

Startbeslissing

A67 Leenderheide - Zaarderheiken

Datum: 12 oktober 2016

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

IENM/BSK-2016/205967

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding voor de Startbeslissing A67 Leenderheide – Zaarderheiken	3
1.2	Besluit in het BO-MIRT najaar 2015 is aanleiding voor de Verkenning	3
1.3	Verschillende activiteiten liggen ten grondslag aan het BO-MIRT besluit	3
2	Opgaven en doel	5
2.1	De Verkenning heeft betrekking op de A67 tussen de knooppunten Leenderheide en Zaarderheiken	5
2.2	De Verkenning heeft als beoogd resultaat een voorkeurspakket van maatregelen	5
2.3	De A67 is van internationaal, nationaal en regionaal belang	7
2.4	De onderscheiden opgaven staan centraal in de Verkenning	7
2.5	De opgaven zijn actueel en dus is het uitwerken van oplossingsrichtingen urgent	9
2.6	Verschillende oplossingsrichtingen worden in maatregelen uitgewerkt	10
2.7	Er is geld gereserveerd voor bekostiging van maatregelen	10
3	Aanpak	11
3.1	De Tracéwetprocedure met sectorale structuurvisie wordt gevolgd	11
3.2	De Verkenning bestaat uit vier fases: start, analyse, beoordeling en besluitvorming	12
3.3	Beoordelingskader is leidend voor beoordeling van maatregelen en (-pakketten)	13
3.4	Duurzaamheid integraal onderdeel van de oplossingen	15
4	Organisatie	16
4.1	Rijk en regio werken samen aan de Verkenning en het Programma SmartwayZ.NL	16
4.2	Raakvlakken met andere projecten en ontwikkelingen zijn in beeld	16
4.3	Participatieproces is een belangrijke bouwsteen voor een succesvolle Verkenning	17
Bijlage A	Bronnenlijst	18

1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor de Startbeslissing A67 Leenderheide – Zaarderheiken

Voor u ligt de Startbeslissing voor de MIRT Verkenning A67 Leenderheide – Zaarderheiken. De Startbeslissing is in de Tracéwet vastgelegd in artikel 2, lid 1. In dit artikel staat dat het een beslissing is om een verkenning uit te voeren naar een mogelijk bestaand of toekomstig probleem op (in dit geval) een hoofdweg. De beslissing wordt genomen door de Minister en is tot stand gekomen in samenwerking met de regio. Hiermee wordt voldaan aan het in de Tracéwet gestelde vereiste om bij de voorbereiding van de Startbeslissing de betrokken bestuursorganen te betrekken.

Deze Startbeslissing is als volgt opgebouwd. Dit hoofdstuk, *hoofdstuk 1*, beschrijft de aanleiding voor de Verkenning. *Hoofdstuk 2* gaat in op het doel en de opgaven van de Verkenning, bovendien komen mogelijke oplossingsrichtingen aan de orde. *Hoofdstuk 3* beschrijft de aanpak van de Verkenning met aandacht voor het wettelijk kader en de te volgen procedure, de te ondernemen activiteiten, een planning op hoofdlijnen en het beoordelingskader. Tot slot geeft *hoofdstuk 4* inzicht in de organisatie. Hierbij wordt tevens aangegeven wat samenhangende projecten en ontwikkelingen zijn en hoe het participatieproces wordt vormgegeven.

1.2 Besluit in het BO-MIRT najaar 2015 is aanleiding voor de Verkenning

In het Bestuurlijk Overleg MIRT van 5 november 2015 is geconstateerd dat “de vraagstukken rond Eindhoven, de A67, A58 en de A2-Zuid een vervolg krijgen in de Brabantcorridor en Bereikbaarheid Zuidoost-Nederland”.

Dit is voor de A67 op de volgende wijze verwoord in de Besluitenlijst naar aanleiding van het Bestuurlijk Overleg MIRT (brief van de Minister aan de Tweede kamer, 5 november 2015, kenmerk 34300A, nr. 16 (IENM/BSK-2015/218826)): *“Het Rijk zal in 2016 een Startbeslissing nemen voor de Verkenning A67 Leenderheide-Zaarderheiken. Het uitgangspunt van deze Verkenning is: Smart Mobility waar mogelijk en capaciteitsvergroting waar nodig. Prioriteit voor de uitvoering ligt bij het traject Leenderheide-Asten. Het streven is te starten met capaciteitsmaatregelen na afronding van de A58 Eindhoven-Tilburg (nu gepland 2022/2024). Smart Mobility-maatregelen kunnen eerder worden uitgevoerd. Met betrekking tot de in- en uitvoegers op de A67 en knooppunt Zaarderheiken wordt budget gereserveerd. Op basis van de resultaten van de Verkenning wordt besloten of dit budget in het programma blijft voor deze specifieke maatregelen, dan wel dat deze middelen uit het programma worden gehaald.”*

1.3 Verschillende activiteiten liggen ten grondslag aan het BO-MIRT besluit

Aan het besluit in het BO MIRT in het najaar van 2015 liggen eerdere activiteiten ten grondslag.

