Structuurvisie is een verbreding van de A67 tussen het knooppunt Leenderheide en de aansluiting Geldrop opgenomen en zijn aanvullende maatregelen opgenomen voor de A67 tussen de aansluiting Geldrop en het knooppunt Zaarderheiken. Het plangebied voor deze Structuurvisie is derhalve de gehele A67 tussen de beide knooppunten (figuur 1.1).



Figuur 1.1: Plangebied van de structuurvisie A67 Leenderheide en Zaarderheiken

### 1.4 Kaders

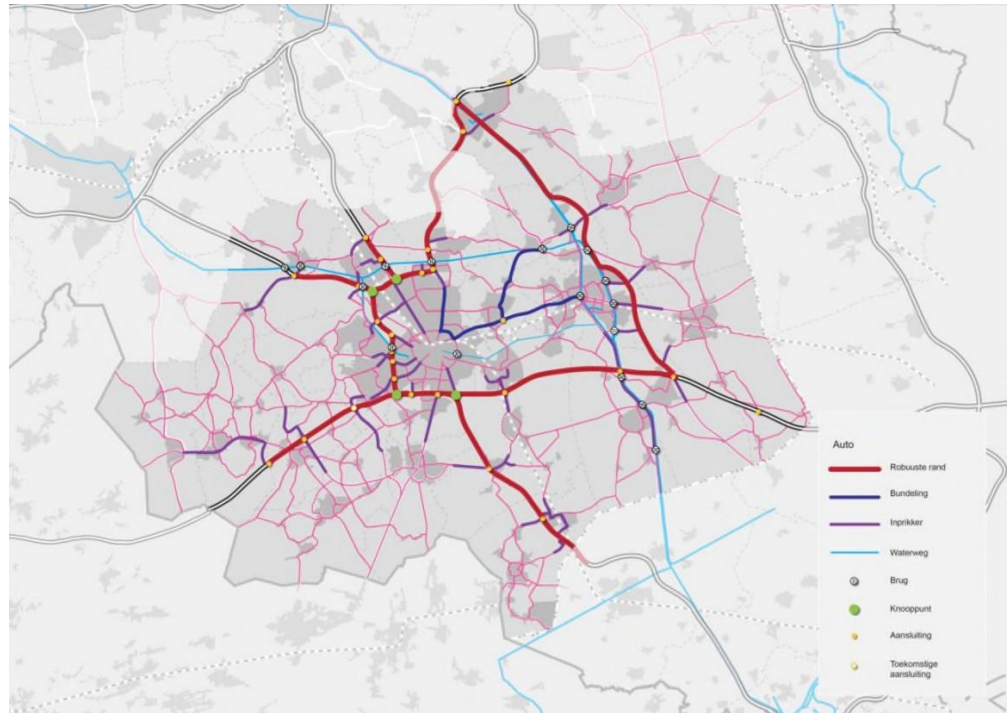
#### 1.4.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)*

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het Rijk ambities van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland in 2040. Het Rijk heeft de ambitie Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te maken. De aanpak om dit te bereiken bestaat uit het creëren van een excellent internationaal vestigingsklimaat, het ruimte bieden voor regionaal maatwerk, het voorop zetten van de gebruiker, het scherp prioriteren van ruimtelijke ontwikkelingen en het met elkaar verbinden van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen.

In de SVIR wordt beschreven dat het verbeteren en zekerstellen van de bereikbaarheid aangepakt gaat worden door het treffen van slimme maatregelen, innoveren en vasthouden. Met slim investeren worden knelpunten aangepakt waar de meeste economische waarde kan worden gegenereerd. Innovatie wordt ingezet om het mobiliteitssysteem beter te benutten. In stand houden van de netwerken door goed beheer en onderhoud is het fundament voor het robuuste en samenhangende netwerk.

#### 1.4.2 *Programma SmartwayZ.NL*

De MIRT-Verkenning A67 is als deelopgave ondergebracht in het programma SmartwayZ.NL. Dit programma is opgericht voor het onderzoeken en aanpakken van de grootste bereikbaarheidsproblemen in de regio Zuid-Nederland. Het programma staat onder regie van de Programmaraad SmartwayZ.NL. Binnen het programma werken Rijk, regio, bedrijfsleven en kennisinstellingen samen om de bereikbaarheid van Zuid-Nederland te verbeteren. Het programma bevat in totaal acht deelopgaven. Voor de regio Zuidoost Brabant hecht SmartwayZ.NL veel belang aan de filosofie voor de auto-ontsluiting die is opgenomen in het Bereikbaarheidsakkoord. In deze filosofie spelen de robuuste randen rond Eindhoven een belangrijke rol voor het bereikbaar houden van de regio (figuur 1.2). Het gedeelte van de A67 tussen de aansluitingen Asten en Leenderheide is onderdeel van deze randenstructuur. Hierop sluiten de N279, de A2 en de randweg Eindhoven (alle drie ook deelopgaven binnen SmartwayZ.NL) aan. Vanuit het programma SmartwayZ.NL is het van belang dat de aanpak van de A67 past binnen de filosofie van de robuuste randen.



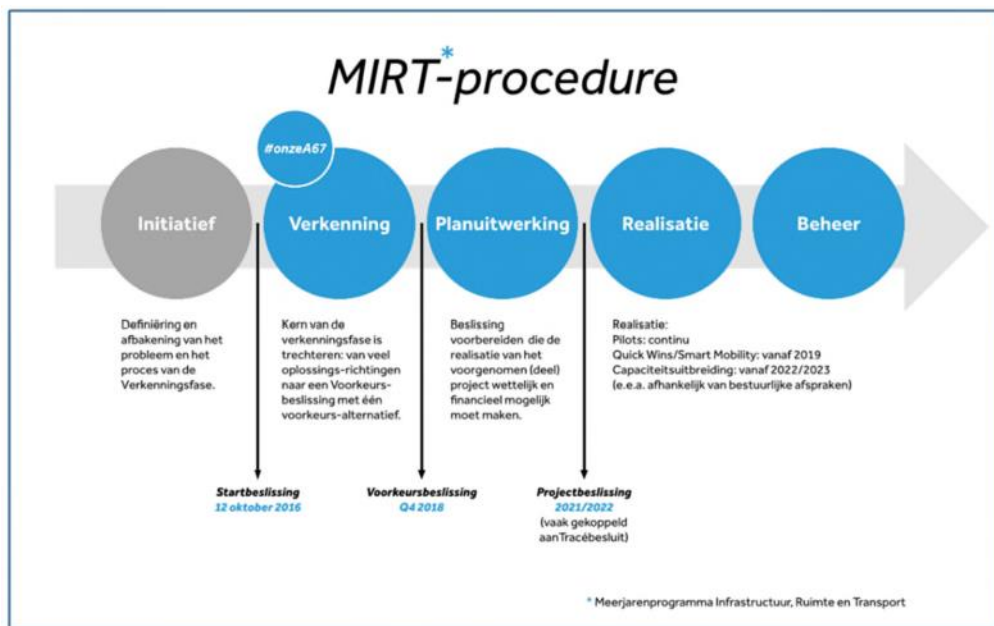
Figuur 1.2: Filosofie auto-ontsluiting (bron: bereikbaarheidsakkoord Zuidoost Brabant, 2016)

Een belangrijk speerpunt van SmartwayZ.NL 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. Samengevat: smart waar het kan, capaciteitsuitbreiding waar nodig. In hoofdstuk 2 is het programma van SmartwayZ.NL nader toegelicht.

#### 1.4.3

##### *De MIRT-systematiek*

Om besluiten over een nieuwe hoofdinfrastructuur of aanpassingen aan bestaande hoofdinfrastructuur mogelijk te maken, hanteert het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de aanpak van het MIRT (figuur 1.1). MIRT staat voor *Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport* en omvat een systematiek voor de planvorming, de besluitvorming en de financiering van projecten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De MIRT-systematiek doorloopt vier fasen: een onderzoek dat aanleiding geeft tot een startbeslissing (MIRT1), een Verkenning die leidt tot een voorkeursbeslissing (MIRT2), een planstudie die resulteert in een projectbeslissing (MIRT3) en de uitvoering die uitmondt in een opleveringsbeslissing (MIRT4). De MIRT-aanpak heeft geen bindende (planologische) werking. MIRT-beslissingen staan niet open voor inspraak en beroep. Wel kan tijdens de MIRT-verkenning een Structuurvisie opgesteld om de vervolgstappen, zoals de planologische borging en de vergunningverlening, voortvarend te kunnen zetten.



Figuur 1.2: MIRT-procedure

#### 1.4.4

#### Relatie met andere verkenningen

Parallel aan de MIRT-Verkenning voor de A67 wordt gewerkt aan het onderzoeken van de bereikbaarheid en doorstroming op de A58, de A2 Weert - Eindhoven, de N279 Veghel – Asten en het gebied Zuidoost-Brabant. Al deze projecten maken onderdeel uit van het programma van Smartwayz.NL.

#### 1.5

#### Participatie en raadpleging

Bij de totstandkoming van de Rijksstructuurvisie A67 Leenderheide – Zaarderheiken zijn de provincies Noord-Brabant en Limburg, de gemeenten langs de A67, de waterschappen, adviesorganen en maatschappelijke organisaties betrokken. De ontwerp-structuurvisie heeft gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegen voor het publiek. Gedurende deze periode is het voor iedereen mogelijk geweest een zienswijze in te dienen. Tijdens de periode van terinzagelegging zijn informatieavonden georganiseerd om de structuurvisie toe te lichten. In deze periode is ook advies gevraagd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage. In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op het participatieproces in de beoordelingsfase, de fase van het opstellen van het planMER en het voorbereiden van de ontwerp-structuurvisie.

#### 1.6

#### Opbouw van deze structuurvisie

In hoofdstuk 2 van deze structuurvisie is een toelichting op het programma van SmartwayZ.NL en de relatie met de verkenning voor de A67 weergegeven. Hoofdstuk 3 beschrijft de probleemanalyse en doelstelling van het project. In hoofdstuk 4 zijn de oplossingsrichtingen weergegeven. De voorkeursbeslissing is uitgewerkt in hoofdstuk 5, waarna in hoofdstuk 6 de realisatie van de voorkeursbeslissing is beschreven. Hoofdstuk 7 geeft tenslotte een toelichting op de participatie in het project.

