



Samenvatting milieueffectrapport

**MIRT-verkenning A67 Leenderheide -
Zaarderheiken**

projectnummer 0419249.00
definitief
6 februari 2019

Samenvatting milieueffectrapport

MIRT-verkenning A67 Leenderheide - Zaarderheiken

projectnummer 0419249.00

definitief revisie 1.2
6 februari 2019

Auteurs

A. Oerlemans
S. Zondervan
L. Runia

Opdrachtgever

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat - Directie Ruimtelijke ontwikkeling
Postbus 30945
2500 GX 's-Gravenhage

datum vrijgave
6-2-2019

beschrijving revisie 1.2
definitief

goedkeuring
S. Zondervan

vrijgave
T. Artz

Inhoudsopgave

		Blz.
1	Aanleiding en doel MIRT-Verkenning	1
2	Probleem en doel	2
3	Alternatieven	6
4	Effectbeoordeling	9
5	Voorkeursalternatief	11

1 Aanleiding en doel MIRT-Verkenning

Aanleiding

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 om in oktober 2016 een startbeslissing te nemen voor de start van de MIRT-verkenning A67 Leenderheide – Zaarderheiken¹.

De MIRT Verkenning 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.

De MIRT Verkenning moet resulteren in een voorkeursoplossing voor de aanpak van de problemen. De informatie in het MER is gebruikt om te komen tot de voorkeursoplossing. Deze voorkeursaanpak is inmiddels opgenomen in een ontwerp-Structuurvisie. Het MER wordt gezamenlijk met de ontwerp-Structuurvisie gepubliceerd, waarna inspraak mogelijk is. Met het vaststellen van de Structuurvisie is de MIRT Verkenning gereed en kan de fase van de MIRT Planuitwerking starten.

Milieueffectrapportage (m.e.r.)

Ten behoeve van de Structuurvisie moet een plan-m.e.r.-procedure 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 milieuinformatie geleverd en de besluitvormingsprocedure gestroomlijnd. Zo wordt het milieu (woon- en leefmilieu, natuur, landschap, cultuurhistorie, et cetera) volwaardig betrokken in de planvorming om te komen tot een Structuurvisie en een Voorkeursalternatief. Het voorliggend MER bevat daarvoor de relevante milieuinformatie.

Besluitvormingsfase Structuurvisie en Voorkeursbeslissing

De besluitvorming over de Structuurvisie en daarin gemaakte keuze voor het voorkeursalternatief vindt plaats in het najaar van 2018 en de eerste maanden van 2019. Na een beslissing van de minister van IenW over het voorkeursalternatief worden ontwerp-Structuurvisie en MER openbaar gemaakt. Dan wordt ook de Commissie m.e.r. om een advies gevraagd over het MER, dat voortborduurt op het advies dat is gegeven op de NRD. Formeel is bepaald dat dit MER als onderdeel van de Structuurvisie ter inzage wordt gelegd. Gedurende deze periode wordt een ieder de gelegenheid geboden reactie te geven. De zienswijzen op dit MER kunnen worden ingediend via www.platformparticipatie.nl en tijdens informatiebijeenkomsten. Nadere informatie hierover is opgenomen in de publicatie.

¹ In te zien via www.mirtA67.nl

2 Probleem en doel

2.1 De problemen van de A67

De knelpunten van doorstroming en verkeersveiligheid

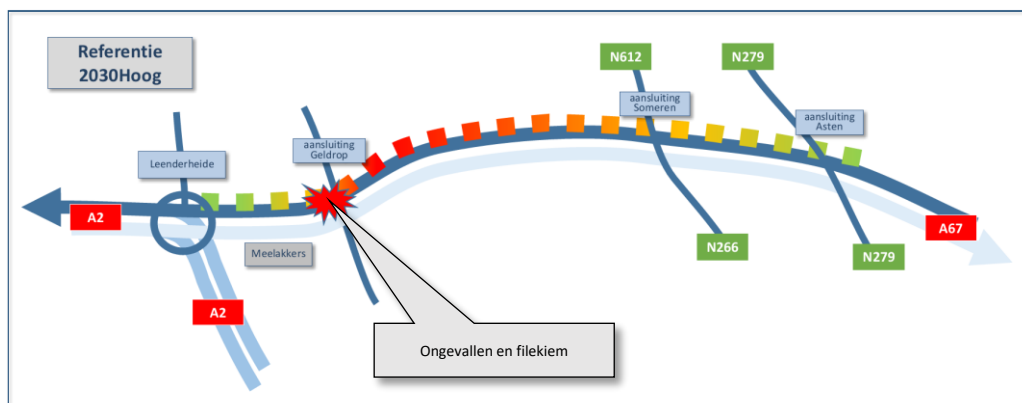
Uit de probleemanalyse blijkt meerdere knelpunten aanwezig zijn voor de doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid.