Kort voor het besluit is het *Bidbook Bereikbaarheid Zuid-Nederland* door de regio aan de Minister aangeboden. Dit bevat het bod van de regio Zuid-Nederland om de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren. Het Bidbook is de reactie op de Motie Hoogland die de Tweede Kamer op 2 juli 2015 aannam: “De Tweede Kamer roept het nieuwe provinciebestuur van Noord-Brabant op met gedragen plannen (zowel infrastructuurueel als Smart Mobility) te komen die de bereikbaarheid van Zuid-Nederland verbeteren.” Het Bidbook is het resultaat van een proces waarin 33 bestuurders, 79 ambtenaren, 2 provincies, 31 gemeenten en 29 marktpartijen, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties participeerden.

Tevens is in 2015 het *MIRT-onderzoek Kennisas A2* afgerond, met het advies om voor de A67 een MIRT Verkenning uit te voeren. Als bereikbaarheidsopgave wordt genoemd het "verbeteren van de regionale (oostzijde Eindhoven) en bovenregionale bereikbaarheid (internationale goederencorridor) via de A67."

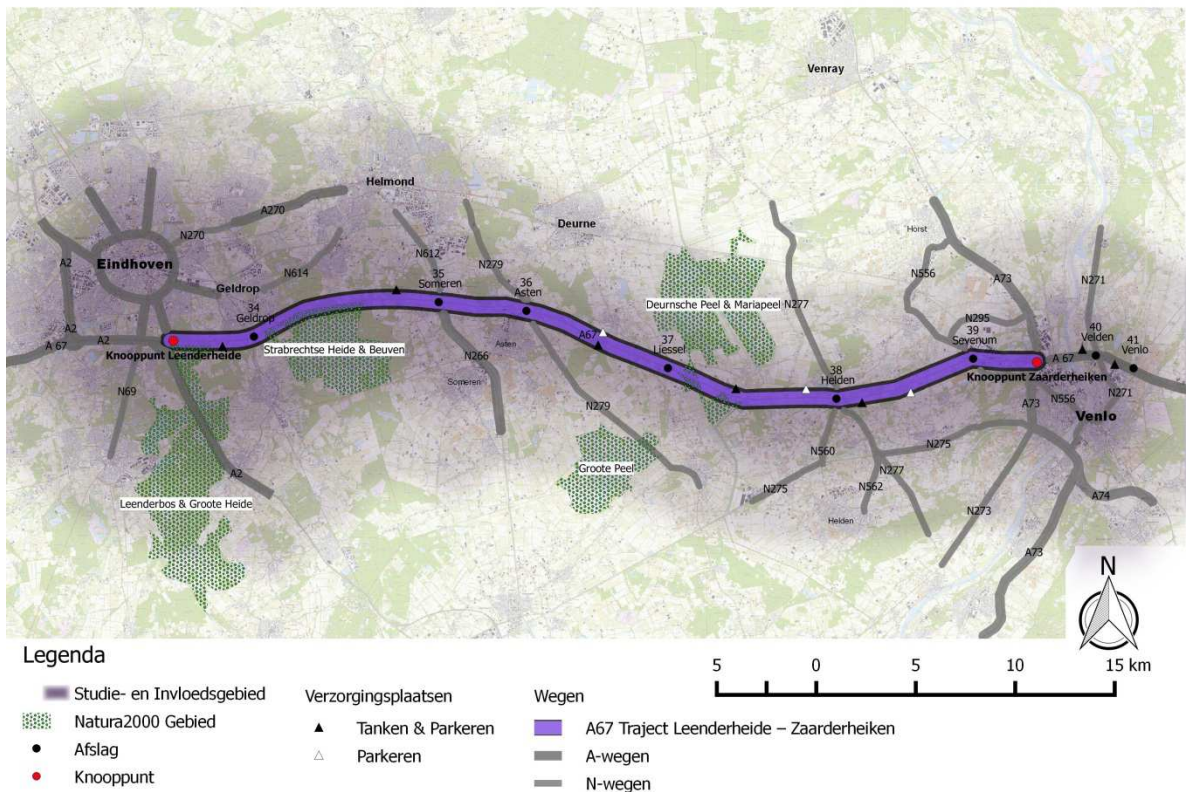
Reeds in *2010/2011* werd een *MIRT Onderzoek* uitgevoerd naar de A67. In 2011 is destijds geld gereserveerd voor maatregelen, maar deze middelen zijn komen te vervallen met de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds in 2013.