## 2 Het programma SmartwayZ.NL en de verkenning A67

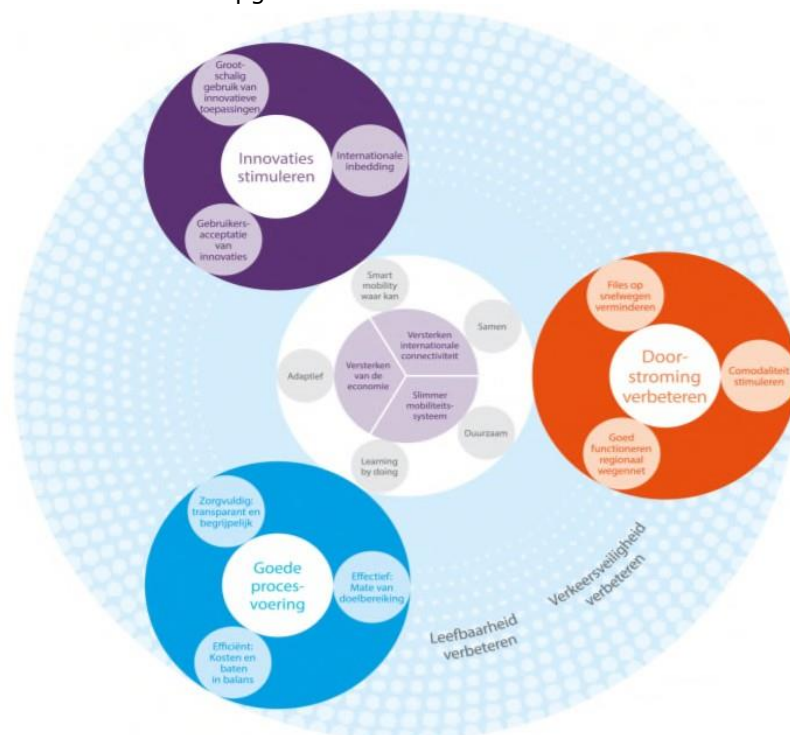
### 2.1 SmartwayZ.NL

#### 2.1.1 Partijen

SmartwayZ.NL wordt aangestuurd door een programmaraad met bestuurders van verschillende overheden, kennisinstellingen en specialisten van marktpartijen. Deze raad is eindverantwoordelijk voor de uitvoering van het gehele programma en zorgt ervoor dat SmartwayZ.NL meer is dan de optelsom van acht deelopgaven. De programmaraad stuurt aan op de samenhang, de voortgang, het leren van elkaar en het doelbereik. In de programmaraad zijn onder andere de provincies Noord-Brabant en Limburg, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, metropoolregio Eindhoven, de gemeenten Eindhoven en Tilburg en de TU Eindhoven vertegenwoordigd.

#### 2.1.2 Doelen en ambities

De ambitie van SmartwayZ.NL is om met Smart Mobility een optimale bereikbaarheid en het slimste wegennet van Europa te realiseren. De reiziger als centrale spil in een netwerk van mobiliteitssystemen en afnemer van slimme oplossingen en diensten. Smart Mobility is een zelfstandige opgave, maar komt ook terug in de andere zeven deelopgaven.



Figuur 2.1: Doelen van SmartwayZ.NL



### 2.1.3 *Onderdelen van het programma*

Het mobiliteitsprogramma SmartwayZ.NL bestaat uit acht samenhangende deelopgaven in Noord-Brabant en Limburg en richt zich op de corridor Breda-Venlo (A58, A2, A67), de A2 Weert - Eindhoven, de N279 Veghel - Asten en het gebied Zuid-oost-Brabant. De aanpak varieert van Smart Mobility oplossingen, tot het verbreden van snelwegen en het aanpakken van vervoersknooppunten. Het programma heeft een looptijd tot 2026.



Figuur 2.2: Deelopgaven SmartwayZ.NL

### 2.1.4 *Governance*

Het programma Smartwayz.NL vraagt om een specifieke organisatie en sturing die adaptief is en meegroeit met de kansen die zich in de loop van de tijd voordoen. Daarom is een governancestructuur ingericht die de kracht van het programma tot zijn recht laat komen. Onderdelen van de governancestructuur zijn een programma-raad, een programmateam en een invloedrijke omgeving van georganiseerde en niet-georganiseerde partijen. Alle betrokkenen zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de totale opgave van het programma.

## 2.2 **Smart Mobility**

Voor het realiseren van het slimme wegennet gaat door SmartWayz.NL aandacht uit naar slimme mobiliteitsoplossingen, ook wel "Smart-Mobility"-oplossingen genoemd. De aanpak varieert van Smart Mobility oplossingen, tot het verbreden van snelwegen en het aanpakken van vervoersknooppunten.

## 2.3 **Plaats van de A67 in het programma SmartwayZ.NL**

De MIRT Verkenning A67 is als deelopgave ondergebracht in het programma SmartwayZ.NL. Dit programma is opgericht voor het onderzoeken en aanpakken van de grootste bereikbaarheidsproblemen in de regio Zuid-Nederland. Het programma staat onder regie van de Programmaraad SmartwayZ.NL. Binnen het programma werken Rijk, regio, bedrijfsleven en kennisinstellingen samen om de bereikbaarheid van Zuid-Nederland te verbeteren. Een belangrijk speerpunt daarbij 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.

Het Rijk en de regio hebben een gezamenlijke ambitie om de problemen op de A67 tussen de knooppunten Leenderheide en Zaarderheiken op te lossen met Smart Mobility. Daarbij gaat het om:

- het intelligenter maken van vervoersmiddelen en infrastructuur en de wijze waarop de twee met elkaar communiceren;
- het beter uitwisselen van informatie zodat men op slimme manier omgaat met bestaande mobiliteitsoplossingen.

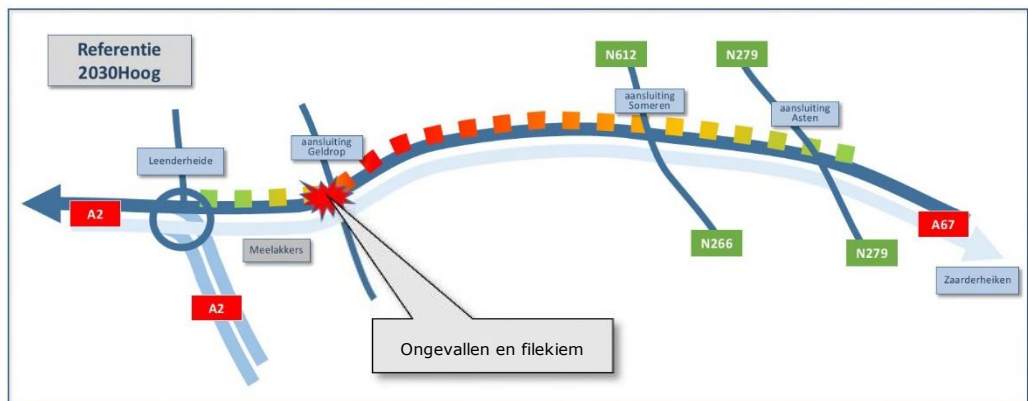
Samengevat: *smart waar het kan, capaciteitsuitbreiding waar nodig*. Rijk en regio hebben gezamenlijk ruim 200 miljoen euro gereserveerd voor de aanpak van de A67 Leenderheide - Zaarderheiken.

## 3 A67: Probleemanalyse en doelstelling

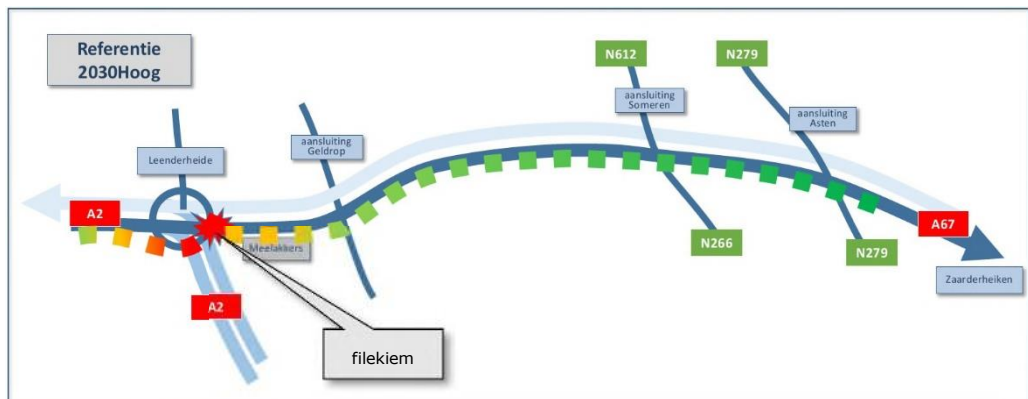
### 3.1 Probleemanalyse

De problemen met de doorstroming en verkeersveiligheid op de huidige A67 tussen knooppunten Leenderheide en Zaarderheiken worden onder meer veroorzaakt door:

1. Het vele (internationale) vrachtverkeer dat veel ruimte op de weg inneemt. Dit leidt tot problemen bij het invoegen en bij langdurig langzaam inhalen door vrachtwagens. Pechgevallen van vrachtwagens en ongevallen met vrachtwagens leiden regelmatig tot congestie.
2. De dubbele functie van de weg: het is een belangrijke route voor doorgaand (vracht)verkeer tussen Duitsland, Antwerpen, de Belgische kust en 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.
3. Het parkeren van vrachtverkeer: langs de A67 is een aantal verzorgingsplaatsen aanwezig die (oneigenlijk) worden gebruikt door vrachtwagens om te overnachten. Doordat er te weinig parkeerplaatsen voor deze oneigenlijke vorm van gebruik zijn, wordt ook illegaal geparkeerd op vluchtstroken bij de toe- en afritten van de verzorgingsplaatsen.
4. De beleving van de weg door weggebruikers: delen van de weg kennen smalle vluchtstroken en middenbermen, 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 bevindt de bewegwijzering zich laag en is daardoor (te) laat leesbaar.



*Figuur 3.1: Beeld van de problematiek van de A67, rijbaan richting Eindhoven, bij de aansluiting Geldrop ontstaan files en gebeuren veel ongevallen. Het gedeelte tussen Zaarderheiken en Asten toont geen structurele knelpunten voor de doorstroming en verkeersveiligheid. De gehele A67 ondervindt effecten van de grote hoeveelheid doorgaand vrachtverkeer. De gekleurde bloklijn laat de gemiddelde snelheid zien (ochtendspits); groen = snel, rood = langzaam tot stilstand*



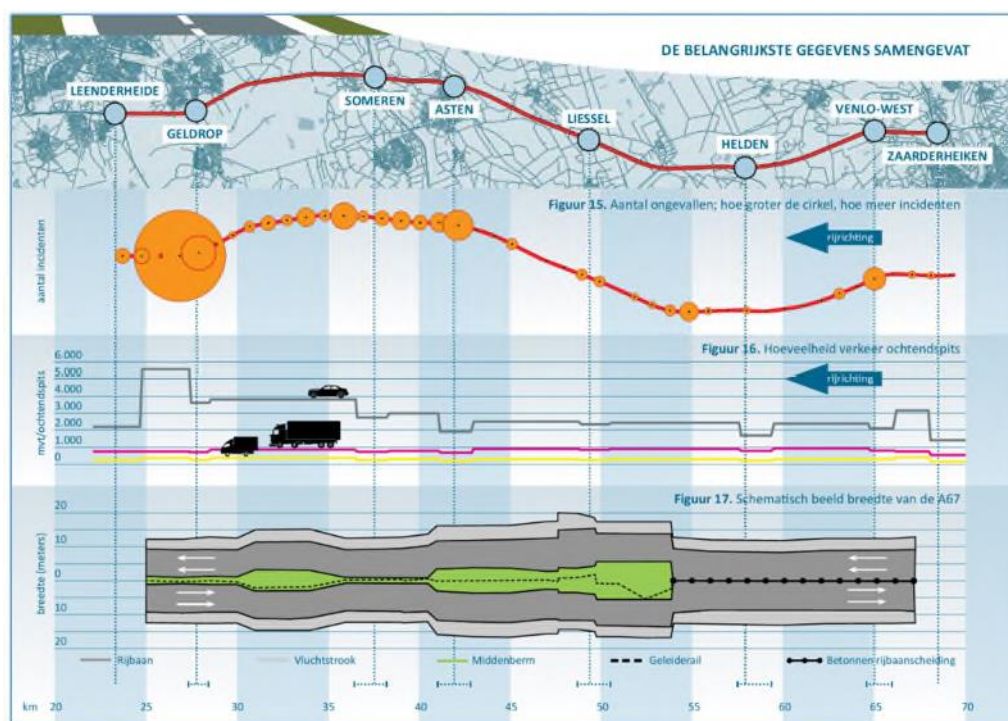
*Figuur 3.2: Idem voor de rijbaan richting Venlo, files ontstaan bij de toerit vanaf Leenderheide. Het gedeelte tussen Asten en Zaarderheiken toont geen structurele knelpunten voor de doorstroming en verkeersveiligheid. De gehele A67 ondervindt effecten van de grote hoeveelheid doorgaand vrachtverkeer. De gekleurde bloklijn laat de gemiddelde snelheid zien (ochtendspits); groen = snel, rood = langzaam tot stilstand*

***Gevolgen van een slechte doorstroming***

Uit de probleemanalyse blijkt dat door de bovengenoemde oorzaken meerdere knelpunten ontstaan met de doorstroming van het verkeer. Een duidelijk knelpunt is aanwezig bij de aansluiting Geldrop voor het verkeer in westelijke richting. Bij de aansluiting Geldrop voegt in de ochtendspits veel verkeer in richting Leenderheide: er komt bij de aansluiting ongeveer 30% verkeer bij. Uit ongevalsgegevens blijkt dat bij de aansluiting Geldrop op de rijbaan richting Leenderheide ook veel ongevallen plaatsvinden.

