



Samenvatting Notitie Reikwijdte en Detailniveau MIRT-Verkenning A67 Leenderheide - Zaarderheiken

Deze samenvatting bevat de hoofdlijn van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van de MIRT-Verkenning A67 Leenderheide - Zaarderheiken. Voor meer uitgebreidere informatie over de beschreven onderwerpen kunt u het volledige document en de achterliggende rapporten raadplegen op de websites www.mirtA67.nl en www.platformparticipatie.nl/A67leza.

De MIRT-verkenning A67 Leenderheide - Zaarderheiken

Een drukke snelweg, een hoog aandeel (internationaal) vrachtverkeer, smalle en korte toe- en afritten en een gebrek aan parkeerplaatsen voor vrachtverkeer veroorzaken problemen op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid op de A67 tussen de knooppunten Leenderheide en Zaarderheiken. Deze problemen zijn voor de Minister van Infrastructuur en Milieu de aanleiding geweest een MIRT-Verkenning te starten. Dit is vastgelegd in de Startbeslissing van oktober 2016.

In de MIRT-Verkenning wordt gezocht naar oplossingen voor de knelpunten op de A67. In het afgelopen jaar zijn de knelpunten in kaart gebracht en zijn kansrijke clusters van maatregelen ontwikkeld. Dit is beschreven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) en de bijbehorende achtergrondrapporten. Met de NRD wordt de analytische fase van de Verkenning afgerond en de start gemaakt van de fase van de beoordeling en besluitvorming. De volgende fase moet leiden tot een voorkeursbeslissing van de minister van IenW. Daarin wordt vastgelegd wat concreet zal worden gedaan om de problemen op te lossen. Dit wordt het voorkeursalternatief genoemd.

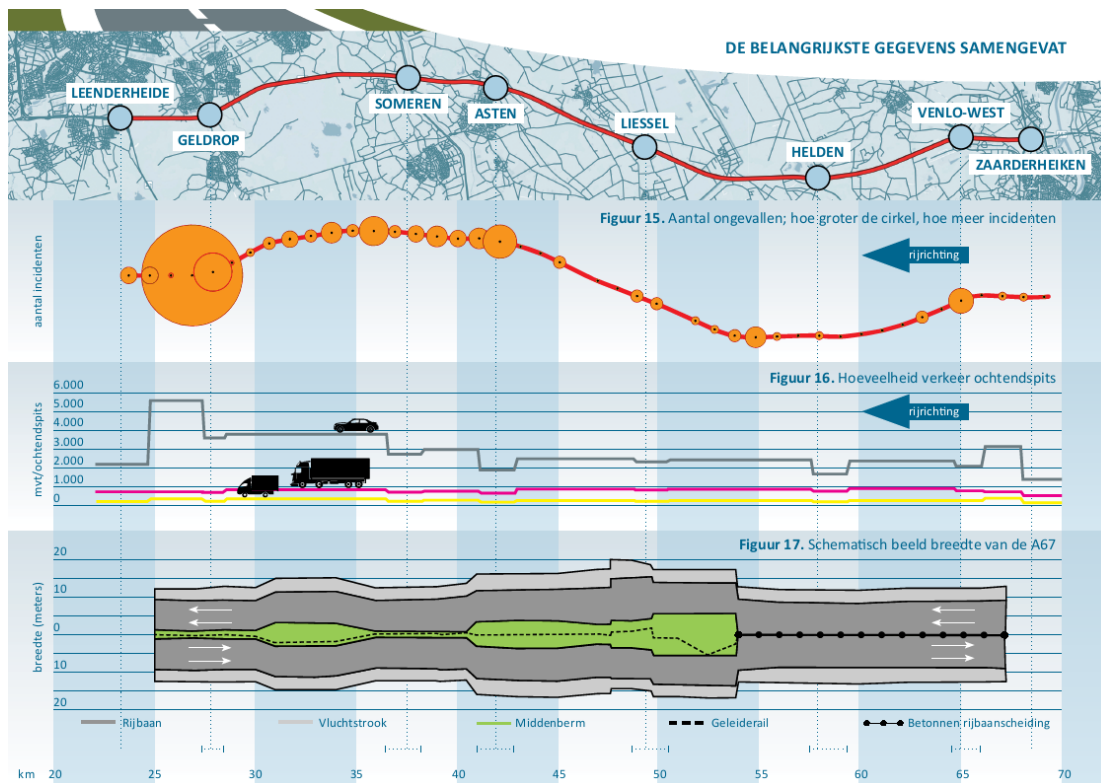
Te nemen besluiten en milieueffectrapportage