Op 2 juli 2015 heeft de minister reeds toegezegd om voor de A67 tussen Eindhoven en Geldrop een verkenning naar capaciteitsvergroting starten en daarvoor een budget van 50 miljoen euro te reserveren. In het Bestuurlijk Overleg MIRT van 5 november 2015 zijn vervolgens afspraken gemaakt om deze verkenning uit te breiden en aanvullend budget te reserveren.

2 Opgaven en doel

2.1 De Verkenning heeft betrekking op de A67 tussen de knooppunten Leenderheide en Zaarderheiken

Dit is grofweg het traject tussen Eindhoven en Venlo. Het traject is ongeveer 45 kilometer lang. Ook de knooppunten zijn onderwerp van de Verkenning, voor zover aanpassingen noodzakelijk zijn als gevolg van de afwijking op de A67. De effecten van maatregelen reiken wellicht verder dan het studiegebied, deze samenhang in het netwerk wordt in de Verkenning onderkend. De Verkenning maakt onderdeel uit van het Programma SmartwayZ.NL (gewijzigde naam van het Programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland).



2.2 De Verkenning heeft als beoogd resultaat een voorkeurspakket van maatregelen

Het beoogde voorkeurspakket wordt bestuurlijk bekrachtigd en vastgelegd en zodanig uitgewerkt dat onderdelen van het maatregelenpakket in de volgende planfase kunnen worden opgepakt. Mogelijk geldt dat voor verschillende maatregelen ook een verschillende procedure benodigd is. De planning van de maatregelen in de tijd is onderdeel van de te maken afspraken. Uitgangspunt daarbij is dat de realisatie zo snel en zo slim mogelijk wordt vormgegeven. Vanuit inhoud zal onder andere worden bezien of de eerder afgesproken volgtijdelijkheid met de capaciteitsuitbreiding van de A58 tussen Eindhoven en Tilburg logisch is en gehandhaafd moet blijven.

2.3 De A67 is van internationaal, nationaal en regionaal belang

De A67 is belangrijk voor de (inter)nationale bereikbaarheid van de BV Nederland

De A67 staat in de nationale top-3 als het gaat om het aandeel goederenverkeer. De A67 is niet alleen de verbinding van (Brainport) Eindhoven met (Greenport) Venlo, maar vormt ook een belangrijk onderdeel van de goederencorridors die van Rotterdam en Antwerpen via Noord-Brabant en Limburg naar Duitsland en verder Europa in leiden. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is het vergroten van de concurrentiekracht door het versterken van de ruimtelijke en economische structuur van Nederland benoemd als één van de drie hoofddoelen. Het verbeteren van het vestigingsklimaat van Brainport Zuidoost-Nederland en Greenport Venlo zijn benoemd als opgaven van nationaal belang.

De A67 heeft een steeds belangrijker rol in de regionale bereikbaarheid

Veel verkeer vindt plaats op een stadsgewestelijke schaal, dit geldt ook voor Eindhoven. Bijna de helft van de ritten met bestemming Eindhoven is korter dan 7,5 kilometer, slechts 17% langer dan 30 kilometer (getallen o.b.v. Kennisas A2). Verkeer uit oostelijke richting gebruikt veelal de A67. De A67 tussen Leenderheide en Asten is een essentiële schakel in de randenstructuur van de regio Eindhoven-Helmond-Veghel en heeft hierdoor een nauwe relatie met de N279. De regio wil het verkeer vlot via de randen afwikkelen en kiest voor een robuuste structuur met én smart mobility- maatregelen én capaciteitsmaatregelen in Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant. Ook in Venlo blijken veel woon-werkautoritten naar Venlo uit de directe omgeving van Venlo te komen. De A67 is de belangrijkste ader voor de toe- en afvoer van verkeer vanuit westelijke richting.