Een duidelijk knelpunt is aanwezig ter hoogte van de aansluiting Geldrop voor het verkeer in westelijke richting. Op dit punt ontstaan op werkdagen nagenoeg in elke ochtendspits files, die in oostelijke richting terug kunnen slaan tot de aansluiting Someren of nog verder tot de aansluiting Asten. Dit blijkt uit waarnemingen van RWS (meetlussen) en uit beelden van google maps.

Bij de aansluiting Geldrop voegt in de ochtendspits veel verkeer richting Leenderheide in: er komt bij de aansluiting ongeveer 30% verkeer bij. Daarnaast is relevant dat de toerit in de richting Eindhoven niet overzichtelijk is, (met een helling en een bocht) en dat de invoeger eindigt bij een smal kunstwerk over de spoorlijn. Deze factoren gezamenlijk zijn de oorzaak van het ontstaan van files.

Uit ongevalsgegevens blijkt dat bij de aansluiting Geldrop op de rijbaan richting Leenderheide ook veel ongevallen plaatsvinden. De reacties uit de omgeving ondersteunen deze probleemanalyse: veel reacties hebben betrekking op de aansluiting Geldrop en het wegvak tot Leenderheide.

Voor de het traject tussen Zaarderheiken en Geldrop in **westelijke richting** zijn momenteel geen structurele knelpunten aanwezig ten aanzien van doorstroming en de verkeersveiligheid. Dit past bij de huidige IC-verhoudingen² voor dit deel van de A67, die 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. De IC-verhouding voor het wegvak tussen Geldrop en Someren neemt in de toekomst bij het scenario 2030 hoog toe tot een waarde rond 0,8 en voor de maatgevende periode (avondspits richting Venlo) ongeveer 0,9. Tussen Someren en Asten blijft ook in de toekomst de IC-verhouding lager dan 0,8.

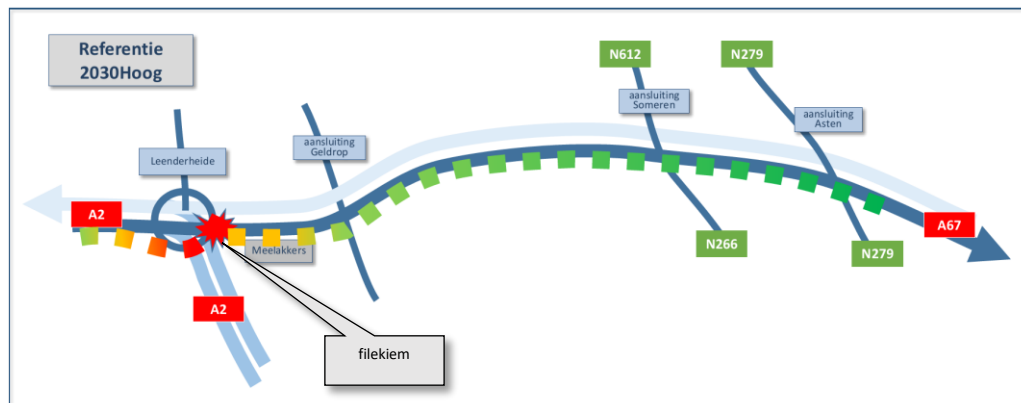


² De verhouding tussen de intensiteit (I, de hoeveelheid verkeer) en de capaciteit (C, de hoeveelheid verkeer die een wegvak kan verwerken) is een maat voor de kans op congestie. Bij een IC-verhouding groter 0,8 is de kans op congestie groot. De waarde 0,8 voor de IC-verhouding wordt daarom gehanteerd als een indicatieve waarde voor de beoordeling.

