



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

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

### **Analytische fase: Participatieproces**

Datum	27 september 2017
Status	definitief



## Colofon

Uitgegeven door	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Informatie	Tom van Tilborg
Telefoon	06-15359690
Uitgevoerd door	Projectteam MIRT Verkenning A67 Leenderheide – Zaarderheiken
	<ul style="list-style-type: none"><li>- Ivo Bastiaansen</li><li>- Niels van den Berg</li><li>- Thijs van den Berg</li><li>- Suzanne van Brandwijk</li><li>- Iris van Es</li><li>- Melanie Gommers</li><li>- Jasper de Graaf</li><li>- Paul Hanraets</li><li>- Wouter van Iperen</li><li>- Jorine Knüppe</li><li>- Ronnie Poorterman</li><li>- Lex Runia</li><li>- Tom van Tilborg</li><li>- Sander Zondervan</li></ul>
Datum	27 september 2017
Status	definitief
Versienummer	1.0



## Inhoud

### **Over dit rapport 7**

#### **1 Inleiding 8**

- 1.1 MIRT-Verkenning en participatie 9

#### **2 Procesbeschrijving 11**

#### **3 Opbrengsten omgeving 12**

- 3.1 Aansluiting Geldrop 12
- 3.2 Knooppunt Leenderheide 12
- 3.3 Knooppunt Zaarderheiken 13
- 3.4 Op- en afritten (overige locaties) 13
- 3.5 Vrachtverkeer (inclusief rustplaatsen) 13
- 3.6 Rijgedrag 13
- 3.7 Capaciteit 13
- 3.8 Wegbeeld en weginrichting 13
- 3.9 (Geluids)overlast 14

#### **4 Verwerking input 15**

- 4.1 Knelpunten 15
- 4.2 Beoordeling mogelijke oplossingen 15
- 4.3 Geluid(hinder) 15
- 4.4 Reacties op de resultaten 15

#### **Bijlage A Overzicht reacties per thema 17**

#### **Bijlage B Verslag participatie vrachtwagenchauffeurs 29**



## Over dit rapport

Dit rapport beschrijft de resultaten van de Analytische fase van de MIRT-Verkenning A67 Leenderheide – Zaarderheiken.

Het rapport bestaat uit de volgende onderdelen:

- De samenvattende **Notitie kansrijke oplossingsrichtingen**, die de hoofdlijnen van het onderzoek, resultaten en conclusie bevat (deel A van de rapportage);
- Een uitgebreid **deel B** waarin achtergrondinformatie opgenomen. In deel B is de informatie over gebruik en gebruikers, knelpunten en problemen opgenomen en is meer in detail beschreven welke maatregelen zijn bekeken en beoordeeld;
- Dit **deel C** waarin de aanpak en resultaten van de participatie zijn beschreven.

Het doel van dit rapport is het mogelijk maken van keuzes over de volgende fase in de MIRT-Verkenning.





## 1 Inleiding

### 1.1 MIRT-Verkenning en participatie

Op 12 oktober 2016 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu, mevrouw Schultz-Van Haegen de Startbeslissing genomen voor de MIRT-Verkenning "A67 Leenderheide – Zaarderheiken". Met dit besluit heeft de minister het startsein gegeven voor een onderzoek naar oplossingen voor de doorstromingsproblemen op deze snelweg. Deze verkenningsfase moet de beslisinformatie opleveren die nodig is om een definitieve voorkeursbeslissing te nemen en te besluiten over de vervolgfase. Doelstelling van deze Verkenning is breed te onderzoeken welke knelpunten worden ervaren op de A67, welke mogelijke oplossingen er zijn en welk maatregelenpakket het meest effectief is om de problemen op te lossen.

De afbeelding hiernaast geeft inzicht in waar we nu staan met de MIRT-Verkenning A67. Meer informatie over het MIRT-proces kunt u vinden onder de veel gestelde vragen op de website ([www.mirtA67.nl](http://www.mirtA67.nl)). Het project A67 is onderdeel van het programma SmartwayZ.NL, dat onder regie staat van de Programmaraad.

In de afgelopen maanden zijn samen met weggebruikers, omwonenden en andere betrokkenen knelpunten en oplossingen voor de A67 opgehaald. In hoofdstuk 2 wordt eerst het doorlopen proces tot op heden beschreven. Hoofdstuk 3 beschrijft welke knelpunten en oplossingen zijn aangedragen vanuit de omgeving. Tot slot wordt in hoofdstuk 4 beschreven hoe de input vanuit de omgeving is verwerkt in de analyses en rapportage van de Verkenning. Ook zijn hier de reacties opgenomen over de wijze waarop de input is verwerkt.

**A67 Verkenning** **Project Informatie**

In de MIRT-Verkenning A67 Leenderheide - Zaarderheiken werken we de komende twee jaar aan een veiligere, vlottere en beter doortrekkende A67. In de Verkenning maken we graag zoveel mogelijk gebruik van de ervaringen van weggebruikers en omgevingsaanpakkers om maar inzicht te krijgen in de knelpunten en de mogelijke oplossingen die er zijn. Deze website speelt daar een centrale rol in.

Via deze site verzamelen we de ervaringen van u als weggebruiker of aanpakker van de A67, zodat we zoveel mogelijk te weten komen over de door u ervaren knelpunten op en nabij de omgeving en de mogelijke oplossingen daarvoor. Hiervoor kunnen we vervolgens gekichte maatregelen bedenken om de problemen op de A67 aan te pakken.

Per 27 juni 2017 is het niet meer mogelijk om nieuwe knelpunten en oplossingen op de kaart te plaatsen. Het blijven de geplaatste reacties nog zichtbaar. Een overzicht van de verzamelde knelpunten en oplossingen wordt binnenkort op [www.mirta67.nl](http://www.mirta67.nl) gepubliceerd. Na 27 juni kunt u contact opnemen met het projectteam via het contactformulier op de website of door een mail te sturen aan [omgeving@A67participatie.nl](mailto:omgeving@A67participatie.nl).

Via de link Project Informatie komt u op de site van het project MIRT-Verkenning A67. Hier vindt u informatie over de voortgang en resultaten van de verkenning.