2.4 De onderscheiden opgaven staan centraal in de Verkenning

Er wordt gesproken over 'opgaven' omdat er niet enkel problemen en knelpunten zijn die opgelost moeten worden. Er zijn ook kansen en ambities die Rijk en regio willen faciliteren, stimuleren en realiseren. Door toepassing van social design in de Verkenning kunnen onderstaande opgaven nog aan kleine veranderingen onderhevig zijn.

Het functioneren van de A67 wordt negatief beïnvloed door de beperkte capaciteit, relatief korte in- en uitvoegers en ongelukken

Volgens het Bidboek Bereikbaarheid Zuid-Nederland zijn er "structurele files op de A67 Eindhoven – Asten". De I/C-verhoudingen wijzen uit dat het wegvak Leenderheide – Geldrop v.v. in de spitsrichting capaciteitsproblemen kent.

Op de A67 zijn diverse in- en uitvoegstroken relatief kort en in een aantal gevallen ook relatief smal. Dit bemoeilijkt het in- en uitvoegen en kan tot verkeersonveilige situaties leiden.

Als er zich ongelukken voordoen is de impact daarvan meestal groot. Vanwege het smalle wegprofiel kan in veel gevallen geen verkeer de locatie van het ongeluk passeren. Bovendien ontbreken voldoende alternatieve (omleidings)routes. In geval van incidenten zoekt het verkeer zijn weg door het stedelijk gebied met terugslag op de ringstructuur van Eindhoven en andere rijkswegen (A2). Dit heeft grote nadelige gevolgen voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van kernen langs de A67.

Vrachtverkeer beïnvloedt en verbijzondert de problematiek

25 tot 40% van de voertuigen op de A67 betreft vrachtverkeer. Op het moment dat vrachtwagens dicht achter elkaar rijden bemoeilijkt dit het in- en uitvoegen. Bij meer dan één op drie ongevallen is een vrachtauto betrokken. De impact van ongevallen met vrachtauto's is groter dan met personenauto's.

Er is ook een tekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen aan en bij de A67. Dat leidt tot overvolle verzorgingsplaatsen langs de A67 en tot gevaarlijke en verkeersonveilige situaties.

Niet alle problemen zijn goed te objectiveren met indicatoren, beleving speelt ook een rol
De A67 tussen Eindhoven en Venlo wordt ervaren als relatief onveilig. Dit kan te maken hebben met het grote aandeel vrachtverkeer en geldt met name voor wegvakken die relatief slecht zijn verlicht en voor trajecten met relatief korte en in een aantal gevallen ook relatief smalle invoegstroken.

Rijk en Regio hebben een gezamenlijke ambitie voor Smart Mobility

In het besluit in het BO MIRT is het uitgangspunt, "Smart Mobility waar mogelijk en capaciteitsuitbreiding waar nodig". De Regio geeft in het Bidbook Bereikbaarheid Zuid-Nederland aan: "Samen met de kennisinstellingen en bedrijven zijn we klaar om de innovatieve concepten van Smart Mobility en ITS op grotere schaal toe te passen." In juni 2013 ondertekende minister Schultz van Haegen samen met haar Duitse en Oostenrijkse collega's een Memorandum of Understanding om nieuwe technologie in te zetten op de corridor Rotterdam-Frankfurt-Wenen.

2.5 De opgaven zijn actueel en dus is het uitwerken van oplossingsrichtingen urgent

De geformuleerde opgaven zijn gebaseerd op huidige knelpunten en worden urgenter door toekomstig verkeersaanbod

Het toekomstig verkeersaanbod op de A67 is het gevolg van enerzijds autonome ontwikkelingen en anderzijds het versterken van de rol van de A67 in de regio (zie paragraaf 2.3). Door het niet afronden van de ruit om Eindhoven en de verwachte verkeersgroei neemt de druk op de A67 niet af en dienen er andere oplossingen gevonden te worden voor de opgaven.

De A67 kent structurele files op het traject Leenderheide – Geldrop, daarnaast doen zich – ook op de overige gedeelten van de A67 - frequent incidenten voor die leiden tot vertragingen
De dagelijkse filevorming door het capaciteitstekort tussen Leenderheide en Geldrop in de spitsrichting maakt dat er nu al sprake is van urgentie.

Ongevallen op de A67 tussen Leenderheide en Zaarderheiken leiden snel tot vertragingen en binnenstedelijke problemen, gelet op het wegprofiel en het gebrek aan routealternatieven. Ongevallen waar vrachtwagens bij betrokken zijn leiden in veel gevallen tot wegafzetting. Deze volledige stremming van het verkeer maakt dat de vertragingen nog groter zijn dan wanneer alleen auto's betrokken zijn.