Figuur 2.1: Beeld van de problematiek van de A67, rijbaan richting Eindhoven (richting west). Ter hoogte van 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

Voor de rijbaan in **oostelijke richting** is een doorstromingsknelpunt aanwezig bij de toerit vanaf het verkeersplein Leenderheide. Ook in de reacties van de weggebruikers wordt deze toerit als knelpunt genoemd. Voor de rest van het traject zijn geen structurele knelpunten aanwezig en ook niet door weggebruikers en omgeving genoemd. De capaciteit van het verkeersplein Leenderheide is voldoende voor een goede afwikkeling van het verkeer, ook in 2030.

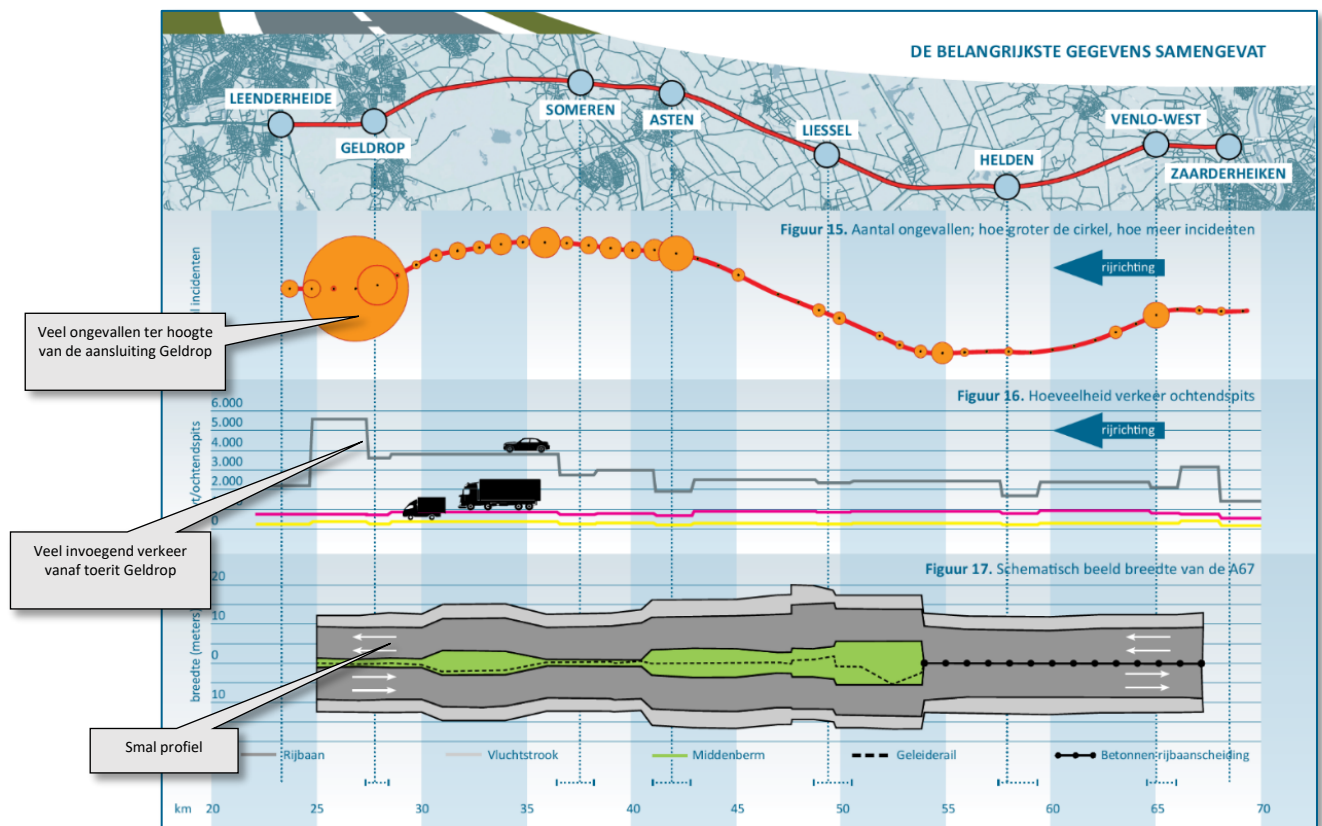


Figuur 2.2: Beeld van de problematiek voor de rijbaan richting Eindhoven (richting oost). Files ontstaan bij de toerit vanaf Leenderheide. Het gedeelte tussen Zaarderheiken en Asten toont geen structurele knelpunten voor de doorstroming en verkeersveiligheid. De gehele A67 ondervindt effecten van de grote hoeveelheid doorgaand vrachtverkeer. De gekleurde bloklijn laat de gemiddelde snelheid zien (ochtendspits); groen = snel, rood = langzaam tot stilstand

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). Files die daar ontstaan slaan terug naar de A67. Voor het deel van de A67 tussen de aansluitingen Helden en Sevenum (Venlo-west) is de avondspits maatgevend, waarbij de IC-verhoudingen in 2030 op of boven 0,8 liggen, wat duidt op een kritische hoeveelheid verkeer en de kans op het ontstaan van files.

De bovenstaand beschreven problematiek blijkt uit gegevens van de doorstroming van de meetlussen in het wegdek, gegevens uit google maps en komt ook tot uiting in de dynamische modellen die zijn gehanteerd. Ook uit het participatieproces (reacties via de website, tijdens inloopbijeenkomsten en overleg met stakeholders) komt informatie die deze probleemanalyse ondersteunt.

