



## Terugblik informatiebijeenkomsten

Medio april organiseerden we vanuit de MIRT-Verkenning twee informatiebijeenkomsten om geïnteresseerden te informeren over de voortgang in de Verkenning. Op 16 april kon iedereen tussen 17 en 20 uur binnenlopen in het NH Hotel in Geldrop, op 19 april was iedereen welkom in de Turfhoeve in Sevenum.

Op 16 april in Geldrop was de opkomst groter dan vooraf was ingeschat. Ongeveer 110 weggebruikers, omwonenden en andere betrokkenen maakten van de gelegenheid gebruik om meer te weten te komen over de voorlopige ontwerpen voor de wegverbreding en over de uitgewerkte Smart Mobility maatregelen. In Sevenum was de opkomst een stuk lager, mogelijk doordat het de eerste warme zomerdag van 2018 was.

De meeste reacties tijdens de bijeenkomsten gingen over eventuele maatregelen tegen geluidsoverlast, over de impact op de natuurgebieden rondom de A67, over de problematiek van het vrachtwagenparkeren en over de effecten van het wel of niet invoeren van een inhaalverbod voor vrachtwagens. Ook waren de aanwezige omwonenden zeer benieuwd naar het voorlopige wegontwerp voor de uitbreiding van de weg bij Geldrop. [Op de website van de Verkenning](#) kunt u terecht voor het sfeerverslag van de informatiebijeenkomsten en voor de presentatie die gegeven is.

Geldrop, 16 april 2018

Beste wethouder,

Graag willen wij u bij de besluitvorming over het voorkeursalternatief voor de A67 het volgende meegeven:

Wij wensen u veel wijsheid toe bij het nemen van een besluit over de toekomst van de A67.

Met vriendelijke groet,  
de omgeving van de A67.