Reeds in het verleden is de urgentie onderkend en is besloten tot het treffen van maatregelen
Zoals in paragraaf 1.3 is beschreven, is reeds begin 2011 de urgentie van de problematiek op de A67 onderkend. Echter, vanwege bezuinigingen zijn eerder gereserveerde middelen vervallen, waardoor maatregelen nog niet getroffen zijn.

2.6 Verschillende oplossingsrichtingen worden in maatregelen uitgewerkt

Op basis van bovenstaande opgaven worden in de volgende tabel verschillende oplossingsrichtingen met mogelijke maatregelen genoemd. De opsomming is niet limitatief. Genoemde oplossingsrichtingen en maatregelen dienen nader geconcretiseerd te worden. Uitvoering van de Verkenning kan aanleiding geven tot aanpassingen en aanvullingen.

Smart Mobility en vraagbeperkende maatregelen	Verwijzen naar truckparkeerplaatsen
	Ondersteuning in- en uitvoegen
	Slimme omleidingsroutes
	Smart Infrastructure
	Ruimtelijke afspraken
	Routing
	Werkgeversaanpak
	Versterken OV
Aanpassen infrastructuur	Verlengen / verbreden in- en uitvoegers
	Aanpassingen in knooppunt Leenderheide
	Aanpassingen in knooppunt Zaarderheiken
	Verbreden wegprofiel
(Gedeeltelijke) capaciteitsuitbreiding	2x3
	2x4
	Doelgroepstrook
	Wisselstrook
	Parallelstructuur

2.7 Er is geld gereserveerd voor bekostiging van maatregelen

In het BO MIRT najaar 2015 is voor het Programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland door Rijk en regio in totaal € 932 mln gereserveerd, waarvan € 208 mln bestemd is voor maatregelen voor de A67. Binnen het programmabudget is € 59¹ mln door Rijk en regio gereserveerd voor Smart Mobility (waarvan een deel ten goede kan komen aan Smart Mobility maatregelen op de A67).

De € 208 mln. voor de A67 wordt opgebracht door Provincie Noord-Brabant (€ 55 mln), Provincie Limburg (€ 3 mln) en het Rijk (€ 150 mln)². Uitgangspunt voor de Rijksbijdrage is dat bovenwettelijke inpassingskosten niet door het Rijk worden gedragen.

In de Verkenning wordt onderzocht of er voor derden meekoppelkansen zijn, waarvoor zij additioneel budget reserveren.

¹ Daarnaast wordt op ca. € 40 mln aan private investeringen ingeschat

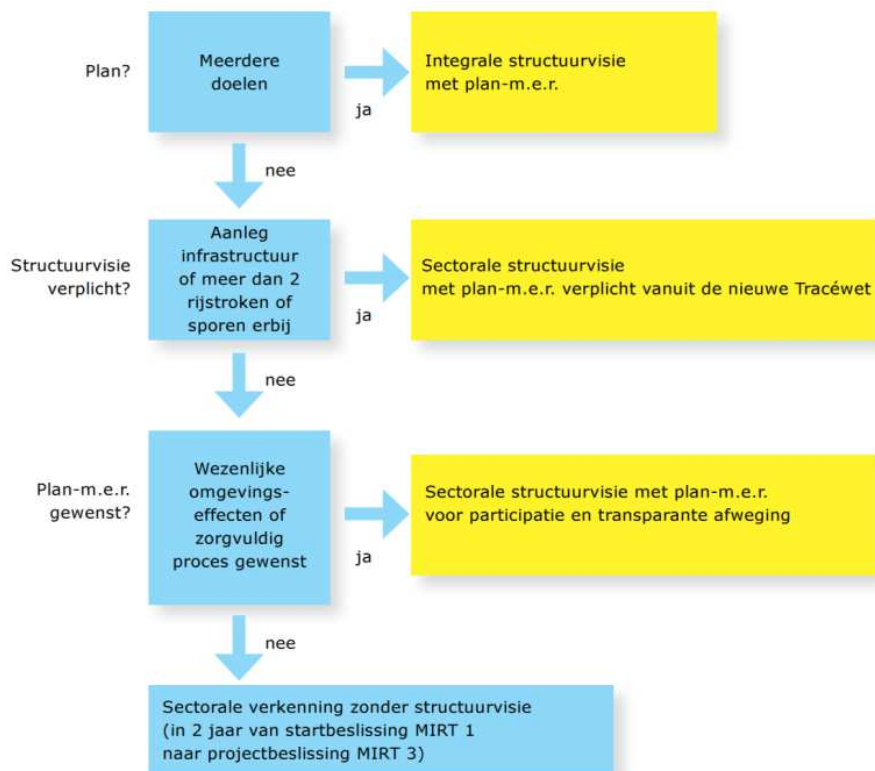
² Van deze € 150 mln is € 10 mln specifiek bestemd voor het verlengen van in- en uitvoegers en aanpassingen in knooppunt Zaarderheiken. Op basis van de resultaten van de verkenning wordt besloten of dit budget in het programma blijft voor deze specifieke maatregelen, dan wel dat deze middelen uit het programma worden gehaald.