Uit doorrekeningen met NRM blijkt dat als gevolg van de groei van de hoeveelheid verkeer de knelpunten in omvang zullen groeien.



Figuur 2.3: Samenvatting belangrijkste gegevens huidige weg en problemen van de noordelijke rijbaan (richting Leenderheide), figuur overgenomen uit de NRD. Van boven naar beneden: ongevalslocaties (oranje bollen, hoe groter hoe meer ongevallen), verkeersintensiteiten en (onder) schematisch beeld van de breedte van de rijbanen

2.2 Doelstelling

In de NRD is het doel als volgt geformuleerd:

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.

3 Alternatieven

3.1 Voortraject

In de analytische fase van de MIRT Verkenning zijn mogelijke maatregelen om de knelpunten van de A67 in beeld gebracht en beoordeeld. De resultaten van de analytische fase zijn samengevat in de Notitie reikwijdte en detailniveau. Uitgebreide informatie hierover is te vinden op www.mirta67leenderheidezaarderheiken.nl

De analytische fase heeft geleid tot de conclusie dat het voor de aanpak van de problematiek niet nodig is het gedeelte van de A67 tussen de aansluiting Asten en het knooppunt Zaarderheiken (in beide richtingen) te onderzoeken. De alternatieven richten zich derhalve op het traject tussen Leenderheide en Asten.

In de analytische fase zijn drie clusters van maatregelen opgesteld, die maatregelen bevatten op het gebied van Smart Mobility, infrastructurele aanpassingen en capaciteitsuitbreiding.

De maatregelen richten zich op het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid. Op sommige knelpunten –zoals dat van het vrachtverkeer op de verzorgingsplaatsen- hebben de maatregelen geen of slechts beperkt effect. Voor dergelijke knelpunten kan worden overwogen om in andere kaders en met andere partijen oplossingen in beeld te brengen.