De oplossing van de problemen van de A67 kan bestaan uit slimme maatregelen (smart mobility) maar ook uit het verbreden van een deel van de A67 (in combinatie met smart mobility). De Tracéwet bepaalt dat bij verbreding van een snelweg eerst een Structuurvisie moet worden gemaakt waarin het voorkeursalternatief wordt opgenomen. Vervolgens wordt het voorkeursalternatief in detail uitgewerkt en uiteindelijk vastgelegd in een Tracébesluit.

Ten behoeve van de Structuurvisie moet een milieueffectrapport (MER) worden opgesteld. Dat MER zal de milieu-informatie bevatten die nodig is om de Structuurvisie te kunnen vaststellen. Deze NRD is bedoeld voor het MER horend bij de Structuurvisie. De notitie bevat de hoofdpunten en conclusies van de analytische fase, beschrijft wat in de volgende fase zal worden onderzocht (de reikwijdte) en hoe het onderzoek zal plaatsvinden (het detailniveau). Zienswijzen over reikwijdte en detailniveau kunnen door eenieder worden ingediend in de periode van 5 januari 2018 en 1 februari 2018. Dit kan per brief, online of mondeling tijdens de inspraakavonden op 15 en 18 januari 2018. Meer informatie hierover vindt u op www.platformparticipatie.nl/A67leza

De A67: beschrijving en analyse knelpunten

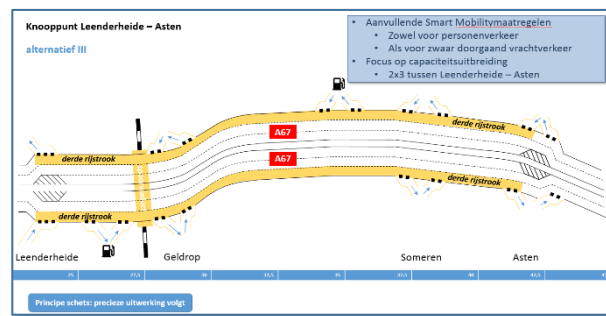
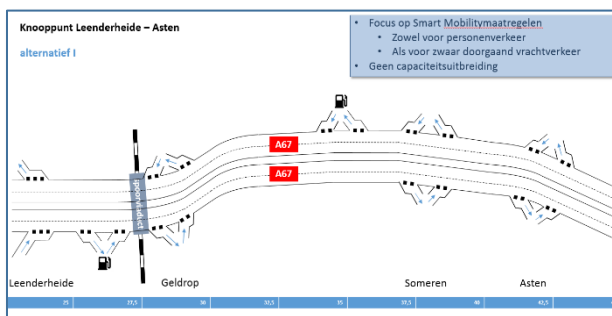
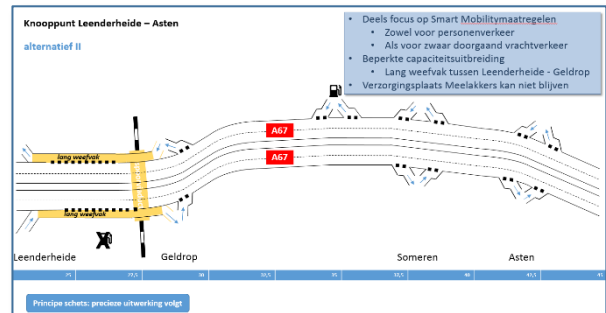
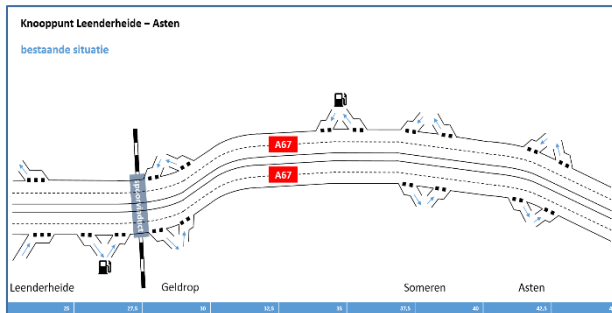
De A67 tussen Leenderheide en Zaarderheiken kent over het totale traject van circa 45 km een divers wegbeeld en vervult een belangrijke rol voor doorgaand, zwaar internationaal vrachtverkeer. Op de noordelijke rijbaan bevindt zich ter hoogte van Geldrop een groot knelpunt, vanaf waar de files die hier ontstaan op de rijbaan richting Leenderheide terugslaan in oostelijke richting. Op dit punt gebeuren ook veel ongelukken. In de avondspits is vooral de toerit vanaf Leenderheide naar de A67 een knelpunt. De overige wegvakken van de A67 vertonen geen regelmatig terugkerende files, ook niet op de plekken waar de breedte van middenberm en vluchtstroken van de weg niet consistent zijn. Voor de gehele A67 geldt dat de grote hoeveelheid zwaar vrachtverkeer invloed heeft op de doorstroming en de verkeersveiligheid. Daarnaast leidt het parkeren van vrachtwagens op en bij de verzorgingsplaatsen langs de A67 tot overlast en gevaarlijke situaties.



