



Loop binnen tijdens de informatiebijeenkomsten eind augustus!

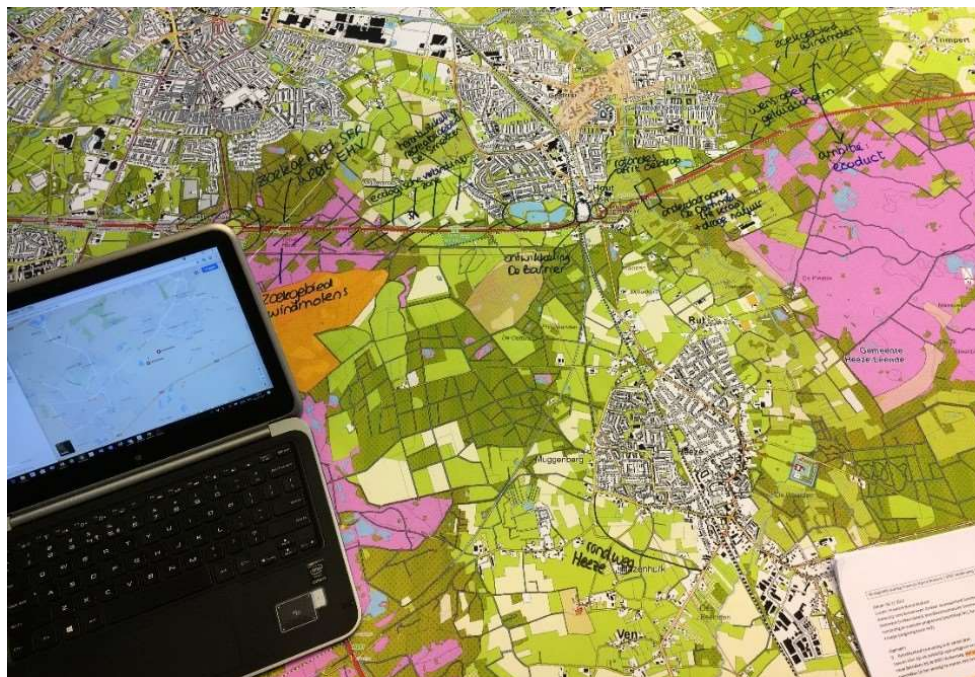
Na de zomervakantie organiseren we vanuit de MIRT-Verkenning A67 weer twee brede informatiebijeenkomsten. Tijdens deze bijeenkomsten kan iedereen die geïnteresseerd is langskomen om kennis te nemen van de uitkomsten van de effectstudies.

In de effectstudies zijn de effecten onderzocht van de drie verschillende alternatieven op de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A67. Ook wordt er tijdens de bijeenkomsten informatie verstrekt over de effecten op de omgeving zoals bijvoorbeeld geluid, luchtkwaliteit en natuur.

De inloopbijeenkomsten vinden plaats op:

- **Dinsdag 28 augustus** in NH Hotel Geldrop, Bogardeind 231 te Geldrop
- **Donderdag 30 augustus** in Hotel Nobis, Nobisweg 1 te Asten

Iedereen kan binnenlopen tussen 17 uur en 20.30 uur. Er wordt geen plenaire presentatie gegeven dus u kunt langskomen wanneer het u schikt.