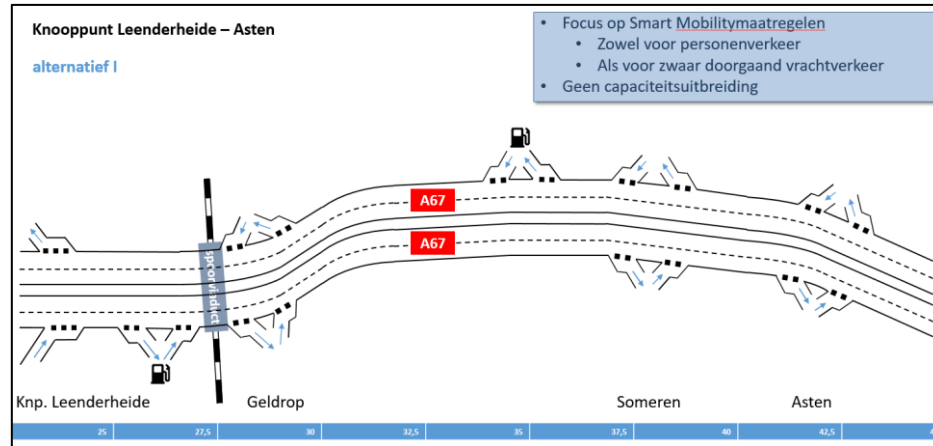
	clusters		
	I	II	III
Smart Mobility en vraagbeperkende maatregelen	• Forse maatregelen voor structureel beperken van (spits)vraag door gerichte aanpak, verbeteren fiets en OV en andere maatregelen • Structureel verminderen (spits)vraag vrachtverkeer • Makkelijker en veiliger invoegen • Slimme handhaving van rijgedrag, parkeren, technische staat van voertuigen e.d. • Betere informatievoorziening (parkeren, snelheid) • Adaptieve maximumsnelheid • Stimuleren en faciliteren beter rijgedrag weggebruikers • Adaptief inhaalverbod vrachtwagens	• Maatregelen voor verminderen van (spits)vraag door verbeteren OV, fiets en andere maatregelen • 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	• 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	• Maatwerk verbeteren van alle aansluitingen • Aanleg pechhavens • Voorzieningen voor vrachtwagenparkeren	• Maatwerk verbeteren overige aansluitingen • Verbeteren bebording • Aanleg pechhavens • Voorzieningen voor vrachtwagenparkeren	• Maatwerk verbeteren overige aansluitingen • Verbeteren bebording • Maatregelen Zaarderheiken / parallelbaan A73 • Aanleg pechhavens • Voorzieningen voor vrachtwagenparkeren
(Gedeeltelijke) capaciteitsuitbreiding	Geen	Toevoegen weefvak aan wegvak 2 Leenderheide - Geldrop in beide richtingen	2x3 wegvak 2 Leenderheide – Geldrop 2x3 wegvak 3 Geldrop – Someren 2x3 wegvak 4 Someren – Asten

3.2 De alternatieven

Alternatief 1: Smart Mobility

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

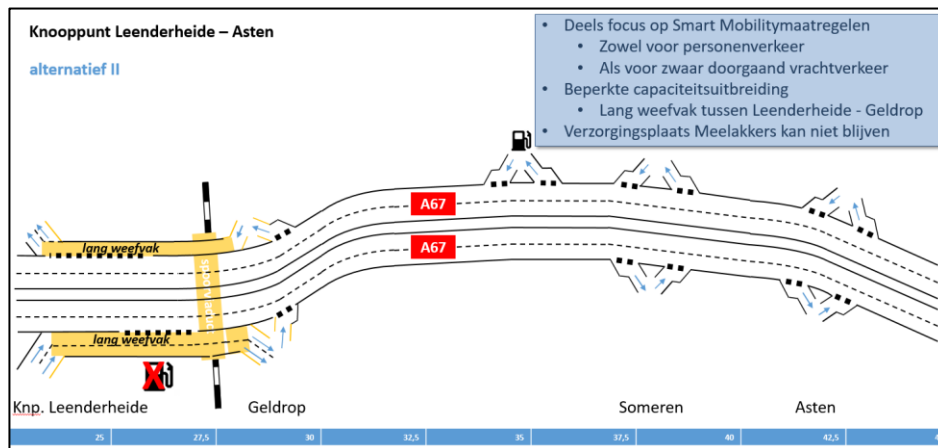
opgenomen. De 'Smart Mobility'-maatregelen dienen ertoe de (spits)vraag op het traject structureel te beperken door een gerichte aanpak voor personenverkeer, zoals het verbeteren van fiets- en openbaar vervoer mogelijkheden.