Voor het traject tussen Geldrop en Zaarderheiken zijn momenteel geen eigen structurele knelpunten aanwezig ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid. Dit past bij de huidige IC-verhoudingen<sup>5</sup> voor dit deel van de A67, die voor de meeste wegvakken<sup>6</sup> lager zijn dan 0,8. De wegvakken Geldrop – Someren en 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.

Op de rijbaan in oostelijke richting is een doorstromingsknelpunt aanwezig bij de toerit vanaf het verkeersplein Leenderheide. 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 Zaarderheiken (in zuidelijke richting).



Figuur 3.3: Samenvatting belangrijkste gegevens huidige weg

<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 een IC-verhouding groter dan 0,8 is de kans op congestie groot. De waarde 0,8 voor de IC-verhouding wordt daarom gehanteerd als een indicatieve waarde voor de beoordeling.

<sup>6</sup> Per wegvak zijn vier IC-verhoudingen beschikbaar, namelijk voor elk van de beide richtingen voor de ochtendspits en de avondspits. Bij de meeste wegvakken is één spitsperiode (in één van de richtingen) maatgevend (hoogste IC-verhouding).

### **3.2 Doelstelling en ambities voor de A67**

De doelstelling van de MIRT-verkenning A67 Leenderheide – Zaarderheiken is het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid op het traject. Deze doelstelling moet resulteren in minder verlieskosten en minder ongevallen.

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau bevat de volgende doelstelling:

*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*

Voor de afweging van de mogelijke alternatieven zijn tevens de doelen en ambities van het programma SmartwayZ.NL van belang. Deze hebben onder meer betrekking op innovatie en duurzaamheid.

Bij het ontwikkelen van de alternatieven is ook gekeken naar meekoppelkansen. Dit zijn ontwikkelingen in de omgeving die niet bijdragen aan de doelstellingen voor de A67, maar waarmee bij de verdere uitwerking van het uiteindelijke voorkeursalternatief rekening kan worden gehouden, bijvoorbeeld als 'werk met werk' kan worden gemaakt en/of als door aanpassingen aan het ontwerp van de A67 ruimte kan worden geboden aan voorgenomen ontwikkelingen.

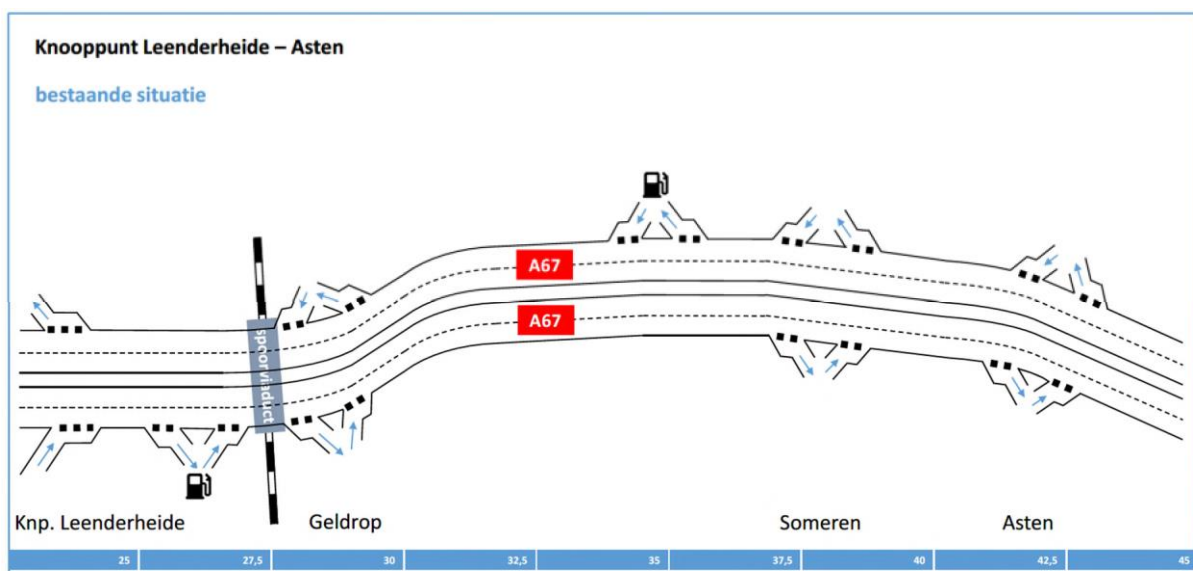
## 4 Oplossingsrichtingen A67 Leenderheide – Zaarderheiken

### 4.1 De m.e.r.-procedure

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) van december 2017 zijn kansrijke maatregelen geclusterd en uitgewerkt tot drie alternatieven. Eén van de drie alternatieven is gericht op het oplossen van de problemen zonder verbreding van de A67 en twee alternatieven gaan uit van een verbreding van een deel van de A67 met daarbij aanvullende maatregelen, zowel Smart Mobility als beperkte aanpassingen aan de bestaande infrastructuur.

Voor maatregelen die bestaan uit het fysiek uitbreiden van de capaciteit en voor de kleinere aanpassingen aan de infrastructuur, is een wegontwerp uitgewerkt, dat voldoet aan de ontwerprichtlijnen voor autosnelwegen en waarbij rekening is gehouden met de omgevingsfactoren. De omgeving (burgers, belangengroepen, lokale overheden e.d.) is bij dit ontwerpproces betrokken. Het participatieproces is beschreven in hoofdstuk 7. In dit hoofdstuk zijn de drie alternatieven beschreven en schematisch verbeeld. De bestaande situatie van het weggedeelte van de A67 tussen Leenderheide en de aansluiting Asten is weergegeven in figuur 4.1.

Voor de 'Smart Mobility'-maatregelen die onderdeel zijn van de alternatieven is een ander proces opgezet. Daarbij is 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 Mobility'-maatregelen voor de A67 (verder) te ontwikkelen, te implementeren en bestendig in bedrijf te houden. Dit is afgestemd binnen SmartwayZ.NL.



Figuur 4.1: Bestaande situatie van het gedeelte van de A67 tussen Leenderheide en de aansluiting Asten

Dit proces leverde drie kansrijke alternatieven op die in de m.e.r-procedure zijn onderzocht. Het gaat hierbij om:

- Alternatief 1: Smart Mobility
- Alternatief 2: Wegverbreding door toevoegen lang weefvak (beide richtingen) tussen Leenderheide en Geldrop, met aanvullende 'Smart Mobility'-maatregelen
- Alternatief 3: Wegverbreding naar 2x3 stroken tussen Leenderheide en Asten, met aanvullende 'Smart Mobility'-maatregelen

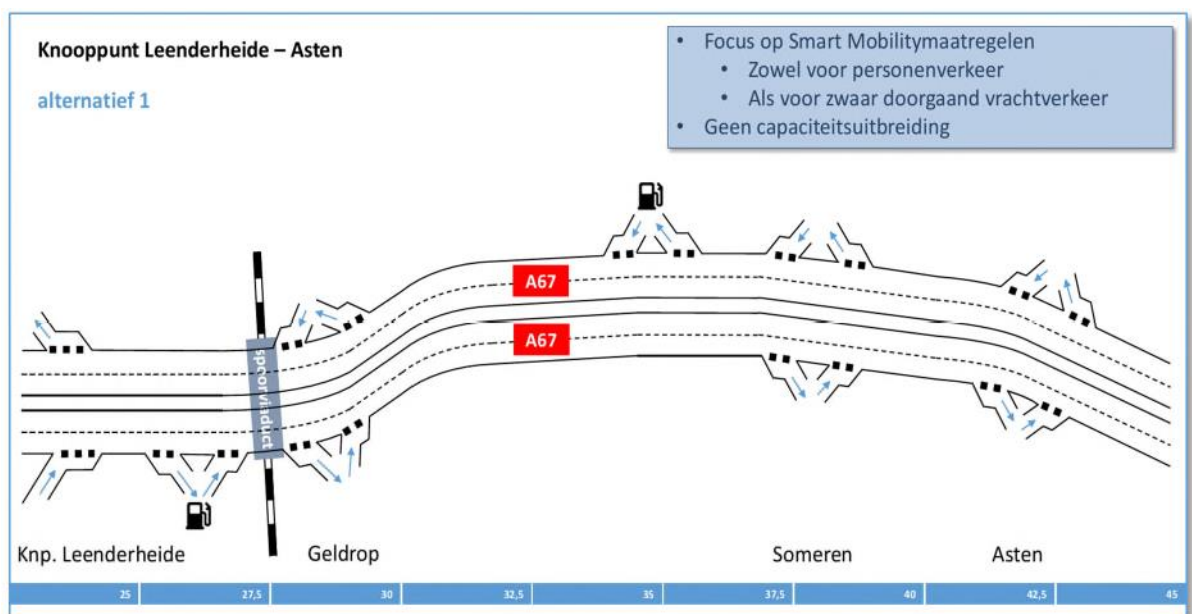
De drie alternatieven voor de A67 passen in de filosofie van de robuuste randenstructuur voor de regio Eindhoven. Ook het meenemen van een alternatief zonder verbreding van de A67 (alternatief 1) past binnen de kaders en ambities van SmartwayZ.NL. Voor de drie alternatieven is (zoals aangegeven in de NRD) als principe gehanteerd dat bij het samenstellen van het uiteindelijke voorkeursalternatief elementen uit de verschillende alternatieven kunnen worden samengevoegd tot een voorkeursalternatief.



## 4.2 Drie alternatieven

### 4.2.1 Alternatief 1

Het eerste alternatief bestaat in de basis uit het treffen van een aantal 'Smart Mobility'-maatregelen die bestaande problemen op de A67 Leenderheide – Zaarderheiken op moeten lossen. In alternatief 1 zijn geen grote infrastructurele maatregelen ten behoeve van capaciteitsuitbreiding opgenomen. De 'Smart Mobility'-maatregelen dienen ertoe de (spits)vraag op het traject structureel te beperken door een gerichte aanpak voor personenverkeer, zoals het verbeteren van fiets- en openbaar vervoer mogelijkheden. Omdat in dit alternatief de focus ligt op de Smart Mobility-maatregelen zijn de ambities voor deze maatregelen en het beoogde effect van de maatregelen (op basis van bestaande ervaringen) relatief hoog ingeschat.