**Knelpunt**

- Leenderheide
- Leenderheide - Geldrop
- Geldrop - Someren
- Someren - Asten
- Asten - Liesel
- Liesel - Helden
- Helden - Venlo west
- Venlo west - Zaarderheiken

**Basiskaarten**

Esri Nederland & Community Maps Contributors  
Copyright Microsoft, Nederland, IV-D 2017

Afbeelding: op het participatieplatform werden ca. 450 reacties gegeven over knelpunten en mogelijke oplossingen

## 2 Procesbeschrijving

Gedurende de analytische fase van de Verkenning heeft een intensief proces plaatsgevonden samen met weggebruikers, betrokken overheden, omwonenden en overige stakeholders zoals bedrijven en belangenorganisaties. Het doel was daarbij om zo breed mogelijk knelpunten en oplossingen voor de A67 in beeld te brengen. Door middel van communicatie in de vorm van onder andere een persbericht, de website, social media en een breed verspreide bewonersbrief zijn weggebruikers en omwonenden opgeroepen om mee te denken.

De verzamelde reacties zijn opgehaald door middel van:

- een participatieplatform, waar geïnteresseerden hun reactie konden achterlaten;
- inloopbijeenkomsten, waar belangstellenden en belanghebbenden met het projectteam in gesprek konden gaan over de knelpunten op de A67 en mogelijke oplossingen hiervoor;
- werksessies, zowel met weggebruikers als met betrokken overheden waarin we samen met hen aan de slag gingen met knelpunten en oplossingen;
- gesprekken met overheden en andere belanghebbenden, waarin we de opgaven op hebben gehaald die zij rondom de A67 zien;
- interviews met vrachtwagenchauffeurs, om ook deze belangrijke doelgroep te betrekken in de analyse en hun visie op de knelpunten en oplossingen in beeld te brengen.
- een bijeenkomst met het expertteam waarin experts van verschillende belangenorganisaties deelnemen als ANWB, Greenport Venlo, fietsersbond, werkgeversorganisaties en de logistieke sector.

In hoofdstuk 3 wordt een overzicht gegeven van de input die is opgehaald vanuit de omgeving en die mee wordt genomen in het vervolg van de Verkenning.

### 3 Opbrengsten omgeving

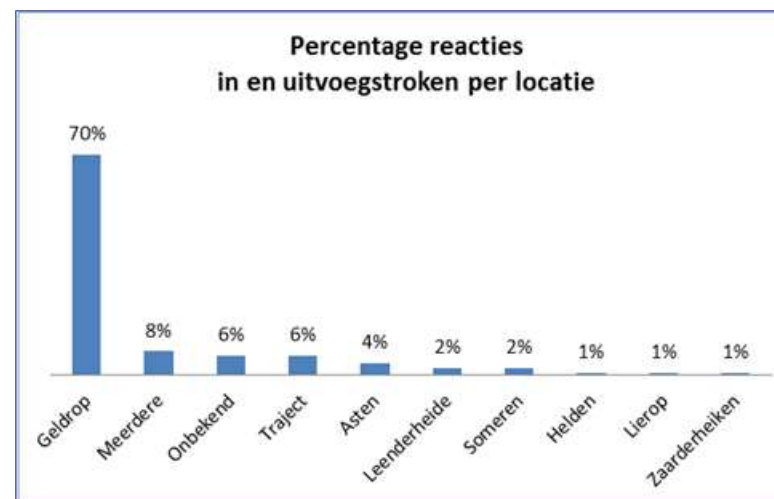
In het doorlopen intensieve proces met de omgeving hebben we meer dan 550 reacties verzameld met knelpunten en oplossingen. Deze hebben we opgedeeld in een aantal veel voorkomende thema's. Deze thema's zijn hieronder beschreven met daarbij in het kort de hoofdlijn van de binnengekomen reacties.

Bijlage A omvat een overzicht van de reacties die per thema zijn binnengekomen. Dit overzicht in de bijlage geeft een samenvatting van de individuele reacties; dat wil zeggen dat de reacties op hoofdlijnen zijn weergegeven en niet iedere reactie in dit verslag afzonderlijk is benoemd.

#### 3.1 Aansluiting Geldrop

Over de aansluiting bij Geldrop zijn de meeste reacties vanuit de omgeving binnen gekomen. De afrit en oprit bij de aansluiting Geldrop worden als te kort, te krap en te steil ervaren. Gecombineerd met het drukke wegvak op de A67 en het vele vrachtverkeer is het in- en uitvoegen problematisch. Weggebruikers ervaren dit punt daardoor ook als onveilig. Dit knelpunt wordt vaak in samenhang genoemd met het hele wegvak tot aan Leenderheide.

Maatregelen die zijn aangedragen variëren van het vergroten van de capaciteit tussen Geldrop en Leenderheide tot het aanpassen van de aansluiting zelf. Ook het bieden van verbeterde andere modaliteiten (bus, fietspaden) voor de vele verplaatsingen tussen Geldrop en Eindhoven wordt als oplossing genoemd.



Grafiek: veruit de meeste reacties over in- en uitvoegstroken gingen over aansluiting Geldrop.

#### 3.2 Knooppunt Leenderheide

Bij Leenderheide worden verschillende zaken als knelpunt ervaren. Het uitvoegen vanaf de A67 in de ochtendspits naar de N2 zorgt voor problemen, maar ook het invoegen naar de A67 in de avondspits. De grote stromen in- en uitvoegers zorgen voor opstoppingen en onveilige situaties. Daarnaast worden ook verschillende zaken met betrekking tot de inrichting van het knooppunt / de rotonde benoemd. Capaciteitstekort, slechte doorstroming, onduidelijke inrichting en veel vrachtverkeer belemmeren de weggebruiker. Oplossingen die zijn aangedragen hebben veelal betrekking op het vergroten van de capaciteit bij het knooppunt, met name gericht op het in- en uitvoegen.

### **3.3 Knooppunt Zaarderheiken**

Over knooppunt Zaarderheiken kwamen minder reacties binnen dan over knooppunt Leenderheide. De binnengekomen reacties hebben vooral betrekking op de capaciteit van de uitvoeger naar de A73 aan de zuidzijde. Ook wordt de inrichting van het knooppunt soms als onduidelijk ervaren. Oplossingen hebben vooral betrekking op het vergroten van de capaciteit van de uitvoeger.