Figuur 3.1: Maatregelen alternatief 1 op de A67

Alternatief 2: Wegverbreding weefvak Geldrop - Leenderheide

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. 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. Het overige deel van het traject (van/naar het weefvak) wordt voorzien van een parallelbaan. Om voldoende capaciteit te bieden wordt de parallelbaan vanaf Leenderheide dubbel uitgevoerd. Vanwege het Natura 2000-gebied dat aan de zuidzijde direct aan de A67 grenst, vindt alle verbreding op dit traject tussen Leenderheide en Geldrop aan de noordzijde plaats.



Figuur 3.2: Maatregelen alternatief 2 op de A67

Alternatief 3: Wegverbreding 2x3 rijstroken en aanpassing Zaarderheiken

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 verkeersdoostroming. De uitbreiding van de infrastructurele wegcapaciteit bestaat hier uit:

4 Effectbeoordeling

Vergelijking van de alternatieven

In de onderstaande tabel 1 zijn de effectbeoordelingen samengevat. Vervolgens is de essentie hiervan beschreven en wordt voor enkele aspecten een nadere beschouwing en/of duiding gegeven.

Tabel 4.1: Effectbeoordeling alternatieven

Thema	Aspect	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3
Verkeer en vervoer	Doorstroming en bereikbaarheid	0	+	+
	Verkeersveiligheid en beleving	0	+	+
Leefbaarheid	Luchtkwaliteit	0	0/+	0/+
	Geluid	0	0/-	0/-
	Gezondheid	0	0	0
Overige thema's	Landschap	0	0/-	0/-
	Cultuurhistorie	0	0	0
	Archeologie	0	0/-	0/-
	Ruimtegebruik	0	0/-	0/-
	Bodem	0	0/-	0/-
	Water	0	0/-	0/-
	Externe veiligheid	0	0	0/-
	Duurzaamheid	0	0	0
Natuur	Gebieden	0/-	-	-
	Soorten	0	-	- -
Kosten en baten	Investeringskosten (<i>bandbreedte bij variatiecoëfficiënt 19%</i>), * 1.000.000,-	€ 60 - 90	€ 127 - 193	€ 237 - 365
	MKBA (ratio) hoog	1,34	1,25	1,43
	MKBA (ratio) laag	0,38	0,36	0,51

Verkeer en doelbereik

Met alleen kleinschalige en Smart Mobility-oplossingen in alternatief 1 worden de huidige en autonome aandachtspunten – vooral de doorstroming bij Geldrop – niet opgelost. Er blijft congestie optreden. Enkele maatregelen (waaronder minder verkeer tussen Geldrop en Leenderheide) en verbeteren van de doorstroming bij aansluitingen leiden tot meer verkeer, is er geen positief effect.

Alternatief 2 laat een duidelijk gunstige effect op de doorstroming zien. Door weefvakken en beperkte 'smart' maatregelen wordt het knelpunt bij Geldrop weggenomen, zonder direct (veel) meer verkeer naar de A67 te trekken. Hiermee treedt ook geen verplaatsing van de congestie op. Er is een relatief vrije doorstroming, waarbij colonnes vrachtverkeer ten oosten van Geldrop een aandachtspunt blijven.

Alternatief 3 heeft ten opzichte van alternatief 2 door een derde rijstrook tussen Geldrop en Asten in beide richtingen hier een groter positief effect. Dit leidt echter tot meer verkeer op de A67 en randweg Eindhoven, waardoor daar de congestie toeneemt. Ook ontstaat tussen Geldrop

en Leenderheide weer enige congestie. Dat is het gevolg van de (in vergelijking met alternatief 2) indeling van de rijstroken die minder goed past bij de dominante verkeersstromen.

De verdubbeling van de parallelbaan van de A73 leidt vooral tot een verschuiving van de congestie naar de hoofdrijbaan van de A73. De alternatieven 2 en 3 dragen bij aan het verminderen van de kans op ongevallen. Met name het aanpakken van het huidige knelpunt bij de aansluiting Geldrop is gunstig voor de verkeersveiligheid. Bij alternatief 1 blijft dit knelpunt aanwezig.