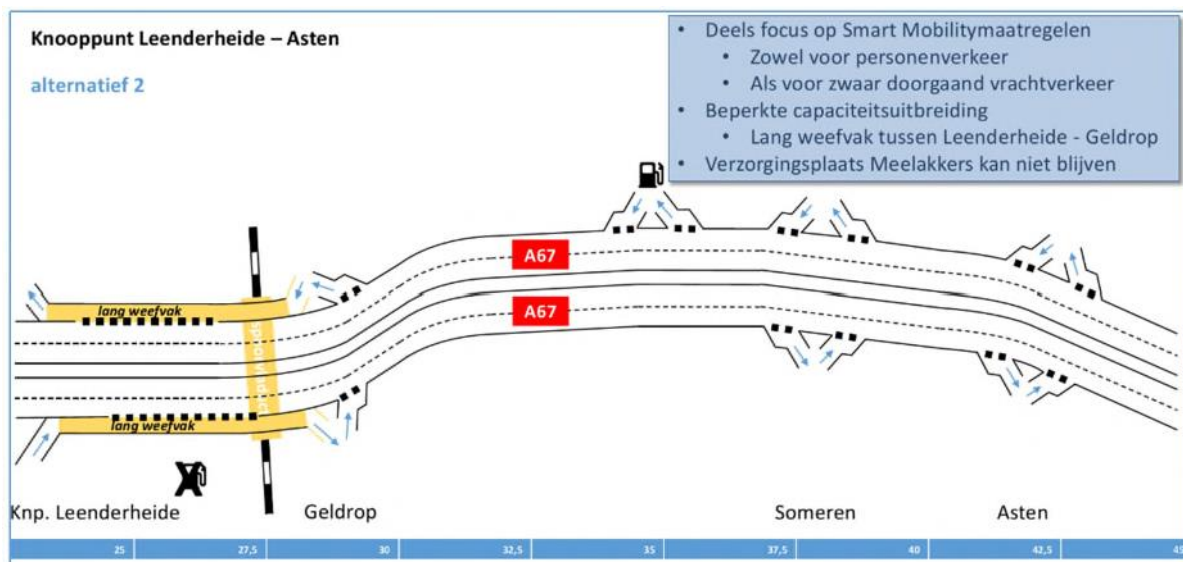
Figuur 4.2: Alternatief 1 voor het gedeelte van de A67 tussen Leenderheide en de aansluiting Asten

## 4.2.2

*Alternatief 2*

Alternatief 2 betreft combinatie van infrastructurele maatregelen aan de weg en aanvullende 'Smart Mobility'-maatregelen. Het beoogde effect van de 'Smart Mobility'-maatregelen in dit alternatief ligt echter lager dan bij alternatief 1. Daar is voor gekozen omdat bij dit alternatief de inspanningen voor Smart Mobility minder groot zullen zijn en de ambitie voor de bijdrage van Smart Mobility aan het oplossen van de knelpunten kleiner is dan bij alternatief 1.

Er wordt een beperkte capaciteitsuitbreiding gecreëerd door het aanleggen van een weefvak van circa 1,5 kilometer tussen knooppunt Leenderheide en Geldrop in beide richtingen. Ten behoeve van de capaciteitsuitbreiding van alternatief 2 worden tussen Leenderheide en Geldrop vluchtstroken van voldoende breedte aangelegd. Er hoeft daarom op dit traject niet voorzien te worden in de aanleg van extra pechhavens. Na Geldrop worden, net zoals in alternatief 1, wel extra pechhavens gerealiseerd.



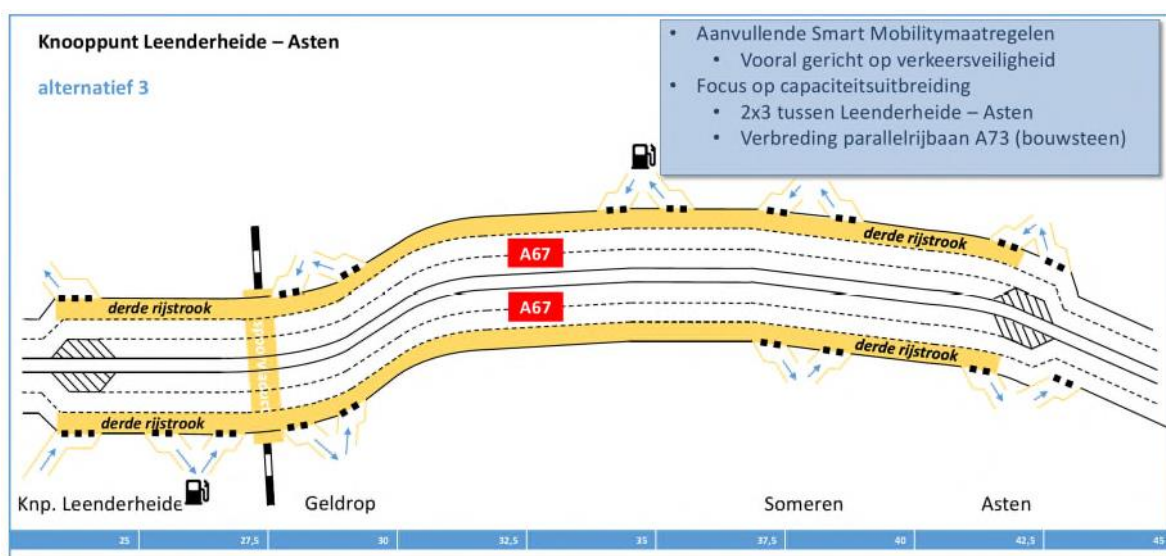
Figuur 4.3: Alternatief 2 voor het gedeelte van de A67 tussen Leenderheide en de aansluiting Asten

#### 4.2.3 Alternatief 3

Voor het derde alternatief is het uitgangspunt dat uitbreiding van de capaciteit de belangrijkste bijdrage levert aan het oplossen van de knelpunten. In dit alternatief zijn geen "Smart-Mobility"-maatregelen meegenomen die van invloed zijn op de intensiteit of capaciteit van de reguliere verkeersdoorstroming.

De uitbreiding van de infrastructurele wegcapaciteit bestaat hier uit:

- de verbreding van de A67 van 2x2 naar 2x3 stroken tussen Leenderheide en de aansluiting Asten;
- het toevoegen van een extra rijstrook op de parallelbaan van de A73 in zuidelijke richting vanuit knooppunt Zaarderheiken (als bouwsteen die kan worden uitgewisseld met de alternatieven 1 en 2).



Figuur 4.4: Alternatief 3 voor het gedeelte van de A67 tussen Leenderheide en de aansluiting Asten

#### 4.2.4 Bouwstenen

Naast de drie hoofdalternatieven zijn enkele bouwstenen onderzocht waarover separaat keuzes kunnen worden gemaakt. Deze bouwstenen zijn (deels) gekoppeld aan de alternatieven, maar ze kunnen worden uitgewisseld. Het gaat om de volgende bouwstenen:

- Aanpassing Zaarderheiken: hierbij gaat het om een aanpassing van de parallelbaan van de A73 in het knooppunt Zaarderheiken, in zuidelijke richting. Deze aanpassing is gericht op het oplossen van het doorstromingsknelpunt op de parallelbaan. Files die hier ontstaan kunnen terugslaan naar de A67 (rijbaan richting Venlo). Deze bouwsteen is opgenomen in alternatief 3;
- Aansluiting Geldrop: voor de vormgeving van de aansluiting Geldrop zijn twee varianten onderzocht. Deze zijn opgenomen in de alternatieven 2 en 3, met als uitgangspunt dat deze varianten uitwisselbaar zijn. De redenen voor de twee varianten zijn de ruimtelijke beperking die bij de aansluiting Geldrop aanwezig zijn, namelijk bestaande bebouwing, een gepland bedrijventerrein, het recreatieve uitloopgebied van Geldrop en de natuur- en landschapswaarden van het beekdal van de Kleine Dommel. Eén van de varianten is gericht op het beperken van het ruimtebeslag in het beekdal.
- Smart Mobility;
- Aansluitingen, bebording en pechhavens.

### 4.3 Resultaten van het onderzoek

#### 4.3.1 Doelbereik en effecten op verkeer en verkeersveiligheid

De effecten van de alternatieven zijn beschreven in het MER dat een bijlage is bij deze structuurvisie.

#### **Netwerkeffect**

De alternatieven leiden tot een (kleine) verschuiving van het verkeer van het onderliggend wegennet naar de A67.

De drie alternatieven leiden tot een afname van het aantal voertuigverliesuren (vuu's) op de A67 en op de wegen in de omgeving daarvan. Deze afname is voor alternatief 3 voor personenverkeer wat groter dan bij alternatief 2. Voor vrachtverkeer is alternatief 2 iets gunstiger dan alternatief 3. Dit is het gevolg van (kleine) verschuivingen in de routekeuze voor vrachtverkeer, die anders is dan voor personenauto's. Voor het gehele invloedsgebied is alternatief 2 iets gunstiger dan alternatief 3. Dit heeft te maken met de grotere verkeersbelasting op de randweg Eindhoven bij alternatief 3 door de grotere toename van verkeer van en naar de A67 in dit alternatief.

Uit de informatie die in het onderzoek is gegenereerd over de effecten van de Smart Mobility-maatregelen blijkt dat deze maatregelen per saldo niet leiden tot een afname van de automobilititeit. Dit lijkt het gevolg te zijn van latente vraag en van verschuivingen van het gebruik van het wegennet (in tijd en route)

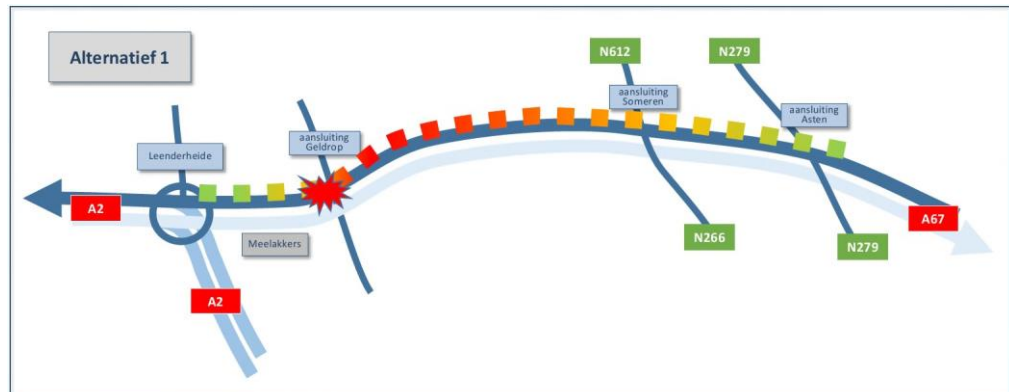
#### **Doorstroming**

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de doorstroming op de A67 bij de alternatieven 2 en 3 sterk verbetert in vergelijking met de referentiesituatie. Bij alternatief 1 blijft het knelpunt bij Geldrop op de rijbaan richting Eindhoven aanwezig. Vanuit het projectdoel 'doorstroming' is dit alternatief niet toereikend. Onderstaande figuren geven een schematisch beeld van de effecten op de doorstroming. Bij alternatief 3 is het weggedeelte tussen Geldrop en Leenderheide (richting Eindhoven) een aandachtspunt omdat de vormgeving van dit alternatief hier leidt tot veel weefbewegingen. Bij alternatief 2 is dat veel minder het geval. Alternatief 3 leidt daarnaast tot een wat grotere belasting van de Randweg Eindhoven, hetgeen effect kan hebben op de doorstroming.