### **3.4 Op- en afritten (overige locaties)**

Op- en afritten langs de A67 Leenderheide – Zaarderheiken worden over het algemeen als te druk en te kort ervaren. De beperkte verlichting en de grote hoeveelheid (inhalende) vrachtwagens bij de oprit vormen daarbij een extra belemmering. Oplossingen zijn aangedragen in de richting van onder andere het verlengen van in- en uitvoegers, een derde rijstrook aanleggen en snelheidsbeperkingen (om tot een homogener verkeersbeeld te komen).

Bij de afritten Geldrop, Asten en Helden zijn er daarnaast reacties geplaatst over de kruispunten onderaan de afrit. De capaciteit daar wordt als onvoldoende ervaren. Voor de aansluiting Asten wordt deze problematiek opgepakt in het project N279, vanuit de MIRT-Verkenning wordt nauw afgestemd met dit project.

### **3.5 Vrachtverkeer (inclusief rustplaatsen)**

De A67 is een snelweg met veel vrachtverkeer, waarbij de grote snelheidsverschillen tussen personenauto's en vrachtwagens, het inhalen van vrachtverkeer en het invoegen tussen het vrachtverkeer als knelpunt wordt ervaren in die zin dat het onveilige situaties oplevert met auto's die stilstaan op de vluchtstrook. Daarnaast is het parkeren van vrachtwagens langs de A67 een probleem. Chauffeurs parkeren hun vrachtauto op de vluchtstrook in verband met de beperkte capaciteit van de rustplaatsen, wat leidt tot gevaarlijke situaties en rommel. Oplossingen zijn aangedragen in de richting van onder andere het afscheiden van een rijbaan voor vrachtverkeer, het

instellen van een inhaalverbod, het heffen van tol, het verplicht afstand houden en het zorgen voor voldoende rustplaatsen.

### **3.6 Rijgedrag**

Veel weggebruikers storen zich aan het rijgedrag van anderen zoals: gebruik van een mobiele telefoon achter het stuur, bumperkleven, rechts inhalen, plotseling remmen en slecht benutten van de invoegstrook. Uit de interviews met vrachtwagenchauffeurs blijkt dit voor hen ook het belangrijkste aandachtspunt. Aangedragen oplossingen zijn onder andere: handhaving op ongewenst verkeersgedrag, inhaalverbod vrachtverkeer en een campagne om rijgedrag te verbeteren.

Tijdens de interviews met vrachtwagenchauffeurs (zie bijlage B voor een verslag) viel op dat rijgedrag door hen als belangrijkste probleem wordt ervaren. De inrichting van de weg en het optreden van files wordt door hen als veel minder problematisch ervaren dan het rijgedrag van andere weggebruikers, zoals bijvoorbeeld veel telefoongebruik achter het stuur of te weinig afstand houden.

### **3.7 Capaciteit**

In algemene zin wordt een tekort aan capaciteit ervaren op de A67: te weinig rijstroken en teveel verkeer. De reacties verschillen daarbij wel in waar het capaciteitsprobleem precies wordt ervaren. Volgens sommige reacties is dat vooral tussen Geldrop en Leenderheide, maar volgens anderen is er al een capaciteitstekort vanaf Asten of zelfs op de hele A67. Veelal gaan de opgegeven maatregelen over het toevoegen van een extra rijstrook, maar ook over het verbeteren van onder andere de treinverbinding.

### **3.8 Wegbeeld en weginrichting**

In de reacties komen uiteenlopende zaken terug met betrekking tot de inrichting van de weg. Ervaren wordt onder andere dat het

wegbeeld steeds wisselt, bebording niet goed zichtbaar is, matrixborden ontbreken en de weg smal is. Er worden uiteenlopende maatregelen voorgesteld om de inrichting van de rijbaan te verbeteren.

### **3.9 (Geluids)overlast**

Een flink aantal reacties heeft betrekking op overlast voor de omgeving. Omwonenden ervaren vooral geluidsoverlast naast stank en overlast van fijnstof. Voorgestelde maatregelen zijn onder andere geluidsonderzoek en een geluidswal.

In het vierde hoofdstuk over de verwerking van de reacties is beschreven hoe er binnen de MIRT-Verkenning wordt omgegaan met deze aspecten met betrekking tot overlast.

## 4 Verwerking input

### 4.1 Knelpunten

De opgehaalde knelpunten vanuit de omgeving zijn verwerkt in de knelpuntanalyse van de Verkenning om zo een volledig beeld te krijgen van de knelpunten op de A67. De beschrijvingen van de opgaven die dit oplevert voor Verkenning is opgenomen in Deel A en Deel B van deze rapportage.

De maatregelenpakketten die binnen de Verkenning worden opgesteld moeten een oplossing bieden voor deze knelpunten.

### 4.2 Beoordeling mogelijke oplossingen

De aangedragen oplossingen vanuit de omgeving worden onderdeel van de zogeheten longlist van maatregelen. Wel wordt daartoe eerst bekeken of ze aansluiten bij de gesignaleerde knelpunten en vallen binnen de scope van de MIRT-Verkenning A67. Daarnaast worden aangedragen oplossingen in een aantal gevallen geclusterd op de longlist, vanwege de onderlinge samenhang. In de bijlage bij deel B is opgenomen hoe de resultaten van het omgevingsproces zijn verwerkt in de longlist.

In de zomer van 2017 zijn de oplossingen op de longlist beoordeeld op verschillende aspecten aan de hand van het opgestelde beoordelingskader. De beoordeling van de verschillende oplossingen zijn gebruikt om vervolgens een aantal clusters van maatregelen op te stellen. Dit zijn pakketten met verschillende oplossingen voor de A67 waarmee de knelpunten naar verwachting kunnen worden opgelost.

Een uitgebreide beschrijving van het beoordelingsproces en de stappen om te komen tot clusters van kansrijke maatregelen is opgenomen in Deel A en B van deze rapportage.