Ten aanzien van het doelbereik kan worden geconcludeerd dat alternatief maar in beperkte mate bijdraagt aan het verbeteren van de doorstroming en van de verkeersveiligheid. De alternatieven 2 en 3 hebben wel een duidelijke verbetering van de doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid tot gevolg. In de onderlinge vergelijking van de alternatieven 2 en 3 is er vanuit de beoordeling voor het doelbereik per saldo geen duidelijk voorkeur.

Milieueffecten

De effecten van de aanpassingen aan de A67 zijn relatief beperkt. Voor verkeersgerelateerde effecten is een verschuiving van effecten van het onderliggend wegennet en de N/A270 naar de A67. Doordat langs de onderliggende wegen en N/A270 de woningdichtheid hoger is dan langs de A67 is per saldo de hinder op woningen daarmee ook nagenoeg nul. De effecten langs de A67 treden veelal op door de verbreding en asverlegging. Ook voor de aspecten geluid en lucht is dit effect groter dan het effect van de verkeersaantrekkende werking.

Door het extra ruimtebeslag zijn er effecten op bijvoorbeeld bodem en water en landschap, archeologie en cultuurhistorie. Deze effecten zijn veelal beperkt. Dit is anders bij natuur. Door slimme ontwerpkeuzen is ruimtebeslag in Natura 2000-gebied weliswaar grotendeels ontzien (er blijft een toename van stikstofdepositie), maar wordt het Natuurnetwerk Nederland aan de andere zijde van de A67 geraakt. In de alternatieven 2 en 3 leidt dit tot een compensatieopgaven van 18 tot 33 hectare.

Negatieve effecten treden daarnaast op het ruimtegebruik (en natuur, water en landschap) op nabij de aansluiting Geldrop in de alternatieven 2 en 3. Afhankelijk van de vormgeving van deze aansluiting heeft dit gevolgen voor de IJzeren man (water en recreatie), of het beekdal van de Kleine Dommel (natuur en landschap). In beide gevallen zijn er effecten op wonen en werken.

Maatschappelijke kosten en baten

Met een bandbreedte van 25% zijn de kosten van de alternatieven 1, 2 en 3 geraamd op 78, 163 en 307 miljoen euro, inclusief btw. De alternatieven 1 en 2 passen hiermee binnen het beschikbare budget. In het groeiscenario hoog zijn voor alle alternatieven de maatschappelijke baten hoger dan de kosten.

5 Voorkeursalternatief

Het voorkeursalternatief

Op basis van doelbereik, effecten, kosten en baten is een Voorkeursalternatief (VKA) tot stand gekomen. Dit is opgebouwd uit bouwstenen van de alternatieven 1, 2 en 3. Het VKA sluit aan bij het uitgangspunt: Smart waar mogelijk, verbreden waar nodig.

Geconcludeerd is dat alternatief 1 (alleen Smart Mobility maatregelen) de problematiek op de A67 niet oplost; er blijft aanzienlijke congestie en de verkeersveiligheid (met name bij Geldrop) verbeterd niet. Wel biedt dit alternatief over de hele A67 voordelen, bijvoorbeeld als het gaat over de verkeersafwikkeling bij aansluitingen. Pechhavens voor (vracht)verkeer met pech zorgen voor meer verkeersveiligheid en voorkomen rijbaanafsluitingen bij incidenten.