3 Aanpak

3.1 De Tracéwetprocedure met sectorale structuurvisie wordt gevolgd

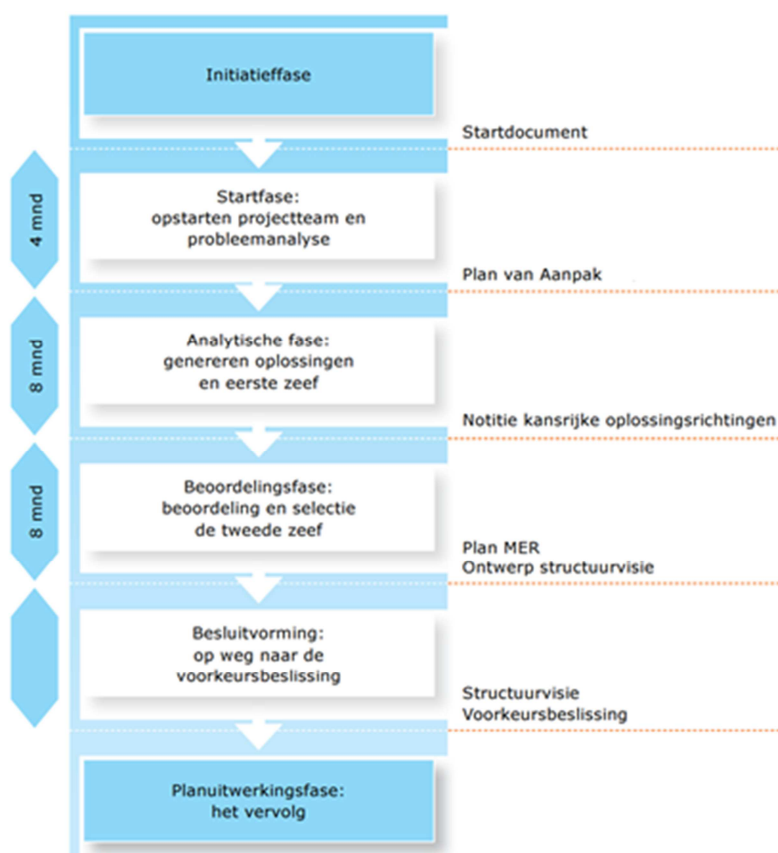
Voor deze Verkenning wordt uitgegaan van de geldende Tracéwet en het MIRT-spelregelkader. De Tracéwet kent twee mogelijke procedures voor Tracéwetplichtige activiteiten. In beide procedures vindt een verkenning plaats. De eerst mogelijke procedure kent drie formele beslismomenten, namelijk de Startbeslissing, het ontwerp-Tracébesluit en het Tracébesluit. Bij de langere procedure wordt de Startbeslissing uitgewerkt in een structuurvisie, op basis waarvan een voorkeursbeslissing wordt genomen. Als uitwerking daarvan komt er vervolgens een ontwerp-Tracébesluit en een Tracébesluit.

Hoewel het op voorhand niet noodzakelijk lijkt om voor deze Verkenning een structuurvisie op te stellen wordt wel geopteerd voor deze procedure. Hiervoor wordt gekozen omdat de voorkeursbeslissing naar alle waarschijnlijkheid bestaat uit een pakket met verschillende type maatregelen, dat een verschillend planproces vraagt. Door het opstellen van een sectorale structuurvisie en bijbehorende PlanMER is het integraal en zorgvuldig beoordelen van de diverse mogelijke keuzen geborgd, terwijl ook een procedure met een structuurvisie tamelijk snel kan worden doorlopen. Bovendien ontstaat een flexibel en transparant proces en bestaat voor een ieder de mogelijkheid om te reageren op de voorkeursbeslissing. De structuurvisie helpt bij het expliciet vastleggen van het commitment en de verantwoordelijkheden van andere partijen. Zo kunnen er acties op gemeentelijk niveau noodzakelijk zijn.