### 4.3 Geluid(hinder)

In verschillende reacties wordt bestaande (geluid)hinder genoemd als knelpunt van de A67. In de MIRT-Verkenning kijken we vooral naar de toekomstige situatie met betrekking tot doorstroming en veiligheid. Uit de MIRT-Verkenning komen dus in de eerste plaats oplossingen die gericht zijn op deze onderwerpen. Wel moeten deze oplossingen straks passen binnen de geldende wet- en regelgeving voor onder andere fijnstof en geluid. In de nadere uitwerking zullen de voorgestelde oplossingen dus worden beoordeeld en vergeleken op deze aspecten. Waar nodig zijn maatregelen ten aanzien van fijnstof en geluid aan de orde. Het wettelijk kader is daarbij steeds maatgevend.

De bestaande geluidhinder en bestaande hinder van fijnstof zijn echter geen onderdeel van deze MIRT-Verkenning A67. In het kader van de Verkenning zal dan ook geen onderzoek worden gedaan naar de huidige situatie met betrekking tot fijnstof en geluid. Het monitoren van de huidige situatie en het (waar nodig) treffen van maatregelen is belegd bij daarin gespecialiseerde afdelingen van Rijkswaterstaat. Vanuit de MIRT-Verkenning vindt overleg plaats met Rijkswaterstaat om te kijken of aanvullend onderzoek nodig is. Medio juli 2017 zal meer duidelijk worden over het vervolgproces op dit vlak nadat afstemming de specialisten van RWS plaats heeft gevonden.

### 4.4 Reacties op de resultaten

Tijdens verschillende bijeenkomsten is aan omgevingspartijen gevraagd om te reflecteren op de uiteindelijke resultaten van de analytische fase en de wijze waarop met de input uit de omgeving is gekomen tot clusters van maatregelenpakketten. Hieronder zijn de

belangrijkste reacties uit de overleggen weergegeven. Deze dienen ter overweging bij de besluitvorming over deze fase van de verkenning.

#### *Ambtelijke Begeleidingsgroep XL*

Door de ambtenaren is tijdens de bijeenkomst van de ABG XL aangedrongen op het nader onderzoeken van de parallelstructuur tussen Geldrop en Leenderheide in de volgende fase van de Verkenning. Verschillende gemeenten gaven dan ook aan dat zij deze maatregelen graag zouden willen opnemen in een van de clusters. Verder werd benadrukt dat de uitwisselbaarheid van maatregelen tussen de clusters expliciet benoemd moest worden naar de bestuurders. Tenslotte werd aandacht gevraagd voor wegvak 7 bij Venlo, en voor andere lopende projecten zoals het programma Goederenvervoer en de A73.

#### *Expertteam*

Het expertteam kon zich goed vinden in de gepresenteerde analyses over de knelpunten en de beoordeling van de maatregelen in deze fase. Wel zette het expert-team vraagtekens bij de effectiviteit van de voorgestelde Smart Mobilitymaatregelen. Ook pleitten de experts voor een robuust pakket aan maatregelen, met het oog op de economische ontwikkelingen in de regio. Om deze reden gaven zij ook aan een voorkeur te hebben voor een capaciteitsvergroting naar 2x3 rijstroken over het gehele traject. Ook werd aangegeven dat het stimuleren van andere modaliteiten zoals fiets en OV kansrijk zou moeten zijn. Tenslotte werd door de experts aandacht gevraagd voor de rol van de A67 in de bredere context van het wegennet in de regio.

#### *Inloopbijeenkomst*

In algemene zin werd er tijdens de inloopbijeenkomst positief gereageerd op de voorgestelde clusters van maatregelen. Wel

werden vraagtekens gezet bij het oplossend vermogen van Smart Mobility. Er waren vrij veel aanwezigen tijdens de avond die met name geïnteresseerd waren in de toelichting over geluidsoverlast. De aanwezigen waren tevreden over de betrokkenheid bij de Verkenning en de wijze waarop hierover is gecommuniceerd.



## Bijlage A Overzicht reacties per thema

## A.1 Aansluiting Geldrop

Locatie	Knelpunt	Oplossing
Geldrop	<p>Afrit te dicht na parkeerplaats / tankstation</p> <p>Afrit Geldrop te kort / uitvoegen lastig</p> <p>Capaciteitsgebrek oprit</p> <p>Drukke afrit</p> <p>Geen vluchtstrook naast oprit en viaduct na oprit</p> <p>Helling in oprit</p> <p>Krappe bochten in oprit en afrit</p> <p>Onderliggend wegennet is heel druk (latente vraag A67)</p> <p>Onoverzichtelijke oprit (begroeiing)</p> <p>Oprit licht in een bocht van de snelweg</p> <p>Oprit tankstation vlak voor de invoegstrook</p> <p>Oprit te kort (beide zijden)</p> <p>Oprit te smal (beide zijden)</p> <p>Slechte verlichting oprit</p> <p>Uitvoegen Geldrop</p> <p>Uitvoegstrook laat zichtbaar door viaduct</p> <p>Vormgeving oprit (scherpe bocht)</p>	<p>Aparte rijstroken voor in- en uitvoegend verkeer</p> <p>Afrit zuidzijde naar het oosten verleggen, van viaduct af</p> <p>Betere busverbinding naar Eindhoven</p> <p>Betere fietsverbinding naar Eindhoven vanuit Geldrop en Heeze</p> <p>Bocht verruimen uitvoeger Geldrop zuidzijde</p> <p>Derde rijstrook Leenderheide – Geldrop (icm N2)</p> <p>Gefaseerd invoegen met toerit doseren</p> <p>In- / uitvoegstrook laten vervallen (aparte rijstrook naar Leenderheide)</p> <p>In- / uitvoegstrook verlengen tot over viaduct</p> <p>Inhaalverbod vrachtverkeer vanaf Someren</p> <p>Invoegstrook realiseren zoals bij Someren</p> <p>Lus van de oprit verplaatsen zodat er meer ruimte is om snelheid te maken</p> <p>Snelheidsbeperking in de spits</p> <p>Snelheidsverschillen beperken mbv matrixborden</p> <p>Snelheidsverschillen beperken door communicerende auto's</p> <p>Tijdelijke afsluiting invoegstrook als test</p> <p>Uitvoegers voorrang geven op turbotonde onderaan afrit</p> <p>Verlengen invoegstrook tankstation</p> <p>Verplaatsen invoegstrook</p> <p>Vrachtwagens vóór de invoegstrook naar de linkerbaan</p> <p>Voorkomen dat verkeer op de hoofdrijbaan van rijstrook kan wisselen</p>