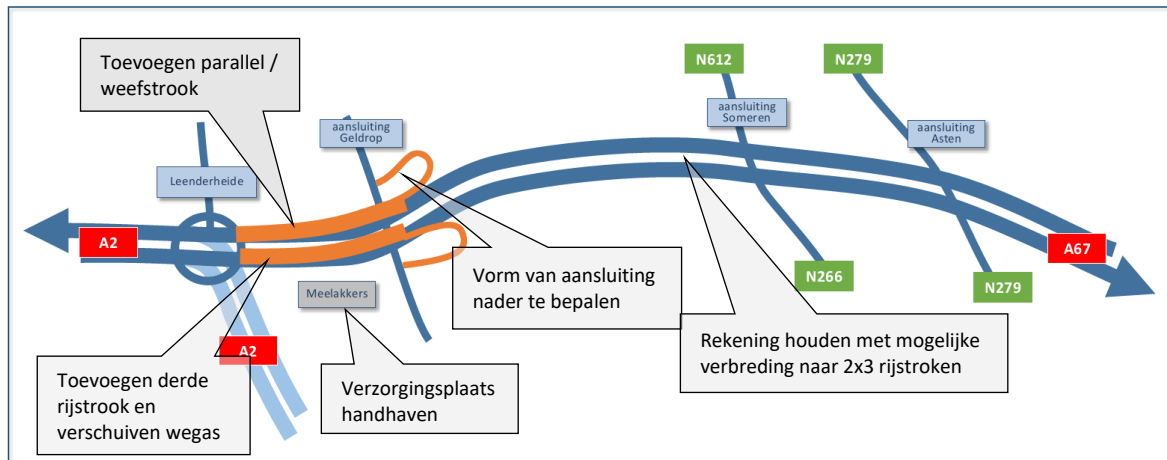
In alternatief 2 wordt wel een duidelijke verbetering van bereikbaarheid en verkeersveiligheid bereikt, maar het hiervoor noodzakelijke verplaatsen van de verzorgingsplaats Meelakkers op de zuidbaan is een belangrijk nadeel. Dit is kostbaar, en er is geen geschikte alternatieve locatie. Dit kan voorkomen worden door op de zuidbaan tussen Leenderheide en Geldrop uit te gaan van drie rijstroken (conform alternatief 3) in plaats van het weefvak (uit alternatief 2).

Het VKA bestaat uit hiermee uit (figuur 4):

Het VKA bestaat uit hiermee uit:

- Inzetten op Korte Termijnpakket
 - Smart-maatregelen (conform alternatief 2)
 - Verminderen (spits)vraag personenverkeer (doel: reductie van 10% van het lokale verkeer Geldrop – Leenderheide)
 - Makkelijker en veiliger invoegen (doel: verhoging van de capaciteit van de weg met 5%)
 - Verbeteren technische staat van de voertuigen (meten bandenspanning vrachtwagens)
 - kleinere infrastructurele maatregelen (conform alternatief 1)
 - Pechhavens aanleggen op wegvakken op het Brabantse deel van A67 die niet verbreed worden
 - Aansluitingen aanpassen ten oosten van Geldrop:
 - toerit Someren (richting Eindhoven)
 - toerit Asten (richting Eindhoven),
 - taper A67 Zaarderheiken
 - afrit Helden (vanuit Venlo)
 - afrit Sevenum (vanuit Eindhoven)
 - Aanpassen bebording
- Verbreden tussen Geldrop en Leenderheide;
 - rijbaan noord: op basis van alternatief 2 (weefvak)
 - rijbaan zuid: op basis van alternatief 3 (derde rijstrook), inclusief handhaven verzorgingsplaats Meelakkers;
 - aansluitvorm van de aansluiting Geldrop nog nader te bepalen (bij de planuitwerking)

In het VKA wordt, op basis van nader onderzoek de aanpassing A73 / Zaarderheiken niet opgenomen. Uit nadere onderzoek is gebleken dat deze aanpassing leidt tot verschuiving van het knelpunt en geen relevante meerwaarde heeft ten aanzien van voertuigverliesuren.



Figuur 5.1: Beeld van het voorkeursalternatief: verbreden van de A67 tussen Geldrop en Leenderheide en rekening houden met verbreden van de A67 tussen Geldrop en Asten

Een verdere doorgroei naar 2 x 3 rijstroken tot aan Asten is een doorgroeimogelijkheid als in de toekomst meer capaciteit gewenst is.

Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT
T. 06 53 35 91 86
E. sander.zondervan@anteagroup.com

www.anteagroup.nl

Copyright © 2018

Niets uit deze uitgave mag worden
verveelvoudigd en/of openbaar worden
gemaakt door middel van druk, fotokopie,
elektronisch of op welke wijze dan ook,
zonder schriftelijke toestemming van de
auteurs.