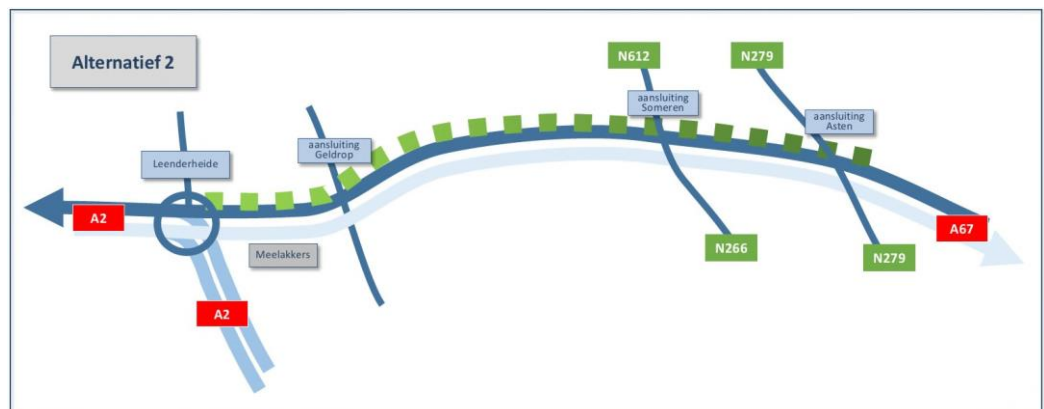
Het effect op de doorstroming is schematisch verbeeld in de figuren 4.4, 4.5 en 4.6. Deze figuren hebben betrekking op de rijrichting Venlo. Dit is voor de beoordeling van de effecten op de doorstroming de maatgevende richting.

#### **Verkeersveiligheid**

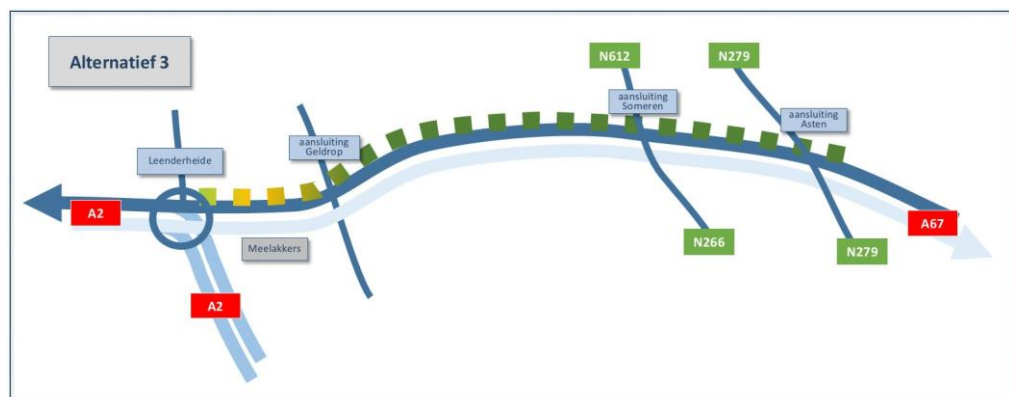
De alternatieven 2 en 3 hebben een gunstig effect op de verkeersveiligheid doordat het bestaande knelpunt bij de aansluiting Geldrop (richting Eindhoven) verdwijnt. Bij alternatief 1 wordt dit knelpunt niet aangepakt en het projectdoel 'verkeersveiligheid' wordt hiermee niet gehaald. Een aandachtspunt bij de alternatieven blijft de verkeersonveiligheid die is gerelateerd aan het rijgedrag (zowel van vracht- als personenverkeer) en de technische staat van de voertuigen (met name vrachtverkeer).



Figuur 4.4: Bij alternatief 1 blijft het knelpunt voor de doorstroming en verkeersveiligheid op de rijbaan richting Eindhoven aanwezig.



Figuur 4.5: Alternatief 2 biedt een goede oplossing voor het knelpunt voor de doorstroming en verkeersveiligheid op de rijbaan richting Eindhoven



Figuur 4.6: Ook alternatief 3 biedt een goede oplossing voor het knelpunt voor de doorstroming en verkeersveiligheid op de rijbaan richting Eindhoven. Bij dit alternatief leiden de weefbewegingen op het wegvak tussen Geldrop en Leenderheide echter tot congestie.

Kleuren geven een indicatie van de (gemiddelde) snelheid van al het verkeer. Donkergroen is snel, rood is langzaam tot stilstaan

#### 4.3.2

##### *Milieugevolgen*

De gevolgen voor het leefmilieu (geluid, lucht) van de alternatieven zijn klein en weinig onderscheidend. Normen voor de luchtkwaliteit worden niet overschreden.

Alternatief 3 heeft, doordat de fysieke ingreep groter is en ook de verkeerseffecten groter zijn, een grotere (of eigenlijk: minder kleine) impact op de omgeving.

Relevanter is het verschil in effecten op Natura 2000-gebieden en gebieden van het Natuurnetwerk Brabant, waarbij de impact van alternatief 3 groter is dan van alternatief 2. Dit komt door meer verstoring (als gevolg van de toename van de intensiteiten) over een grotere lengte.

#### 4.3.3

##### *Kosten en baten*

Als onderdeel van de MIRT-verkenning zijn de kosten van de alternatieven en van het voorkeursalternatief in beeld gebracht op een niveau dat past bij een Verkenning, dat wil zeggen met een bandbreedte van plus of min 25%. Ook de baten zijn bepaald en afgezet tegen de kosten in een MKBA.

In het programma SmartwayZ.NL is een budget opgenomen voor de aanpak van de A67. Het budget is niet toereikend voor alternatief 3, maar is voldoende voor de alternatieven 1 en 2. De geraamde kosten van alternatief 3 liggen beduidend hoger dan het budget.

### 4.4

#### **Conclusie en voorkeursbeslissing**

#### 4.4.1

##### *Kader voor de afweging*

Het kader voor de afweging wordt gevormd door de doelstellingen voor de A67. Daarnaast zijn de doelstellingen en ambities van SmartwayZ.NL relevant voor de afweging.

#### 4.4.2

##### *Afweging*

#### **Conclusie: alleen Smart Mobility onvoldoende om de problemen op te lossen**

De knelpunten ten aanzien van de doorstroming en de verkeersveiligheid kunnen niet worden opgelost met uitsluitend Smart Mobility-maatregelen. Dat betekent dat capaciteitsuitbreiding nodig is om de doelen te kunnen bereiken. Het alternatief met alleen Smart Mobility- (alternatief 1) voldoet niet aan de doelstellingen en valt af als basis voor het voorkeursalternatief. Dit laat echter onverlet dat Smart Mobility-maatregelen onderdeel kunnen zijn van het VKA. De analyse en afweging ten aanzien van het voorkeursalternatief kan worden gericht op de alternatieven 2 en 3.

#### **Afweging voorkeursalternatief**

De afweging tussen alternatief 2 en 3 is gedaan per rijrichting. Uit het onderzoek blijkt dat uitbreiding van de capaciteit van de A67 tussen Leenderheide en de aansluiting Geldrop noodzakelijk is om het knelpunt van de doorstroming aan te pakken. In de nadere afweging gaat het derhalve om de vormgeving van de verbreding tussen Leenderheide en Geldrop (die in de alternatieven 2 en 3 verschillend is) en om de vraag of gekozen zou moeten worden voor verbreding van de wegvakken ten oosten van de aansluiting Geldrop, tot de aansluiting Someren en eventueel tot aan Asten (onderdeel van alternatief 3).

De beoordeling van de gevolgen voor het milieu van de alternatieven laat geen grote verschillen zien. Voor de afweging tussen de alternatieven 2 en 3 zijn daarom

de verschillen in de gevolgen voor de leefomgeving (geluid, lucht), landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water van ondergeschikt belang. Er is wel een verschil ten aanzien van de effecten op natuurwaarden tussen de alternatieven 2 en 3: het effect van alternatief 3 is groter dan voor alternatief 2 als gevolg van de grotere verkeersaantrekkende werking (wat leidt tot een grotere verstoring in natuurgebieden en depositie van stikstof in Natura 2000-gebieden) en door het grotere ruimtebeslag. De grotere verkeersaantrekkende werking van alternatief 3 leidt ook tot een (verkeerstechnisch minder gewenste) belasting van de randweg Eindhoven. Deze verschillen wegen mee bij de afweging tussen de alternatieven 2 en 3, met een voorkeur voor alternatief 2.

Voor de afweging is van belang dat de kosten van alternatief 3 beduidend hoger liggen dan het budget, terwijl de geraamde kosten van de alternatief 2 binnen het budget vallen.

#### *Richting Venlo (zuidelijke rijbaan)*

Bij dit wegvak heeft alternatief 2 als groot nadeel dat de verzorgingsplaats Meelakkers tussen Leenderheide en Geldrop niet kan worden gehandhaafd. Het verplaatsen van deze verzorgingsplaats naar een andere plek langs de A67 is problematisch (er is in de omgeving geen geschikte locatie aanwezig) en kostbaar. Omdat er vanuit de doorstroming in deze rijrichting voor het wegvak tussen Leenderheide en Geldrop geen voorkeur is voor de rijstrookindeling van alternatief 2 kan er voor worden gekozen het wegvak tussen Leenderheide en Geldrop te verbreden naar 3 rijstroken (conform alternatief 3, met handhaven van de verzorgingsplaats).

Het wegvak tussen de aansluitingen Geldrop en Someren, en verder door naar de aansluiting Asten laat in analyse van de verkeerseffecten voor de situatie in 2030 (op basis van het WLO-scenario hoog) een relatief hoge IC-verhouding zien. Uit de dynamische modellen blijkt echter niet dat dit leidt tot filevorming. Het verder verbreden van de A67 tussen de aansluitingen Geldrop en de Someren draagt daardoor minder bij aan de doelen, oftewel: alternatief 2 (met alleen verbreding tussen Leenderheide en Geldrop) biedt voldoende basis voor het oplossen van de knelpunten.

Vanuit het uitgangspunt '*Smart waar het kan, capaciteitsuitbreiding waar nodig*' en mede gezien de effecten op natuurwaarden van alternatief 3 is er daarom voor gekozen de verbreding van twee naar drie rijstroken voornamelijk niet door te zetten tot de aansluiting Someren en verder tot Asten. Hierbij is ook het aspect van de kosten meegewogen.

De verkeersbelasting van de A67 laat wel zien dat – bij een verdere groei van het verkeersaanbod - op termijn een verbreding van dit wegvak naar drie rijstroken zinvol kan zijn. Om deze reden is het van belang bij de verdere technische uitwerking van het voorkeursalternatief rekening te houden met het doortrekken van de derde rijstrook richting Someren. Dit past binnen de filosofie van de structuur van de robuuste randen van SmartwayZ.NL.