**A.2 Knooppunt Leenderheide**

Locatie	Knelpunt	Oplossing
Leenderheide	<p>Rotonde:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Belijning is onduidelijk</li> <li>- Capaciteit is ontoereikend, rotonde loopt vol</li> <li>- Verkeerslichten beperken capaciteit</li> </ul> <p>Invoegen op de A67 (ri Venlo):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Invoegstrook gaat terug van 2 naar 1 strook (capaciteit)</li> <li>- Invoegstrook vanaf A2 / N2 is te kort</li> <li>- Latente vraag, verkeer dat nu de A67 niet op komt</li> <li>- Probleem bij invoegen vanaf rotonde</li> <li>- Slechte doorstroming vrachtverkeer bij het knooppunt</li> <li>- Teveel vrachtverkeer bij oprit richting Venlo, invoegen lastig</li> </ul> <p>Uitvoegen vanaf A67 (ri Eindhoven):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Capaciteitstekort uitvoegstrook vanaf Geldrop</li> <li>- Teveel verkeer afrit Eindhoven</li> </ul> <p>Overig:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inrichting knooppunt onduidelijk voor weggebruiker</li> <li>- Te weinig rijbanen bij knooppunt</li> </ul>	<p>Aanleg turborotonde</p> <p>Belijning aanpassen / verduidelijken</p> <p>Dubbele uitvoegstrook aanleggen vanaf A67</p> <p>Extra afrit naar de N2</p> <p>Extra rijbaan bij Leenderheide</p> <p>Geen kruisend verkeer op rotonde</p> <p>Handhaving op rijgedrag bij opritten dmv camera's</p> <p>Klaverblad maken van dit knooppunt</p> <p>Korter groen verkeer vanaf Leenderplein naar Venlo</p> <p>Langere groentijden rotonde</p> <p>Langere invoegstrook, doortrekken tot Geldrop</p> <p>Leenderheide aanpassen naar fly-over</p> <p>Oprit naar de A67 vanaf N2 (bypass)</p> <p>Rechter rijstrook afkruisen om ruimte te maken voor invoegend verkeer</p> <p>Rechtsaffer van Geldrop naar Eindhoven een bypass maken</p> <p>Rechtsaffers door rood toestaan op rotonde</p> <p>Rechtstreekse aansluiting N2 op A2</p> <p>Shuntoplossing N2 naar A67 ter hoogte Gestelsestraat</p> <p>Splitsen soorten verkeer</p> <p>Toerit doseren op de oprit</p> <p>Verkeer sturen</p> <p>Viaduct Geldrop verbreden</p> <p>Vluchtstrook als 3<sup>de</sup> rijbaan</p> <p>VRI rotonde verwijderen</p> <p>VRI's aanpassen</p> <p>Weg meer rechtdoor leggen waardoor het duidelijk is dat het twee rijstroken blijven ipv bocht over rotonde</p> <p>Zowel links als rechts uitvoegen om vrachtverkeer niet te hoeven kruisen</p>

**A.3 Knooppunt Zaarderheiken**

<b>Locatie</b>	<b>Knelpunt</b>	<b>Oplossing</b>
Zaarderheiken	Uitvoegen naar A73 Inrichting afrit Zaarderheiken onduidelijk (bebording) Afrit Zaarderheiken te smal Afrit Zaarderheiken te kort Afrit heeft onvoldoende capaciteit Uitvoegstroken liggen op de heuvel Veel vrachtwagens maken uitvoegen richting Nijmegen lastig	Afrit 12 weer instellen Doorgetrokken strepen aanbrengen Extra oprit Zaarderheiken – N556 Extra uitvoegstrook Heldere bebording en melding file op de afrit Langere in- / uitvoegstrook Parallelbaan verdubbelen Uitvoegstrook eerder tweebaans maken Wegverbreding

**A.4 Op- en afritten (incl. aansluitingen onderliggend wegennet)***Op- en afritten*

<b>Locatie</b>	<b>Knelpunt</b>	<b>Oplossing</b>
Someren / Helmond	Drukke afrit Drukke toerit Geen uitwijkruimte naast invoegstrook (noordzijde) Te korte afrit Te weinig ruimte om in te voegen	In- / uitvoegstrook verlengen Meer ruimte naast invoegstrook Verlengen afrit Someren
Helden	Combinatie oprit met afrit tankstation en veel vrachtverkeer Te korte invoegstrook	3 <sup>de</sup> rijstrook vanaf Leenderheide – Helden In- / uitvoegstrook verlengen Verplaatsing tankstation
Asten	Invoegen oprit Asten Te korte afrit Te weinig ruimte om in te voegen	3 <sup>de</sup> rijstrook Leenderheide - Asten In- / uitvoegstrook verlengen
Meerdere / Traject	Filevorming rechterstrook Inhalende vrachtwagens bij oprit Invoegend verkeer veroorzaakt file Korte opritten / Invoegend verkeer vanaf tankstations Lengte oprit in meters zegt niet alles, situatie bepaald of oprit te kort is Slechte verlichting Te drukke opritten	Doorgetrokken streep bij toerit Gefaseerd invoegen / VRI / toerit doseren Inhaalverbod vrachtwagens In- / uitvoegstrook verlengen: - Zaarderheiken - Algemeen Laten vervallen van oprit Someren of Asten Snelheidsbeperking bij toeritten Spitsstrook aanleggen Sturen verkeer in snelheid, manier van invoegen, links rijden, etc Vrachtverkeer ruim voor aansluiting naar linker rijstrook leiden