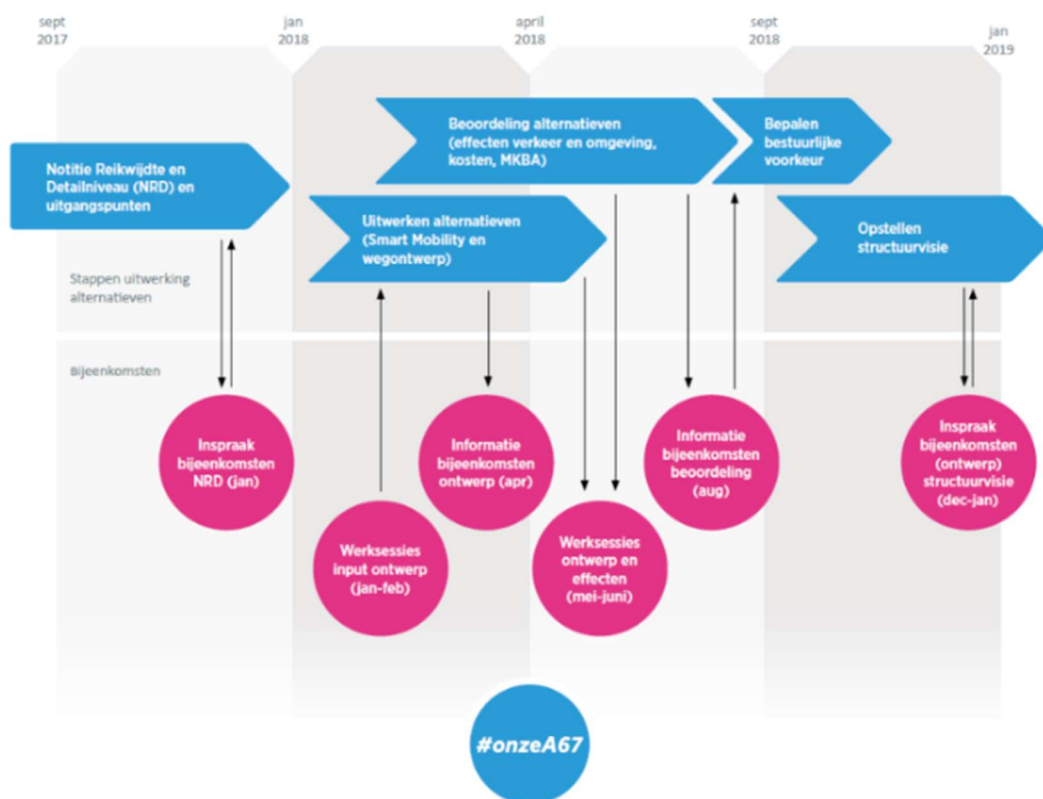
Quick Wins

De A67 is de laatste tijd veel in het nieuws. In zowel de regionale als de landelijke politiek is er veel aandacht voor de problematiek op de weg: verkeersongevallen en veel files. De term Quick Wins valt daarbij steeds vaker. Dit zijn korte termijn maatregelen om de situatie op de A67 te verbeteren, in afwachting van grotere en meer structurele maatregelen.

Ook in het omgevingsproces van de MIRT-Verkenning is door verschillende partijen, zoals weggebruikers, overheden en belangenorganisaties, aangedragen dat ook op de korte termijn al maatregelen kunnen worden uitgevoerd.

Deze Quick Wins zijn dan ook zeker in beeld binnen de MIRT-Verkenning. We kijken binnen de Verkenning niet alleen naar maatregelen voor de langere termijn. Het projectteam wil graag ook dergelijke korte termijn maatregelen opnemen in het voorkeursalternatief waarover de bestuurders in september een besluit nemen.

Bij de maatregelen voor de korte termijn kun je denken aan Smart Mobility maatregelen om de doorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren. Zo wordt circa 41% van de ongevallen met vrachtwagens veroorzaakt door lekke banden of klapbanden. Mogelijk kan een oplossing bedacht worden om ervoor te zorgen dat 'slechte' banden worden ontdekt voordat het te laat is. Momenteel vindt hiervoor een proef plaats op de A16. Maar ook kun je denken aan aanpassingen aan de infrastructuur. Zoals het aanbrengen van pechhavens en het verbeteren van de bebording langs de weg.



Stand van zaken en vooruitblik komende maanden

Op dit moment zijn de voorlopige resultaten bekend van de effectstudies voor de drie alternatieven die worden onderzocht binnen de MIRT-Verkenning (zie figuur hieronder). Hiermee is er zicht op de effecten van ieder alternatief op het verkeer en op de omgeving. In de komende weken worden de resultaten getoetst door Rijkswaterstaat. Na de zomervakantie zijn de definitieve uitkomsten van de effectstudies bekend.

Daarnaast wordt op dit moment gewerkt aan de kostenramingen van de drie alternatieven. Daarna kan ook de zogenaamde Maatschappelijke Kosten en Batenanalyse (MKBA) worden opgesteld. Deze MKBA geeft inzicht in de verhouding tussen de kosten en de opbrengsten van ieder alternatief. Daarmee zijn de onderzoeken voor de Verkenningfase afgerond.

Bestuurlijke besluitvorming

De uitkomsten van alle onderzoeken worden in augustus getoond tijdens de eerder genoemde inloopbijeenkomsten. U kunt tijdens de inloopbijeenkomsten eventuele reacties meegeven aan het projectteam, zodat we deze bij de informatie kunnen voegen die wordt voorgelegd aan de bestuurders. In september vinden dan de overleggen met de betrokken bestuurders plaats om te komen tot een bestuurlijke voorkeur ten aanzien van het voorkeursalternatief.