#### *Richting Eindhoven (noordelijke rijbaan)*

Voor de rijbaan richting Eindhoven biedt alternatief 3 de meeste capaciteit en de hoogste gemiddelde snelheden. Voor het gedeelte van de A67 tussen Geldrop en Leenderheide, met veel verkeer dat alleen gebruik maakt van de A67 tussen de aansluiting Geldrop en de afrit naar Leenderheide, is alternatief 3 een minder passende oplossing dan alternatief 2. Dit blijkt uit de dynamische modellering. Voor de afweging tussen de alternatieven 2 en 3 is verder van belang dat alternatief 3 leidt

tot een grotere belasting van de Randweg Eindhoven en een groter effect heeft op Natura 2000-gebieden dan alternatief 2.

Voor de noordbaan van de A67 leidt de afweging tot een voorkeur voor alternatief 2. De vormgeving in dit alternatief voor de A67 tussen Geldrop en Leenderheide past beter bij de verkeersstromen op dit wegvak dan alternatief 3. Verder is van belang dat alternatief 3, als gevolg van de verkeersaantrekkende werking, tot een wat zwaardere belasting van de (al zwaarbelaste) randweg Eindhoven leidt dan alternatief 2. Uit de verkeersonderzoeken (met het verkeersscenario voor 2030Hoog) blijkt dat bij alternatief 2 ook op de rijbaan richting Eindhoven ten oosten van Geldrop hoge IC-verhoudingen kunnen optreden. Evenals dat het geval is voor de rijbaan richting Venlo leidt dit (zoals blijkt uit de dynamische modellen) niet tot structurele doorstromingsproblemen.

Samengevat: voor de rijbaan richting Eindhoven is de conclusie dat alternatief 2 de knelpunten goed oplost: de filekiem bij de aansluiting Geldrop verdwijnt en de dynamische modellen laten geen structurele doorstromingsproblemen zien. Gezien de effecten op de doorstroming en rekening houdend met het uitgangspunt *'Smart waar het kan, capaciteitsuitbreiding waar nodig'* en mede gezien de effecten op natuurwaarden en de verkeersdruk op de Randweg Eindhoven is er vooralsnog geen reden om ook het weggedeelte ten oosten van de aansluiting Geldrop te verbreden. Ook voor deze richting geldt dat bij een verdere groei van het verkeersaanbod het zinvol kan zijn ook de delen van de A67 tussen Geldrop en Someren en tussen Someren en Asten te verbreden naar drie rijstroken. Bij de uitwerking van het ontwerp voor de verbreding van het gedeelte tussen Geldrop en Leenderheide moet er daarom rekening mee worden gehouden dat het mogelijk is om het wegvak van de A67 tussen de aansluitingen Geldrop en Someren op termijn te verbreden.

### **Afweging bouwstenen**

In de alternatieven die in het MER zijn beschouwd zijn voor twee onderdelen varianten bekeken. Deze onderdelen kunnen worden beschouwd als losse bouwstenen voor het voorkeursalternatief. Het gaat om de vormgeving van de aansluiting Geldrop en om de aanpassing in het knooppunt Zaarderheiken.

#### *Aansluiting Geldrop*

Voor de aansluiting Geldrop zijn twee varianten onderzocht. Deze varianten zijn elk gekoppeld aan één van de alternatieven 2 en 3, maar ze kunnen worden uitgewisseld. Variant A (in het MER gekoppeld aan alternatief 2) bestaat uit een zogenaamde Haarlemmermeeraansluiting en variant B (gekoppeld aan alternatief 3) uit een half klaverblad. Voor de toe- en afrit op de rijbaan richting Venlo (de zuidelijke rijbaan) zijn de varianten identiek.

Uit de onderzoeken blijkt dat de verkeerseffecten van de varianten niet onderscheidend zijn. Er zijn verschillen ten aanzien van het effect op het onderliggend wegennet, maar deze kunnen door aanpassingen aan de vormgeving en andere maatregelen (zoals verkeerslichten) worden weggenomen.

Voor de afweging tussen de varianten zijn vooral de ruimtelijke aspecten van belang. Variant A leidt tot ruimtebeslag ter plaatse van het bedrijventerrein Barrier (bestemd, maar nog braakliggend) en het recreatieve uitloopgebied rond de plassen ten zuiden van de woonbebouwing van de Geldropse woonwijk Genoenhuis. Variant B leidt tot ruimtebeslag in het beekdal van de Kleine Dommel, dat als Natte natuurparel onderdeel is van het Natuurnetwerk Brabant. De effecten van geluid en lucht zijn niet onderscheidend voor de varianten. De geraamde kosten van variant A liggen hoger dan die van variant B. Het verschil wordt vooral veroorzaakt door de



onderdoorgang onder de spoorlijn die in variant A in het ontwerp is opgenomen. Bij variant B kan bij een verdere uitwerking blijken dat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor een goede inpassing in het beekdal (waterhuishouding, ecologische functionaliteit).

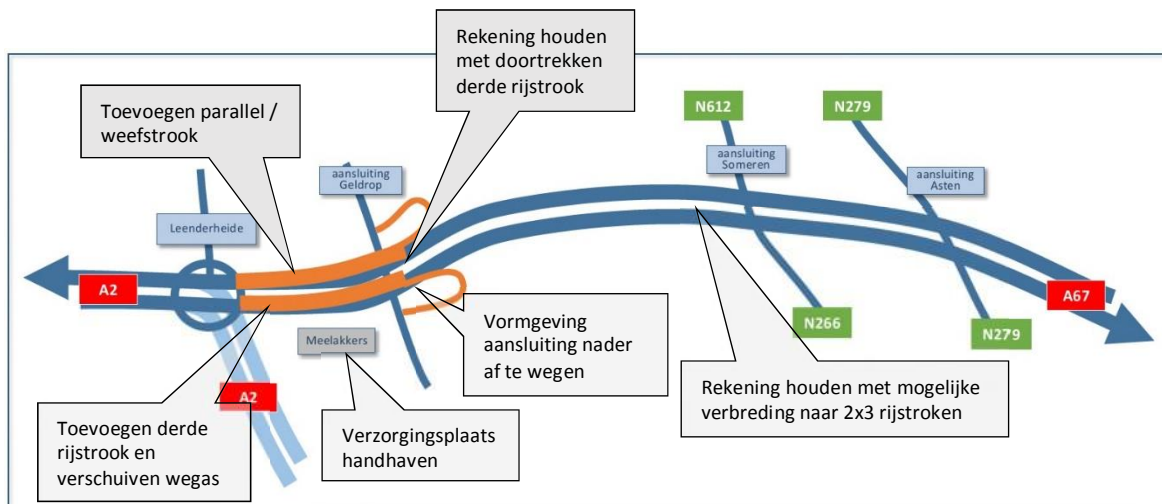
Er is geconstateerd dat voor een definitieve keuze over de vorm van de aansluiting Geldrop nog een nadere uitwerking en afweging van belangen nodig is. Dit zal in de volgende fase worden opgepakt.

#### *Knooppunt Zaarderheiken*

Uit het onderzoek blijkt dat de aanpassing van de A73 bij het knooppunt Zaarderheiken de problematiek ten aanzien van de doorstroming en verkeersveiligheid verschuift en – beoordeeld aan de hand van het effect op voertuigverliesuren – voor de korte termijn geen meerwaarde heeft. Er is daarom in de structuurvisie geen aanpassing van het knooppunt Zaarderheiken opgenomen. Via de voorgenomen monitoring en evaluatie (zie paragraaf 5.4) zal ook voor dit knooppunt worden bezien of te zijner tijd aanleiding bestaat voor eventueel aanvullende maatregelen.

### Het voorkeursalternatief

Het voorkeursalternatief ziet er als volgt uit (figuur 4.7). Dit alternatief is te realiseren binnen het beschikbare budget.



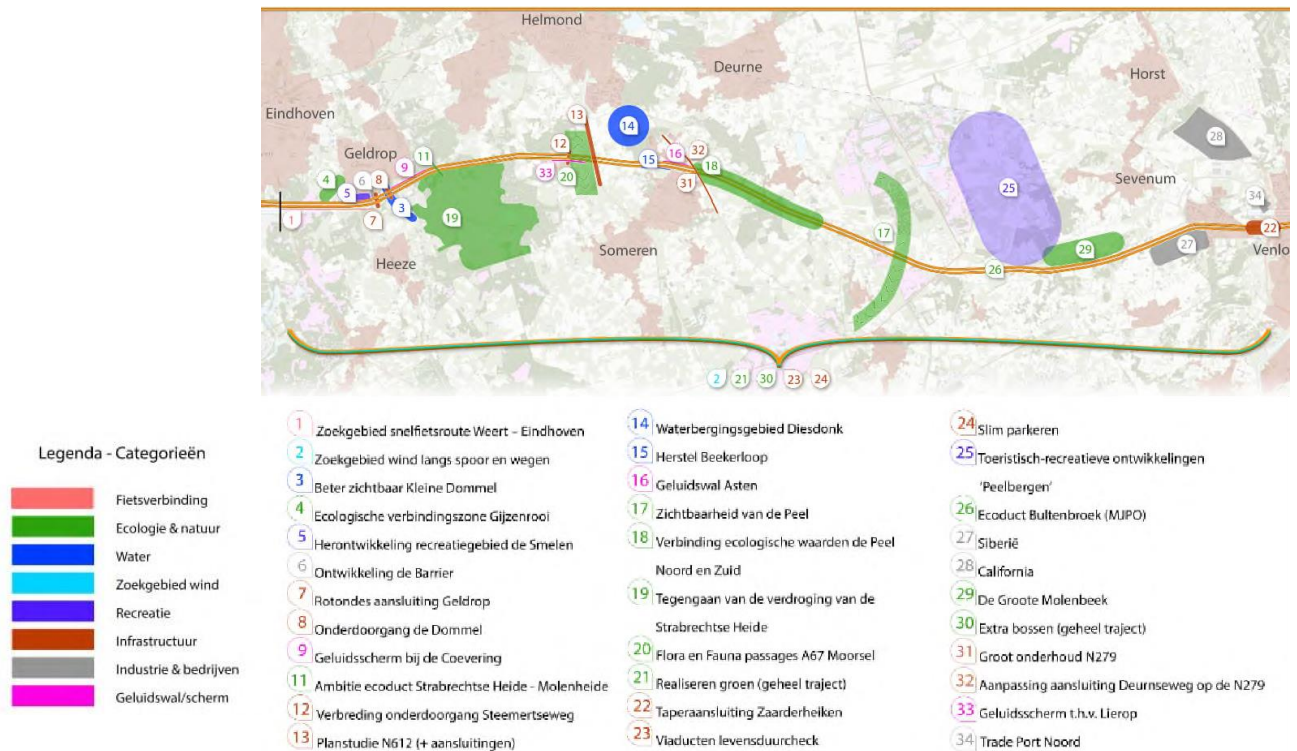
Figuur 4.7: Beeld van het voorkeursalternatief: verbreden van de A67 tussen Geldrop en Leenderheide en rekening houden met verbreden van de A67 tussen Geldrop en Asten. De vorm van de aansluiting Geldrop wordt in de planuitwerking uitgewerkt.