#onzeA67

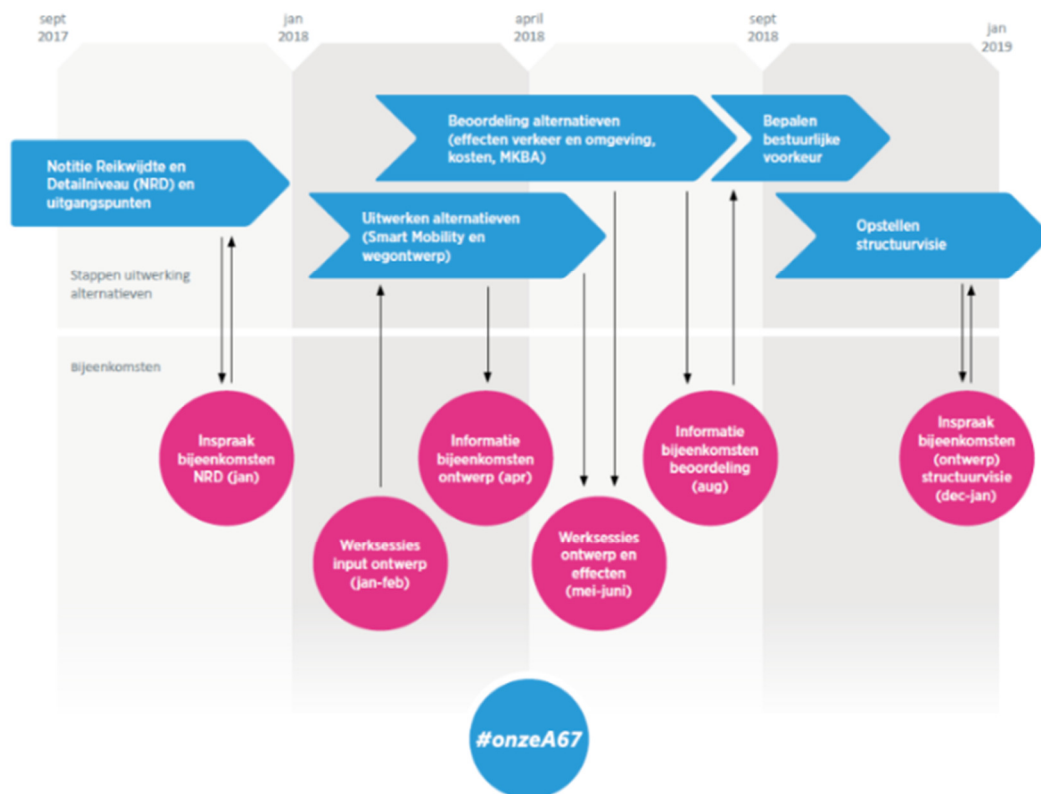


# Vooruitblik komende maanden

Op dit moment zitten we midden in het proces van het uitwerken van de drie alternatieven. We brengen in beeld hoe de gedeeltelijke wegverbredingen er uit komen te zien volgens de ontwerprichtlijnen en hoeveel ruimte daarvoor nodig is. Ook worden op- en afritten ontworpen en wordt berekend welke impact de verschillende Smart Mobility maatregelen (kunnen) hebben.

De voorlopige resultaten van het ontwerpproces zijn in april toegelicht tijdens de informatiebijeenkomsten. In mei en juni vinden werksessies plaats met verschillende belanghebbenden uit de omgeving om de effecten van de verschillende alternatieven te bespreken. In de zomermaanden worden de effectonderzoeken vervolgens verder uitgevoerd, waarna op basis van de uitkomsten de afweging moet worden gemaakt welk alternatief de voorkeur verdient.

Daarbij is het mogelijk dat een bepaald alternatief de voorkeur verdient, maar nog wordt aangevuld met specifieke kansrijke maatregelen uit een van de andere twee alternatieven. In augustus vinden weer twee informatiebijeenkomsten plaats om de uitkomsten van de effectstudies te delen met geïnteresseerden. In het najaar wordt de bestuurlijke voorkeur bepaald, waarna de structuurvisie en de planMER worden opgesteld. Volgens planning neemt de minister begin 2019 een definitief besluit over het voorkeursalternatief op basis van de Structuurvisie en de planMER.



# Verdieping: knooppunt Zaarderheiken

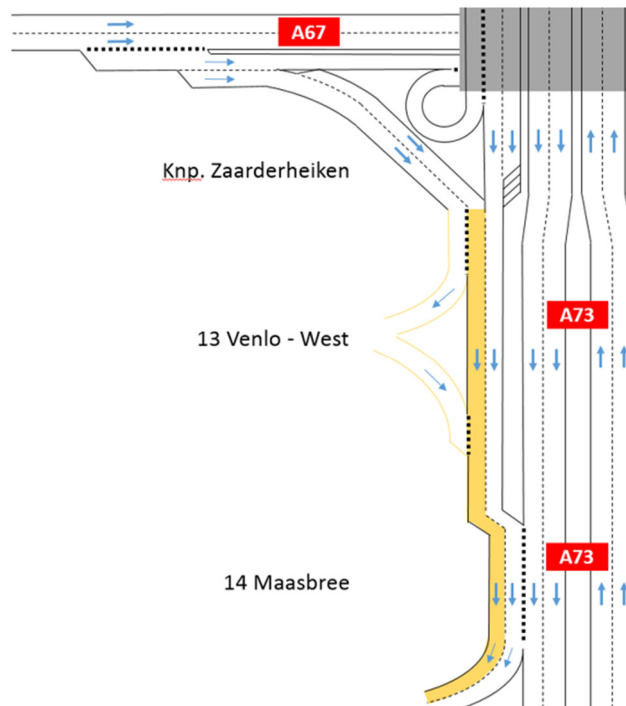
Elke nieuwsbrief wordt er in dit item aandacht besteed aan één kansrijke maatregel die wordt onderzocht in de Verkenning. Wat wordt er nu eigenlijk bedoeld met de maatregel, welk probleem wordt er mee opgelost en waarom is de maatregel kansrijk? Deze vragen beantwoorden we in de Verdieping.

Dit keer gaat de Verdieping in op de aanpassing van de A73 bij Zaarderheiken. Projectteamlid Sander Zondervan legt uit welke maatregel er wordt onderzocht voor de knelpunten bij knooppunt Zaarderheiken.