Dit voorkeursalternatief wordt in de maanden na september nader beschreven in de Structuurvisie (In Verdieping geven we meer uitleg over de Structuurvisie). In eerste instantie wordt een ontwerp-Structuurvisie door de minister vastgesteld, waarin het voorkeurspakket aan maatregelen voor de A67 is opgenomen. Volgens planning gebeurt dit eind 2018. Begin 2019 wordt de ontwerp-structuurvisie ter inzage gelegd: iedereen kan dan een zienswijze indienen.

Naar de planfase

Na verwerking van de zienswijzen is de Structuurvisie definitief. De MIRT-Verkenning is dan afgerond en het voorkeursalternatief wordt uitgewerkt in de planfase.

	Clusters		
	1. Smart Mobility	2. Beperkte aanpassing van de infrastructuur	3. Capaciteitsuitbreiding
Smart Mobility en vraagbeperkende maatregelen	<ul style="list-style-type: none"> • Forse maatregelen voor structureel beperken (spits)vraag door gerichte aanpak, verbeteren fiets en OV en andere maatregelen • Structureel verminderen (spits)vraag vrachtverkeer • Makkelijker en veiliger invoegen • Slimme handhaving van rijgedrag, parkeren, technische staat van voertuigen e.d. • Betere informatievoorziening (parkeren, snelheid) • Adaptieve maximumsnelheid • Stimuleren en faciliteren beter rijgedrag weggebruikers • Adaptief inhaalverbod vrachtwagens 	<ul style="list-style-type: none"> • Maatregelen voor verminderen (spits) vraag door verbeteren OV, fiets en andere maatregelen • Verminderen (spits)vraag vracht-verkeer • Makkelijker en veiliger invoegen • Slimme handhaving van rijgedrag, parkeren, technische staat van voertuigen e.d. • Betere informatievoorziening (parkeren, snelheid) • Adaptieve maximumsnelheid • Stimuleren en faciliteren beter rijgedrag weggebruikers • Adaptief inhaalverbod vrachtwagens 	<ul style="list-style-type: none"> • Makkelijker en veiliger invoegen • Slimme handhaving van rijgedrag, parkeren, technische staat van voertuigen e.d. • Betere informatievoorziening (parkeren snelheid) • Adaptieve maximumsnelheid • Stimuleren en faciliteren beter rijgedrag weggebruikers • Adaptief inhaalverbod vrachtwagens
Aanpassen infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"> • Maatwerk verbeteren van alle aansluitingen • Aanleg pechhavens • Voorzieningen voor vrachtwagenparkeren 	<ul style="list-style-type: none"> • Maatwerk verbeteren overige aansluitingen • Verbeteren bebording • Aanleg pechhavens • Voorzieningen voor vrachtwagenparkeren 	<ul style="list-style-type: none"> • Maatwerk verbeteren overige aansluitingen • Verbeteren bebording • Maatregelen Zaarderheiken / parallelba A73 • Aanleg pechhavens • Voorzieningen voor vrachtwagenparkeren
(Gedeeltelijke) capaciteitsuitbreiding	Geen	<ul style="list-style-type: none"> • Weefvak tussen Leenderheide en Geldrop (wegvak 2) 	<ul style="list-style-type: none"> • 2x3 wegvak 2 Leenderheide – Geldrop • 2x3 wegvak 3 Geldrop – Someren • 2x3 wegvak 4 Someren – Asten

#onzeA67

Verdieping: wat is een Structuurvisie?

Elke nieuwsbrief wordt er in dit item aandacht besteed aan één onderwerp binnen de Verkenning. Dit keer nemen we de Structuurvisie onder de loep. Wat wordt er nu eigenlijk bedoeld met dit document?

Als duidelijk is welk pakket aan maatregelen wordt gekozen om de problematiek van de A67 aan te pakken, wordt gestart met het opstellen van de ontwerp-Structuurvisie.

In dit document wordt het voorkeursalternatief op hoofdlijnen vastgelegd en wordt beschreven wat de argumenten zijn om te kiezen voor dit specifieke pakket aan maatregelen. Ook wordt in de Structuurvisie opgenomen welke aanvullende maatregelen genomen worden. De Structuurvisie vormt het kader voor de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief. In de planuitwerkingsfase, die volgt op de huidige beoordelingsfase, wordt het voorkeursalternatief in detail uitgewerkt en geoptimaliseerd. Uiteindelijk wordt dit opgenomen in een Tracébesluit.

Het ontwerp van de Structuurvisie wordt samen met het planMER gepubliceerd, waarna de mogelijkheid wordt gegeven een zienswijze in te dienen.

Volg de voortgang in de MIRT-Verkenning A67:

www.mirtA67.nl



facebook.com/onzeA67



twitter.com/OnzeA67