3.2 De Verkenning bestaat uit vier fases: start, analyse, beoordeling en besluitvorming

De verkenningsfase moet de beslisinformatie opleveren die nodig is om een definitieve voorkeursbeslissing te nemen en te besluiten over de vervolgfase. Voor de volledige Verkenning is conform de fases in onderstaande afbeelding circa twee jaar tijd nodig. De verwachte aanvang is najaar 2016, afronding van de Verkenning wordt voorzien in Q4-2018. In de Verkenning wordt bekeken wat het beste moment is om de maatregelen uit te voeren gelet op onderlinge samenhang, hinder tijdens de uitvoering, benodigde procedure, urgentie en beschikbaarheid van financiële middelen.



Startfase: aanscherpen, uitwerken en onderbouwen van de Startbeslissing in plan van aanpak
De in deze Startbeslissing geformuleerde opgaven worden verder aangescherpt en onderbouwd op basis van de informatie uit diverse eerder uitgevoerde onderzoeken (zoals het MIRT Onderzoek A67 uit 2011 en MIRT Onderzoek A2 Kennisas uit 2015). Daarnaast zullen onder andere de oplossingsrichtingen en het beoordelingskader nader uitgewerkt worden. Tenslotte zullen de benodigde effectenonderzoeken voorbereid worden.

Analysefase: uitwerken van maatregelen en samenstellen van kansrijke maatregelpakketten
Tijdens deze fase van de Verkenning worden de oplossingsrichtingen in maatregelen uitgewerkt. Bij het ontwikkelen van de maatregelen zal de kennis van eindgebruikers, omgevingspartijen en de markt zoveel mogelijk worden betrokken. De maatregelen worden voorzien van (expert)beoordeling op hoofdlijnen. Vervolgens worden de maatregelen gebundeld in een aantal logische pakketten welke voorzien worden van een beoordeling op hoofdlijnen. Resultaat van

deze fase is om te komen tot circa drie kansrijke integrale maatregelpakketten die vastgelegd worden in de notitie kansrijke oplossingsrichtingen.

Beoordelingsfase: beoordelen van kansrijke maatregelpakketten

In deze fase worden de effecten van de kansrijke maatregelpakketten in beeld gebracht, en uitgewerkt in een verkeersrapport, een planMER en een kosten-batenanalyse. Doel van deze fase is het leveren van objectieve beslisinformatie op basis waarvan in de volgende fase een voorkeursbeslissing genomen kan worden.

Besluitvormingsfase: op weg naar een voorkeursbeslissing

De laatste fase van de Verkenning is gericht op het samenbrengen van de informatie uit de verkenning, ter voorbereiding op de vaststelling van een voorkeursbeslissing. In deze fase wordt onder andere het eindrapport van de Verkenning opgesteld evenals de ontwerpstructuurvisie. Deze wordt samen met het PlanMER ter inzage gelegd. Hierop volgt vaststelling van de structuurvisie (inclusief voorkeurspakket) en een bestuursovereenkomst.

3.3 Beoordelingskader is leidend voor beoordeling van maatregelen en (-pakketten)

In de Verkenning worden verschillende maatregelen uitgewerkt. Deze worden vervolgens gecombineerd in verschillende maatregelpakketten. Deze worden onderzocht en verder geoptimaliseerd om te komen tot een definitief voorkeurspakket.

Het onderzoeken van maatregelen en pakketten vindt plaats aan de hand van een beoordelingskader dat volgt uit de opgave en doelstellingen van de Verkenning enerzijds en uit wet- en regelgeving anderzijds. Bovendien zijn criteria voor de haalbaarheid opgenomen.

Ten aanzien van het doelbereik speelt dat het Rijk nieuwe indicatoren in voorbereiding heeft voor het hoofdwegennet, robuustheid en betrouwbaarheid. In de Verkenning zal hierbij aangesloten worden.

Onderstaande tabel betreft een beoordelingskader op hoofdlijnen. Deze zal nader geconcretiseerd worden tijdens de Verkenning en in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau vastgelegd worden.