De parallelbaan van de A73 in zuidelijke richting bestaat nu uit één rijstrook. Deze kan met name in de avondspits het verkeer niet goed verwerken. De file kan 'terugslaan', waardoor ook verkeer op de A67 hiervan hinder ondervindt. Daarom is ook de parallelbaan van de A73 onderdeel van de MIRT-Verkenning A67. Het verbreden van de parallelbaan naar overal twee rijstroken biedt hiervoor de oplossing. Dit is echter een complexe opgave gelet op de korte opeenvolging van aansluitingen. Op korte afstand van elkaar komen eerst de A67 en de parallelbaan samen. Daarna volgen de aansluitingen Venlo-West en Maasbree, waarna de parallel- en hoofdrijbaan samenvoegen. Bovendien is de ruimte bij de viaducten voor een verbreding beperkt. Met slimme ontwerpen en beperkte technische oplossingen aan de viaducten hebben we uiteindelijk een oplossing tot stand gebracht waar de parallelbaan vanaf de A67 tot en met de afrit naar Maasbree uit twee rijstroken bestaat.

Met dit ontwerp is de ruimte die nodig is beperkt en worden hoge kosten vermeden voor het vervangen van viaducten, waaronder die bij de Napoleonsbaan. Met deze oplossing stroomt het verkeer in de spits weer goed door. Een verwacht bijkomend effect is dat minder verkeer van de wegen in de bebouwde kom gebruik maakt. Dit verkeer kiest voor een groter deel van de route weer voor de A73.

In de komende maanden worden de effecten van deze oplossing op de doorstroming en op de omgeving onderzocht. Vervolgens wordt besloten of aanpassing van de parallelbaan van de A73 onderdeel uit gaat maken van het voorkeursalternatief over de A67.



# Van ontwerpen naar effecten

**De ontwerpen van de verschillende alternatieven zijn bijna gereed en de Smart Mobility maatregelen zijn uitgewerkt. Hierdoor is het nu mogelijk om de verkeers- en milieueffecten nader te bepalen. Op dit moment vinden deze zogenaamde effectstudies plaats.**

Met behulp van zogenaamde statische verkeersmodellen berekenen we de hoeveelheid verkeer per alternatief voor het jaar 2030. Hieruit blijkt of het verkeer goed afgewikkeld kan worden op de beschikbare wegcapaciteit. Ook wordt hiermee inzicht gekregen in hoe de verkeersstromen wijzigen: kiest verkeer bijvoorbeeld voor een andere route nu de A67 beter doorstroomt.

Vervolgens worden aanvullende analyses gedaan met behulp van dynamische verkeersmodellen. In een dynamisch model kun je de auto's daadwerkelijk over de weg zien rijden. Je kunt zo precies zien hoe het verkeer zich op de weg gedraagt. Binnen de Verkenning gebruiken we deze dynamische modellen om extra inzicht te krijgen in de verkeersafwikkeling op specifieke locaties zoals de toekomstige op- en afritten. Ook geven deze modellen een beter inzicht in de effecten van Smart Mobility maatregelen zoals het verbeteren van de invoegmogelijkheden.

De uitkomsten van de verkeersberekeningen vormen de input voor de rekenmodellen voor de geluidbelasting en luchtkwaliteit. Uit deze rekenmodellen komt de verandering van de milieubelasting in de omgeving naar voren. Hiermee ontstaat ook inzicht in de eventueel te treffen maatregelen, zoals bijvoorbeeld geluidschermen of stil asfalt.

De resultaten van alle onderzoeken worden aan het einde van de analysefase opgenomen in het milieueffectrapport (MER). Daarin worden naast de genoemde effecten op verkeer, geluid en luchtkwaliteit ook de effecten beschreven op bijvoorbeeld natuurwaarden, het watersysteem en het ruimtegebruik in de omgeving. Zo wordt het mogelijk om de drie verschillende alternatieven op al deze aspecten te vergelijken en een keuze te kunnen maken voor een voorkeursvariant. De eerder gepubliceerde notitie reikwijdte en detailniveau ligt, samen met de zienswijzen hierop, aan de basis van dit MER. Hierin is vastgelegd welke aspecten er per alternatief in beeld worden gebracht.

---

Volg de voortgang in de MIRT-Verkenning A67:

[www.mirtA67.nl](http://www.mirtA67.nl)

 [facebook.com/onzeA67](https://facebook.com/onzeA67)

 [twitter.com/OnzeA67](https://twitter.com/OnzeA67)

---