### Meekoppelkansen

Bij het opstellen van het plan-MER is (ook in de participatie) aandacht besteed aan meekoppelkansen. Het voorkeursalternatief leidt tot een fysieke ingreep in het gedeelte van de A67 tussen Leenderheide en Geldrop. Voor dit gebied kunnen meekoppelkansen aanwezig zijn bij kruisende verbindingen voor fietsverkeer en voor ecologische verbindingen. Bij het uitwerken van het ontwerp van de verbreding wordt nader in beeld gebracht op welke wijze kan worden meegekoppeld.

De aanpak van de A67 draagt door de verbeterde bereikbaarheid bij aan kansen voor industrie en bedrijven in de regio. Fysieke raakvlakken met meekoppelkansen zijn er voor het voorkeursalternatief tussen Geldrop en Leenderheide. De aanpak van de A67 in het beekdal van de Kleine Dommel biedt de kans om nieuwe waarden op het gebied van ecologie en natuur, water en recreatie te realiseren. Er is hierbij een sterke relatie met de vormgeving en ligging van de aan te passen aansluiting Geldrop. Hiervoor zal nog een nadere uitwerking plaatsvinden. Ook de inpassing van de A67 bij het recreatiegebied de Smelen biedt kansen voor natuur, water en recreatie.

Andersom dragen betere (snel)fietsverbindingen in de regio bij aan het verminderen van (lokaal) gebruik van de A67.



Figuur 4.8: Meekoppelkansenkaart

## 4.5 Effecten van het voorkeursalternatief

### 4.5.1 Leefomgeving

De effecten voor de leefomgeving van het voorkeursalternatief zijn in principe gelijk aan de effecten van alternatief 2. Dit komt doordat de verkeerseffecten van het VKA – die in hoofdzaak worden bepaald door de verbreding van alleen de A67 tussen Leenderheide en de aansluiting Geldrop – gelijk zijn aan de effecten van alternatief 2. Het effect van het VKA op de leefomgeving bestaat uit kleine verschuivingen: langs het onderliggend wegennet is sprake van een kleine afname van de geluidbelasting en van de concentraties van luchtverontreinigende stoffen. Langs het wegvak van de A67 dat wordt verbreed is sprake van een marginale toename van de geluidbelasting.

### 4.5.2 Natuur, landschap en cultuurhistorie

De effecten van het voorkeursalternatief zijn gelijk aan of kleiner dan de effecten van alternatief 2. Het voorkeursalternatief valt binnen het ruimtebeslag van alternatief 2 en er is geen verplaatsing van de verzorgingsplaats Meelakkers nodig.

#### **4.6 Passende beoordeling van het voorkeursalternatief**

Voor de effecten van het voorkeursalternatief is –vanwege de verplichtingen in de Wet natuurbescherming- een passende beoordeling uitgevoerd. Deze was reeds gevoegd bij de ontwerp-structuurvisie. In de passende beoordeling zijn de effecten van het voorkeursalternatief op Natura 2000-gebieden beoordeeld. Deze effecten bestaan (omdat bij het wegontwerp rekening is gehouden met de begrenzing van de Natura 2000-gebieden) alleen uit effecten door verstoring als gevolg van geluid. Deze verandert bij het voorkeursalternatief (in vergelijking met de referentiesituatie) als gevolg van het schuiven van de ligging van de rijbanen en door de effecten op de hoeveelheid verkeer in vergelijking met de referentiesituatie. De passende beoordeling laat zien dat het voorkeursalternatief geen significante negatieve effecten heeft op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden.

Bij het opstellen van het milieueffectrapport en de passende beoordeling uitgegaan van het toen vigerende Programma Aanpak Stikstofdepositie (PAS). Echter, na de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019, mag het PAS niet meer gebruikt worden bij de vaststelling van een besluit. Sindsdien moet voor ieder project afzonderlijk een onderbouwing van de haalbaarheid zijn opgenomen met betrekking tot de effecten op Natura 2000-gebieden die het gevolg zijn van de depositie van stikstof. Omdat het voornemen leidt tot een toename van de depositie van stikstof in stikstofgevoelig Natura 2000-gebied is voorafgaand aan de vaststelling van de Structuurvisie nader onderzoek verricht naar de haalbaarheid van het voornemen in de situatie dat geen gebruik meer kan worden gemaakt van het PAS. Vanwege de depositietoename moet in de navolgende planuitwerking een ADC-toets doorlopen worden, waarin de alternatievenafweging (A), de dwingende reden van groot openbaar belang (D) en de haalbaarheid van de compensatieopgave (C), beoordeeld worden. Bij vaststelling van de Structuurvisie moet zicht zijn op de haalbaarheid van deze toets.

In de ten behoeve van de Structuurvisie opgestelde toets van de haalbaarheid van de uiteindelijke ADC-toets (Antea Group, November 2019) is gemotiveerd dat er geen reële alternatieven zijn met een kleinere depositiebijdrage dan het voorkeursalternatief. Er is een dwingende reden van groot openbaar belang, met betrekking tot de afname van verlieskosten door files en de verkeersveiligheid. De compensatieopgave is complex, maar relatief beperkt en haalbaar. Realisatie van het project kan derhalve, ondanks een toename van depositie, doorgang vinden. In de planuitwerking wordt de definitieve ADC-toets opgesteld, waarin met name de Compensatieopgave verder wordt uitgewerkt. De passende beoordeling en de rapportage 'Haalbaarheid ADC-toets' zijn opgenomen als bijlage bij deze structuurvisie.

## 5 De voorkeursbeslissing

### 5.1 **Perspectief**

De A67 vervult een belangrijke rol in de bereikbaarheid van Zuid-Nederland en daarbinnen de Brainport Eindhoven en de Greenport Venlo. De weg is belangrijk voor (doorgaand) vrachtverkeer en – als onderdeel van de robuuste randenstructuur – het verkeer in de regio Eindhoven. Vanuit dit perspectief voor de A67 wordt een adaptieve aanpak gehanteerd. Dit houdt in dat een toekomstvast pakket van maatregelen wordt uitgewerkt en dat –in het licht van het functioneren van de A67- voor toekomstige verkeersontwikkelingen de vinger aan de pols wordt gehouden. Op basis van de monitoring en evaluatie kunnen de betrokken partijen in het programma SmartwayZ.NL afwegen of en wanneer aanvullende maatregelen nodig zijn op de A67, of eventueel op andere plaatsen in het landelijke en/of regionale wegennet.

Meer concreet bevat de adaptieve aanpak de volgende elementen:

1. Aanpak van het weggedeelte van de A67 tussen Leenderheide en (met een nader te bepalen vorm) aanpassing van de aansluiting Geldrop;
2. Aanvullende maatregelen: aanpassingen infrastructuur en Smart Mobility; deze aanvullende maatregelen zullen op korte termijn worden geïnitieerd;
3. Monitoring en evaluatie

### 5.2 **Toekomstvaste aanpak van de A67 tussen Geldrop en Leenderheide**

Om de problemen op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid op de A67 tussen Geldrop en Leenderheide op te lossen, is op basis van elementen uit de alternatieven 2 en 3 (zoals onderzocht in het MER) het voorkeursalternatief samengesteld. Het voorkeursalternatief bestaat uit de volgende elementen:

- Uitbreiding van de noordelijke rijbaan (richting Eindhoven) met een parallelannex weefstrook (vormgeving zoals opgenomen in alternatief 2 in het MER);
- Uitbreiding van de zuidelijke rijbaan (richting Venlo) met één rijstrook (van twee naar drie rijstroken; vormgeving zoals opgenomen in alternatief 3 in het MER);
- Vormgeving van de aansluiting Geldrop: nog nader te bepalen;
- Bij de uitwerking van het wegontwerp rekening houden met de uitbouw naar 2x3 rijstroken tot Someren (en Asten).

Voor dit gedeelte van de A67 wordt een planuitwerking gestart. De verbreding wordt uitgewerkt tot een ontwerp tracébesluit. Daartoe zal tevens een m.e.r.-procedure worden doorlopen. Bij de uitwerking van het ontwerp voor dit deel van de A67 worden –waar mogelijk en zinvol- maatregelen meegenomen die zijn aangeduid als meekoppelkansen. Als onderdeel van de planuitwerking wordt onderzocht of en waar mitigerende maatregelen voor geluid (bijvoorbeeld in de vorm van geluidschermen) noodzakelijk en doelmatig zijn. Daarbij wordt tevens gekeken naar al bestaande verplichtingen voor de beperking van de geluidhinder.

### **5.3 Aanvullende maatregelen (korte termijn)**

De doorstroming en de verkeersveiligheid van de A67 kan vooruitlopend en aanvullend op de verbreding van het gedeelte tussen Leenderheide en de aansluiting Geldrop worden verbeterd door een aantal aanvullende maatregelen.

#### *5.3.1 Smart Mobility*

In aanvulling op de uitbreiding en aanpassing van de infrastructuur is ook een aantal Smart Mobility-maatregelen onderdeel van het voorkeursalternatief. Het gaat om een divers pakket aan maatregelen waarbij (naast het Rijk en Rijkswaterstaat) ook de regionale partijen en SmartwayZ.NL zijn betrokken. Deze maatregelen richten zich op het verbeteren van de verkeersveiligheid en de doorstroming en zijn gericht op het gehele traject tussen Leenderheide en Zaarderheiken. Een aantal van deze maatregelen richt zich specifiek op vrachtverkeer. Een overzicht van de maatregelen is opgenomen in hoofdstuk 6.

#### *5.3.2 Maatregelen voor de korte termijn*

In aanvulling en vooruitlopend op de verbreding van het gedeelte van de A67 tussen Leenderheide en Geldrop worden maatregelen uitgevoerd om de verkeersveiligheid en de doorstroming te verbeteren. Het gaat om beperkte aanpassingen van bestaande aansluitingen en het toevoegen van een aantal pechhavens. Deze maatregelen richten zich op de A67 tussen de aansluiting Geldrop en het knooppunt Zaarderheiken. Het gaat om maatregelen waarvoor geen planologische besluiten nodig zijn of hooguit kleine wijzigingen. Het voorbereiden en uitvoeren van deze maatregelen wordt uitgevoerd door de wegbeheerders (Rijkswaterstaat, eventueel samen met andere wegbeheerders). Een overzicht van de voorgenomen maatregelen is opgenomen in hoofdstuk 6. Bij het uitwerken van deze maatregelen wordt rekening gehouden met het perspectief voor de lange termijn.

### **5.4 Monitoring en evaluatie**

De adaptieve aanpak impliceert dat de ontwikkeling van de doorstroming en verkeersveiligheid van de A67 en de wegen in de regio wordt gevolgd. Monitoring en evaluatie van de A67 is tevens een verplichting die voortvloeit uit de m.e.r.-plicht.

De nu gemaakte keuze over het verbreden van het gedeelte tussen Leenderheide en Geldrop is (onder meer) gebaseerd op modelstudies waarbij de WLO-scenario's voor de ruimtelijke en economische ontwikkelingen zijn gebruikt. Monitoring zal worden ingezet om na te gaan of de feitelijke ontwikkeling van de verkeerssituatie in lijn is met de toekomstscenario's die zijn gebruikt in de MIRT-Verkenning voor de A67. Dit maakt het mogelijk om – als daarvoor aanleiding bestaat – na te gaan of aanvullende maatregelen wenselijk of noodzakelijk zijn, en uiteraard welke maatregelen dan in aanmerking komen. Dit geldt ook voor de mogelijke aanpassing in het knooppunt Zaarderheiken.