*Kruispunt onderaan afrit*

<b>Locatie</b>	<b>Knelpunt</b>	<b>Oplossing</b>
Asten (ei van Ommel)	Afrit heeft te kort groen bij de verkeerslichten Complexe situatie met beperkte capaciteit Kort na elkaar diverse voorsorteermogelijkheden; leidt tot onverwachte manoeuvres Verkeerslichten onderaan de afrit hebben te weinig capaciteit (4 VRI's op korte afstand)	Langere groentijd onderaan afrit richting Meijel Ronde zorgde voor meer capaciteit; terugbrengen ronde Splitsen van verkeersstromen Verhoogde rijbaanscheidingen om verkeerd voorsorteren en inhalen te voorkomen VRI's aanpassen VRI's beter op elkaar afstemmen
Geldrop	Rotondes zijn obstakel / capaciteit rotondes Veel fietsers bij rotonde Verkeer vanuit Geldrop krijgt voorrang op verkeer uit Heeze bij doseerlicht (maar meer verkeer uit Heeze)	Fietsers naar één kant van de weg brengen (zijde McDonalds) Gelijke behandeling verkeer uit Geldrop en Heeze Langer stuk twee rijstroken voor de rotonde (vanuit Heeze) Onmogelijk maken om vanuit binnenbaan eerste rotonde nog richting Eindhoven te rijden (scheiden rijbanen rotonde) Rotondes aanpassen VRI's maken in plaats van rotondes
Helden	Kruispunten aan de zuidzijde van de A67 hebben in de avondspits soms te weinig capaciteit	Capaciteit vergroten door aanpassing VRI's Kruispunten vervangen door rotondes Kruispunten zuidzijde vervangen door grote ovonde

**A.5 Vrachtverkeer (incl. rustplaatsen)**

Locatie	Knelpunt	Oplossing
Traject	(gevaarlijk) inhalen door vrachtwagens Gebruik cruise control Grote impact van incidenten met vrachtwagens Invoegen tussen vrachtverkeer Langzaam rijdend verkeer Parkeren op de vluchtstrook (+ zwerfafval) Ruimte geven aan invoegers bij opritten/ links rijden Snelheidsverschil met overig verkeer Snelheidsverschil tussen vrachtwagens Te druk door tolheffing in België Te korte invoegstroken voor vrachtverkeer na rustplaatsen Te smalle weg Te veel vrachtverkeer / colonnevorming Te weinig afstand houden tussen vrachtwagens Te weinig parkeerruimte grote vrachtwagens (exceptioneel verkeer) / te weinig capaciteit rustplaatsen Vangrail middenberm is onvoldoende sterk om vrachtverkeer te keren Veel ongevallen met vrachtverkeer	Afgescheiden rijbaan voor vrachtverkeer tussen de rijbanen Afstandspijlen op het wegdek Controle op technische staat vrachtwagens Doelgroepenstrook voor vrachtverkeer Duitse regelgeving invoeren: minimaal 10 km/u snelheidsverschil bij inhalen Extra rijstrook toevoegen Gebruik vluchtstrook als spitsstrook Gebruik vluchtstrook als vrachtstrook met inhaalverbod Gefaseerd toelaten bij grens Handhaving rijgedrag / inhaalverbod Informatie over beschikbare rustplaatsen langs traject Inhaalverbod (algemeen / spits / bij op- en afritten) Instellen inhaalzones voor vrachtverkeer met beperking snelheid overige verkeer (rest traject inhaalverbod) Kleine parkeerplaatsen ongeschikt maken voor vrachtverkeer Matrixborden met aangepaste en dynamische info boven de weg: inhaalverbod, maximum snelheid, gevaar. Meer capaciteit rustplaatsen om te overnachten Percentage vrachtverkeer beperken Plaatselijk derde rijstrook zodat vrachtwagens kunnen inhalen Reserveringssysteem rustplaatsen (smart mobility) Splitsen doorgaande en lokaal vrachtverkeer Splitsen verkeerssoorten Sterkere vangrail in middenberm Tolheffing Verbieden cruise control Verplicht afstand houden Vrachtverkeer verbieden Verscheidenheid in type rustplaatsen aanbieden: betaald/ onbetaald/ service/ geen service/ bewaking)

**A.6 Rijgedrag**

<b>Locatie</b>	<b>Knelpunt</b>	<b>Oplossing</b>
Traject	Bumperkleven en snijden Gebruik rijstroken / onnodig links rijden Naar links zwenken vrachtwagens om ruimte te maken voor invoegers Onjuist invoegen: te weinig snelheid, te vroeg, direct naar linker baan Onrustig wegbeeld leidt tot onrustig weggedrag Plotseling remmen zonder aanleiding (oostelijke richting) Rechts inhalen Rechts inhalen over in- / uitvoegstrook Slecht benutten (dubbele) invoegstrook Wangedrag Weinig afstand houden (vrachtwagens & algemeen)	A67 verbreden tot Asten Borden met instructies voor invoegen Campagne om rijgedrag te verbeteren Dynamische maximumsnelheid mbv matrixborden, lagere snelheid bij drukte Handhaven op rechts inhalen Handhaving wangedrag algemeen Handhaving wangedrag vrachtwagens Inhaalverbod vrachtverkeer Snelheidsverschillen verkleinen
Leenderheide	Blokkeren rotonde bij drukte Inhalen over verdrijvingsvlak Te hard rijden Verkeerd / te vroeg voorsorteren	Handhaving met camera's Radarpalen
Asten	Laat uitvoegen + hard remmen	Tijdig in de rechterbaan bij uitvoegen. Bewegwijzering wanneer verkeer moet in- / uitvoegen (bijv matrixborden)

**A.7 Capaciteit**

<b>Locatie</b>	<b>Knelpunt</b>	<b>Oplossing</b>
Leenderheide - Geldrop	Teveel verkeer / te weinig rijstroken	2x3-baans maken Betere fietsverbindingen Geldrop – Eindhoven Doortrekken oprit Geldrop naar Leenderheide en vice versa Doseerlichten Geldrop Doseerlichten Geldrop
Asten – Leenderheide	Teveel verkeer / te weinig rijstroken	2x3-baans maken Parallelstructuur A2-N2 doortrekken op A67 Aansluiting A67 - N2 zonder verkeerslichten
Asten – Someren	Teveel verkeer / te weinig rijstroken	2x3-baans maken
Lierop	Dagelijks files door te weinig rijstroken	2x3-baans maken
Zaarderheiken	Teveel verkeer over parallelbaan	Parallelbaan verdubbelen
Traject	Capaciteit wordt beperkt door kunstwerken Claustrofobische weg Teveel verkeer / te weinig rijstroken	2x3-baans maken 2x4-baans maken Afschaffen auto van de zaak om autogebruik terug te brengen Dynamische snelheid invoeren via app of navigatiesysteem Inhaalverbod vrachtverkeer Lokaal verkeer weren van snelweg Snelheid terugbrengen naar 80km/u (in spits / algemeen) Spitsstrook toevoegen met snelheidsregulering Tol voor buitenlandse chauffeurs / vrachtwagens heffen Transitverkeer op de linkerbaan (aangeven op matrixborden) Trajectcontrole (in combinatie met terugbrengen snelheidsverschillen) Verbeteren treinverbinding Promotie van gebruik OV Verbreding Leenderweg Verbreding staartje N2 Verkeer omleiden via minder drukke route / ruit herzien Vluchtstrook als derde rijstrook Promotie N279 als alternatief voor A67