Mogelijkheden om de knelpunten aan te pakken

In de afgelopen fase van de MIRT-Verkenning zijn clusters van maatregelen opgesteld die gezamenlijk zouden moeten leiden tot het oplossen van problematiek op de A67. Deze clusters worden in de volgende fase verder uitgewerkt en onderzocht op doelbereik en effecten. Het is mogelijk dat het uiteindelijke voorkeursalternatief bestaat uit maatregelen uit verschillende clusters.

- **Cluster I** bevat met name Smart Mobilitymaatregelen. 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).
- **Cluster III** richt zich met name op uitbreiding van de capaciteit door het verbreden van de A67 van 2x2 naar 2x3 stroken tussen Leenderheide en de aansluiting Astén. De bijdrage van Smart Mobility is aanvullend en gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid.



De beoordelingsfase

De beoordelingsfase van een MIRT-Verkenning is er op gericht een keuze mogelijk te maken ten aanzien van de maatregelen die zullen worden uitgevoerd. De clusters van kansrijke maatregelen worden in de beoordelingsfase uitgewerkt tot de alternatieven.

Na de uitwerking van de alternatieven volgt het onderzoek van doelbereik (in hoeverre worden de problemen opgelost), effecten (bijvoorbeeld voor de leefomgeving, natuur en landschap) en kosten. Daarbij wordt een beoordelingskader gehanteerd dat past bij een MER in een MIRT-Verkenning. Het onderzoek is er op gericht een onderbouwde keuze mogelijk te maken ten aanzien 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.

De effecten van de alternatieven worden beschreven aan de hand van het beoordelingskader en vergeleken met de referentiesituatie, oftewel de toekomstige situatie als er geen maatregelen worden getroffen aan de snelweg.

Naar een voorkeursalternatief

Het onderzoek van de beoordelingsfase levert de informatie die nodig is om het voorkeursalternatief te kiezen. Het is de bedoeling dat het voorkeursalternatief eind 2018 wordt gekozen door de minister van IenW, en vervolgens wordt opgenomen in de Structuurvisie van de A67. In principe bestaat het voorkeursalternatief uit één van de drie alternatieven, maar het is niet uitgesloten dat het uiteindelijke voorkeursalternatief zal bestaan uit 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. Er is dus uitwisselbaarheid denkbaar tussen de verschillende alternatieven om te komen tot het voorkeursalternatief.