Omdat de A67 onderdeel is van het infrastructuurnetwerk ('robuuste randen') van SmartwayZ.NL ligt het voor de hand dat de monitoring en evaluatie zich niet beperkt tot de A67, maar onderdeel wordt van de monitoring en evaluatie op het niveau van het programma SmartwayZ.NL. Dat maakt het tevens mogelijk om te zijner tijd bij het afwegen van eventueel aanvullend te nemen maatregelen de impact van maatregelen op andere onderdelen van het netwerk te betrekken bij de afweging en besluitvorming.

## 6 Naar realisatie van de voorkeursbeslissing

### 6.1 **Verbreding A67 Geldrop – Leenderheide**

Voor de verbreding van de A67 tussen Leenderheide en Geldrop wordt conform de bepalingen van de Tracéwet een Tracébesluit opgesteld. Dit gebeurt in de planuitwerking conform de MIRT-aanpak.

In de planuitwerkingsfase wordt het voorkeursalternatief in detail uitgewerkt en worden de verkeerseffecten en de gevolgen voor het milieu onderzocht. Daarbij wordt tevens uitgezocht of mitigerende maatregelen voor geluid nodig en doelmatig zijn, en om welke maatregelen het dan gaat en wat de afmetingen (hoogte, lengte) van de maatregelen zijn. Mogelijke maatregelen zijn het toepassen van een stiller type verharding op de A67 of geluidschermen of -wallen. Hierbij wordt ook gekeken naar eventueel al bestaande verplichtingen met betrekking tot het beperken van de geluidhinder langs de A67. In de planuitwerking zal tevens worden nagegaan of, als gevolg van het verschuiven na de as van de A67), aanpassingen noodzakelijk zijn aan de GPP<sup>1</sup>-referentiepunten. Onderdeel van het onderzoek is een nadere uitwerking en afweging van de vormgeving en inpassing van de aansluiting Geldrop. Bij de uitwerking van het wegontwerp voor de verbreding wordt rekening gehouden met een eventuele toekomstige verbreding van de A67 tussen Geldrop en Someren/Asten. Dit kan impliceren dat in het weg- gedeelte tussen Geldrop en Leenderheide ruimte moet worden gereserveerd voor een toekomstige extra rijstrook.

De planuitwerking resulteert in een ontwerp-Tracébesluit met daarbij een milieueffectrapport (MER). Indien nodig wordt hierbij ook een passende beoordeling op basis van de Wet natuurbescherming uitgevoerd.

### 6.2 **Maatregelen voor de korte termijn**

De kleinschalige maatregelen op de A67 staan los van een Tracébesluit en kunnen op kortere termijn gerealiseerd worden.

- Pechhavens aanleggen op wegvakken op het Brabantse deel van A67 die niet verbreed worden; aan het Limburgse deel zijn reeds pechhavens aanwezig;
- Aansluitingen aanpassen ten oosten van Geldrop; toerit Someren (richting Eindhoven), toerit Astén (richting Eindhoven), verbinding A67 – A73 (Zaarderheiken), afrit Helden (vanuit Venlo), afrit Sevenum (vanuit Eindhoven);
- Aanpassen bebording.

### 6.3 **Smart Mobility**

#### 6.3.1 *Aanpak*

De aanpak van de maatregelen voor de Smart Mobility vindt door het Rijk in samenwerking met het programma SmartwayZ.NL plaats. Over de taak- en rolverdeling worden nadere afspraken gemaakt. De Smart Mobility-maatregelen richten zich op het (verder) verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid. Daarbij gaat het niet alleen om het terugdringen van de vraag, maar ook om het terugdringen van de kans op incidenten en ongevallen.

#### 6.3.2 *Voorgenomen maatregelen*

#### **Verminderen spitsvraag personenverkeer**

<sup>1</sup> Dit zijn de punten langs de snelweg waarvoor Geluidproductieplafonds zijn vastgelegd. De wettelijke basis daarvoor is hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer.

Het gaat hierbij om diverse maatregelen om de hoeveelheid verkeer in de spits terug te dringen. Daarbij gaat het deels om het terugdringen van de hoeveelheid verkeer op het meest kritieke deel van de A67 tussen Geldrop en Leenderheide. Mogelijke maatregelen hierbij zijn een werkgeversaanpak, het aantrekkelijker maken van andere vormen van mobiliteit (OV, (snel)fiets) en Smart maatregelen zoals 'Mobility as a service.' Bij het uitwerken van de maatregelen wordt afgestemd met, en gebruik gemaakt van de ervaringen van SmartwayZ.NL.



### **Makkelijker en veiliger invoegen**

Deze maatregel heeft als doel het invoegen op de A67 makkelijker en veiliger te maken. Dat kan het aantal incidenten en ongevallen op de A67 verminderen. Bij deze maatregel kan het deels gaan om fysieke ingrepen en voorzieningen, maar deels ook om slimme systemen om weggebruikers van (realtime) informatie te voorzien.

### **Aanpak bandenproblematiek vrachtverkeer**

Uit de beschikbare informatie blijkt dat problemen met de banden een belangrijke oorzaak zijn van incidenten en ongevallen met vrachtverkeer: incidenten als gevolg van slechte banden en onjuiste bandenspanning leiden vaak tot vertraging. Er is dus een reden om maatregelen te nemen om het bandenprobleem aan te pakken. In het vervolgtraject wordt –gebruikmakend van ervaringen uit pilotprojecten – een plan voor het inrichten van een meetpunt voor bandenspanning uitgewerkt.

## **6.4 Duurzaamheid**

Met de inzet op 'smart waar kan, capaciteitsuitbreiding waar nodig' is een eerste stap gezet voor een duurzame ontwikkeling. Nadere kansen zijn er bij de uitwerking van het VKA op het gebied van duurzaam (circulair) materiaalgebruik, beperken van het energieverbruik en emissies in de aanlegfase en energieopwekking.

Rijkswaterstaat wil in 2030 energieneutraal zijn. Dit betekent: evenveel energie opwekken als verbruiken, volledig duurzaam. Ook wil het Rijk circulair werken, zonder afval te produceren. Dit is een uitgangspunt bij de uitwerking van het voorkeursalternatief bij zowel het opstellen van het Tracébesluit, als in de realisatiefase.

## **6.5 Monitoring en evaluatie**

Monitoring van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid wordt georganiseerd binnen de kaders van het programma SmartwayZ.NL

## 7 Participatie

### 7.1 Hoe is de omgeving betrokken geweest?

Gedurende de MIRT-Verkenning zijn participanten in verschillende samenstellingen betrokken. Naast de formele afstemming, bijvoorbeeld bij de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en het betrekken van wettelijk adviseurs is een breder participatieproces opgezet.

Gedurende de terinzagelegging van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau begin 2018 (zie paragraaf 2.4) heeft eenieder de mogelijkheid gehad reactie te geven op het voornemen. Alle zienswijzen zijn van een reactie voorzien in de Nota van Beantwoording. Deze Nota is toegestuurd aan alle indieners van een zienswijze. Daarnaast is hij gepubliceerd op de website van de MIRT-Verkenning ([www.mirta67.nl](http://www.mirta67.nl)).

Tijdens het opstellen van het MER zijn op reguliere basis bijeenkomsten georganiseerd met het expertteam (belangenorganisaties van gebruikers) en de ambtelijke begeleidingsgroep (ABG en ABG XL), met daarin de betrokken overheden; Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen.

Met de betrokken stakeholders, waaronder gemeenten, waterschappen en milieu- en natuurorganisaties zijn klanteisenspecificatie (KES)-gesprekken gevoerd. De betrokken overheden zijn in de gelegenheid geweest om duurzaamheidsambities in te brengen in een ambitiewebsessie.

Daarnaast zijn er openbare informatiebijeenkomsten voor belanghebbenden en andere geïnteresseerden geweest en is gesproken met particuliere belangenvetegenwoordigers en belanghebbenden in zogenaamde communities.

Eigenaren waarvan de percelen en/of opstallen worden geraakt in één van de referentieontwerpen zijn geïnformeerd. Met verschillende eigenaren is daarnaast aanvullend gesproken tijdens informatiebijeenkomsten en individuele gesprekken.

Gedurende het proces van de Verkenning zijn op verschillende momenten zogeheten meekoppelkansen en raakvlakken in beeld gebracht. Het gaat daarbij om ontwikkelingen en kansen in de directe omgeving van de A67 waarmee bij de uitwerking van het project een verbinding kan worden gelegd. Deze meekoppelkansen en raakvlakken zijn verbeeld in de meekoppelkansenkaart.

Een uitvoerig overzicht van de participatie tijdens de MIRT-verkenning is opgenomen in het participatieverslag, dat is opgenomen als bijlage bij deze structuurvisie.

### 7.2 Resultaten van inspraak en advies op Ontwerp Structuurvisie

#### 7.2.1 *Inspraak en adviezen op de ontwerp-structuurvisie*

De ontwerp-structuurvisie heeft na de kennisgeving op 21 februari 2019 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Van 22 februari tot en met 4 april 2019 is het voor iedereen mogelijk geweest een zienswijze in te dienen. Tijdens de periode van terinzagelegging zijn twee informatieavonden georganiseerd om de ontwerp-structuurvisie toe te lichten. In de zienswijzenperiode is ook een advies gevraagd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.).

In totaal zijn 44 zienswijzen ingediend door particulieren, maatschappelijke organisaties, gemeenten en een waterschap. In de Nota van beantwoording zijn de zienswijzen samengevat en van een reactie voorzien. Daarbij is tevens per zienswijze aangegeven of de zienswijze aanleiding is voor een aanpassing in de ontwerp-

structuurvisie. In de Nota van beantwoording is ook een reactie opgenomen op het advies van de Commissie m.e.r.

De zienswijzen zijn betrokken bij het vaststellen van de structuurvisie.

#### 7.2.2

##### *Doorwerking van de inspraak in de structuurvisie*

Het grootste deel van de zienswijzen leidt niet tot aanpassingen van ontwerp-structuurvisie. Naar aanleiding van een zienswijze over geluidhinder en maatregelen om geluidhinder te beperken zijn enkele verduidelijkingen in de structuurvisie opgenomen. De strekking daarvan is dat bij de planuitwerking zal worden nagegaan of en waar mitigerende maatregelen voor geluid nodig en doelmatig zijn.

De zienswijzen bevatten een aantal aandachtspunten die van belang zijn voor de planuitwerking.

In de Nota van beantwoording is ook een reactie opgenomen op het advies van de Commissie m.e.r.. Mede naar aanleiding van dit advies is de tekst van paragraaf 6.1 van de structuurvisie aangevuld. Het advies van de Commissie m.e.r. bevat een aantal aanbevelingen voor de planuitwerking en beveelt voor enkele onderdelen aan om nadere informatie te verzamelen alvorens de Structuurvisie vast te stellen. In reactie daarop is in de Nota van Beantwoording gemotiveerd dat naar het oordeel van de minister voldoende informatie aanwezig is om de structuurvisie te kunnen vaststellen. Het advies van de Commissie m.e.r. om aanvullende informatie te verzamelen is daarom niet opgevolgd.

## **Bijlagen (separaat)**

Milieueffectrapport A67 Leenderheide – Zaarderheiken

Passende beoordeling Voorkeursalternatief

Participatieverslag

Nota van beantwoording – zienswijzen op de Ontwerp-Structuurvisie en planMER

Haalbaarheid ADC-toets