**A.8 Wegbeeld en weginrichting**

<b>Locatie</b>	<b>Knelpunt</b>	<b>Oplossing</b>
Geldrop	Smal viaduct Te steile helling vanaf tankstation naar spoorviaduct voor vrachtwagens vanaf tankstation	Viaduct verbreden, banen breder maken
Traject	Bebording niet goed zichtbaar aan rechterzijde Begroeiing dicht op de weg zorgt voor visuele versmalling Bermsloten dicht op de weg – spray rechtstreeks in oppervlaktewater Betonnen rijbaanscheiding dicht op de weg, weinig uitwijkmogelijkheid Brug over de Maas – slechte kwaliteit Eentonig wegbeeld door de Peel (Sevenum-Asten) Invoegers die direct naar de linkerbaan kunnen (belijning) Matrixborden ontbreken ten oosten van Someren Overhangende beplanting Smalle weg Veranderende snelheden matrixborden Verbodsborden met onderborden alleen in het Nederlands Verlichting Wisselende bermbreedte / weinig ruimte langs de weg Wisselend wegbeeld (krappe wegdelen, eerder remmen) Verschillende typen verharding	Afrit verlichten Bebording ‘invoegen bij einde invoegstrook’ Bebording boven de weg aanbrengen Beplanting verwijderen ten behoeve van zicht Bermsloten verder van verharding af leggen Betonnen rijbaanscheiding vervangen door vangrail Bredere rijbanen Doorgetrokken streep bij afrit naar rechts brengen Intuïtieve weginrichting Matrixborden op de hele A67 plaatsen Onderborden aanpassen of verwijderen Snelheidsverschil verkleinen Stabiele snelheden boven de weg Uitwijkruimte toevoegen Verlichting aanbrengen of geleidelijke overgang van licht naar donker Wegdek brug over de Maas vervangen Wegdek vernieuwen

**A.9 Overige**

<b>Locatie</b>	<b>Knelpunt</b>	<b>Oplossing</b>
Viaduct de Dommel	Krappe onderdoorgang fauna	Oevers of brug verruimen
Omrijdroutes	Beperkte alternatieve routes Slechte doorstroming op alternatieve routes bij file A67	Aanpassen verkeerlichtenregelingen bij file op de A67 zodat verkeer vanaf A67 voorrang krijgt
Traject	Behoeftte aan info over reistijdverschil auto / motor Kwaliteit wegdek Onveilige weg Snelheidsverschillen	Pushberichten via google maps Monitoring wegdek door middel van app op telefoons
Heeze	Opstopping door sluipverkeer	Verbeteren doorstroming op de A67
Geldrop	Ideale locatie voor windturbines, deze worden overstemd door verkeersgeluid	Windturbines ter hoogte van de wijk Genoehuis
Parallelweg (Hogeweg)	Fietsers horen verkeer op parallelweg niet aankomen door geluid A67 Fietsers slecht zichtbaar door licht auto's A67	Snelheid Hogeweg verlagen en waarschuwingsborden plaatsen om fietsers en de automobilisten te waarschuwen. Licht A67 afschermen
Onbekend	Bocht achter tankstation is te scherp	
Ruit		Alsnog bestuderen van de ruit om Eindhoven

**A.10 Overlast**

<b>Locatie</b>	<b>Knelpunt</b>	<b>Oplossing</b>
Asten	Geluidsoverlast	Gebogen geluidswal die geluid naar boven leidt Maximum snelheid terug naar 120 km/u Minder verkeer door tolheffing Plaatsen hoge geluidsschermen Weg verdiepen
Geldrop	Fijnstof Geluidsoverlast bij brug over spoor Geluidscherm te kort Geluidscherm te laag Geluidsoverlast Geluidsoverlast door hoge ligging weg Natuurverlies Overlast door ongelukken en opstoppingen	Afzuigsysteem Geluidsonderzoek Geluidswering over brug Geldrop Geluidswal verlengen/ verhogen Geluidscherm middenberm Geluidswal over de weg Innovatieve geluidsreductie Ondergrondse / verdiepte ligging weg Ondergrondse ligging weg voor vrachtverkeer met overig verkeer op maaiveld Stil asfalt Verbeteren doorstroming / verbreden weg Verbeteren geluidscherm Verhogen van de huidige geluidswal en doortrekken vanaf viaduct Strabrechtse heide richting knooppunt Leenderheide. Verlengen geluidscherm
Geldrop – Someren	Geluidsoverlast en stank	Betere doorstroming Betere / hogere geluidswal Stiller afval
Helenaveen	Geluidsoverlast	Stiller asfalt
Lierop	Geluidsoverlast	Geluidswand aanbrengen Hoog geluidsscherm, liefst begroeid Snelheid op de weg verlagen
Liessel	Geluidsoverlast	Geluidswal Stil asfalt

Leenderheide / Eindhoven Zuid	Geluidsoverlast woonwijk	Weg onder de grond
Ommel	Geluidsoverlast	
Stratumse heide	Geluid en uitstoot bij natuurgebied	Geluidschermen plus radarpalen. Snelheidsbeperking. Inhaalverbod voor vrachtwagens
Algemeen		Geen verbreding Geen weg verlichting Gebruik huidige weg Asten-Geldrop Maak gebruik van smart mobility Gebruik spoor en verbeter openbaar vervoer Geluidschermen en/of geluidswallen

## Bijlage B Verslag participatie vrachtwagenchauffeurs

Gedurende de MIRT-Verkenning A67 is een aantal middelen ingezet om de totale omgeving van het project te betrekken. Het projectteam concludeerde na de eerste bijeenkomsten dat de participanten die bijdroegen aan de participatiewebsite en de bewonersavonden bezochten, voornamelijk omwonenden en (zakelijke) weggebruikers (automobilisten) betroffen. Een groot deel van de problematiek op de A67 heeft te maken met het grote aandeel vrachtwagens dat van de weg gebruikmaakt en de daarbij behorende problemen, zoals moeilijk kunnen in- en uitvoegen, gevaarlijke inhaalmanoeuvres en de snelheidsverschillen tussen personenwagens en vrachtwagens. Mede hierdoor is de input van de logistieke sector en van vrachtwagenchauffeurs belangrijk. De logistieke sector is via de ambitiegesprekken en het expert-team aangehaakt bij de Verkenning. Wat betreft de vrachtwagenchauffeurs zijn enkele extra acties gedaan om deze belangrijke doelgroep te betrekken bij de Verkenning.

De ervaringen van vrachtwagenchauffeurs zijn opgehaald door:

- Een community samen te stellen waar ook het belang van de vrachtwagenchauffeur wordt vertegenwoordigd door een vrachtwagenchauffeur en de eigenaar van Truckstop Nobis Asten.
- Een middag interviews te voeren met vrachtwagenchauffeurs bij Truckstop Nobis Asten.
- Een dag mee met een vrachtwagenchauffeur op een DAF truck over de A67 om de benoemde problematiek zelf te ervaren.

Met de chauffeurs is gesproken over de knelpunten die zij zien en de mogelijke oplossingen daarvoor.

### **Knelpunten en oplossingen**

Bij de interviews met de vrachtwagenchauffeurs bleek de urgentie van het oplossen van de knelpunten niet erg hoog. Voor veel chauffeurs is dit traject een klein deel van hun route, waardoor de problemen in vergelijking met de rest van de route, niet groot worden ervaren.

De punten die genoemd worden komen deels overeen met de knelpunten van andere weggebruikers. Teruggekoppelde knelpunten van chauffeurs zijn:

- Er is een tekort aan (on-)betaalde rustplaatsen: oorzaak is een combinatie van de rijtijdenwet en het rustplaatsbeleid in Duitsland/ België. Rustplaatsen dichtbij de grens zijn overvol waardoor chauffeurs soms genoodzaakt zijn op de vluchtstrook te parkeren.
- Op- en afritten worden te steil en te kort ervaren. Hierdoor kan een chauffeur minder snelheid maken, wat problemen oplevert bij het invoegen op de A67.
- Er is veel doorgaand vrachtverkeer. Van Rotterdam naar het Roergebied, maar ook van Antwerpen naar het Roergebied.
- Niet alle vrachtwagens hebben geavanceerde technieken waarmee automatisch afstand wordt gehouden tussen de voertuigen. Hierdoor ontstaan onder andere colonnes vrachtwagens met daartussen te korte afstand om in te voegen.
- Er rijden veel verouderde vrachtwagens die regelmatig te maken krijgen met storingen, klapbanden of andere pechhoorzaken.
- Het knelpunt bij de oprit Geldrop wordt specifiek benoemd. Deze is te steil en te kort om de vrachtwagen op snelheid op de A67 te laten invoegen, en maakt bovendien een scherpe bocht.
- Chauffeurs ervaren asociaal gedrag van andere weggebruikers. Ze noemen automobilisten die op het allerlaatste moment nog uitvoegen, niet de gehele invoegstrook gebruiken of gefrustreerd reageren op inhalende vrachtwagens.

Tijdens de rit met de chauffeur in de DAF viel daarnaast het volgende op:

- Hoe lang een beladen vrachtwagen nodig heeft om op snelheid te komen. Een korte invoegstrook resulteert daardoor in een vrachtwagen die met een lage snelheid in moet voegen. Hij is daarmee afhankelijk van andere chauffeurs die hem ruimte geven om in te voegen.
- De adaptieve cruise control (ACC) zorgt voor de juiste afstand, terwijl andere sensoren in de gaten houden of de vrachtwagen tussen de lijnen blijft. Een luide toeter attendeert de chauffeur wanneer hij deze overschrijdt. Deze technologie kan tevens tot gevolg hebben dat chauffeurs sneller afgeleid zijn. Het enige wat hij ziet, is de achterkant van de truck voor hem. Een eentonig beeld dat kan resulteren in onoplettendheid.
- Daarnaast wordt ook duidelijk dat chauffeurs een korte afstand instellen met de ACC. Zij hekelen medeweggebruikers die op het laatste moment voor hun vrachtwagen uitvoegen. Het resultaat is dat de ACC afremt en de vrachtwagen opnieuw snelheid dient te maken. Achterliggende chauffeurs zonder ACC zijn verrast door de plotselinge remactie en halen snel in. Dit frustreert andere weggebruikers. Zo ontstaat een situatie tussen vrachtwagenchauffeurs en andere weggebruikers die elkaars acties niet begrijpen.

Daarnaast zijn de volgende oplossingen voor knelpunten door chauffeurs aangedragen:

- Het scheiden van het doorgaande verkeer van het bestemmingsverkeer. Door middel van een rijstrook voor doorgaand verkeer, of een transitstrook (doorgaand vrachtverkeer op de linkerrijstrook).
- Het verbeteren van de op- en afritten: verlengen, afvlakken en geen bochten.
- Zorgdragen voor voldoende parkeergelegenheid.

### **Conclusie**

De vrachtwagenchauffeurs op de A67 lijken voornamelijk last te hebben van korte en steile op- en afritten waardoor te weinig snelheid kan worden gemaakt om de A67 zonder het veroorzaken van hinder te benaderen.

Daarnaast ervaart men ook de colonnevorming en de gevaren die dit met zich meebrengt. Chauffeurs zijn bovendien genoodzaakt zich te houden aan de rijtijdenwet, maar hebben slechts beperkte parkeergelegenheden tot hun beschikking.

Wat opvalt is dat een groot deel van de bevroegde chauffeurs weinig betrokkenheid en urgentie voelt voor het oplossen van de problematiek op de A67, veelal omdat het wordt ervaren als een 'klein stukje' van het gehele traject.