Doelbereik	Doorstroming
	Veiligheid
	Robuustheid
	Betrouwbaarheid
	Samenhang in het netwerk
	Innovatie (Smart Mobility)
Externe effecten	Lucht
	Geluid
	Natuur & Landschap
	Water & Bodem
	Archeologie & Cultuurhistorie
	Gezondheid
	Externe veiligheid
Haalbaarheid	Kosten
	Baten-kosten
	Uitvoeringshinder
	Risico's
	Draagvlak

3.4 Duurzaamheid integraal onderdeel van de oplossingen

Duurzaamheid maakt onderdeel uit van verschillende aspecten in bovenstaand beoordelingskader. Echter, het gaat om meer dan alleen de beoordeling van effecten, mogelijk zijn er ambities en kansen die meegekoppeld kunnen worden. Daarom zal hier apart aandacht aan besteed worden, zodat in de voorkeursbeslissing helder is wat hiervan meegenomen wordt in de opdracht in de volgende planfase. Hiermee wordt duurzaamheid een integraal onderdeel van de te realiseren oplossing.

Duurzame oplossingen en ervaringen die elders zijn onderzocht of toegepast, zoals de toepassing van Living Labs bij InnovA58, worden meegenomen in deze Verkenning.

Conform de "Aanpak duurzaam GWW" zullen in de Verkenning drie stappen doorlopen worden:

1. Analyse vraag en ambities
2. Onderzoek kansen
3. Vastleggen ambities

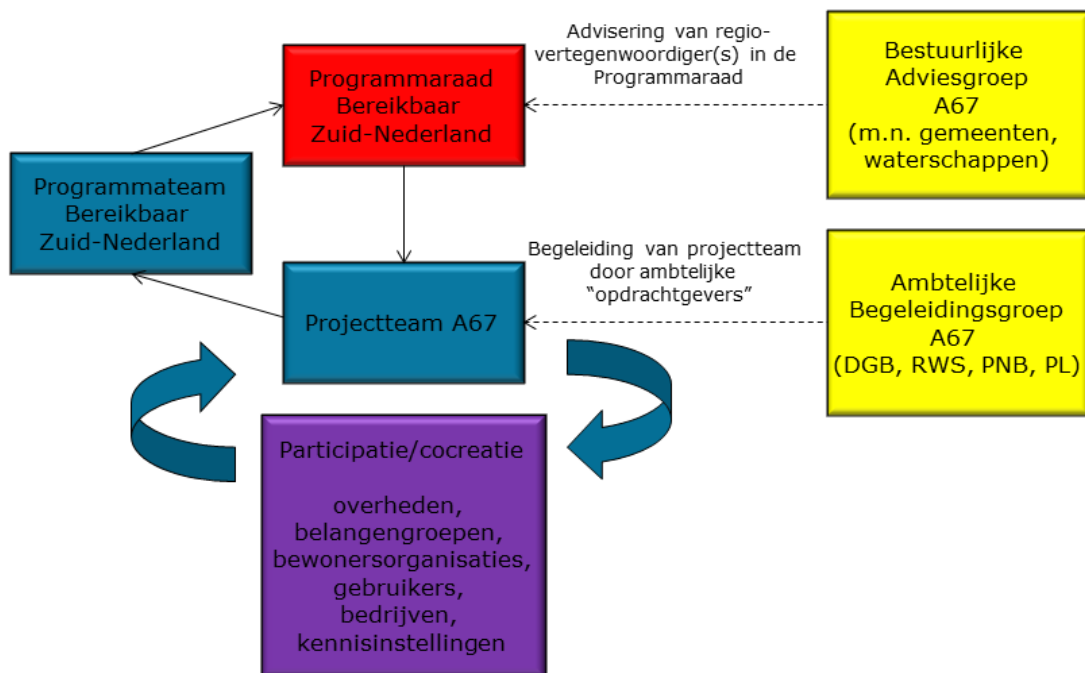
Bij het zorgvuldig doorlopen deze stappen, maken de ambities uiteindelijk onderdeel uit van de opgaven en worden de duurzaamheidsprestaties zoveel mogelijk gekwantificeerd ten gunste van de borging.

4 Organisatie

4.1 Rijk en regio werken samen aan de Verkenning en het Programma SmartwayZ.NL

Het projectteam A67 voert de Verkenning uit in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Daarin wordt het begeleid door de Ambtelijke Begeleidingsgroep A67 waarin het Rijk en de provincies zitting hebben. In deze begeleidingsgroep worden de belangen van de organisaties ingebracht, waarmee een helder onderscheid ontstaat tussen uitvoering en belangenbehartiging.

Besluitvorming over de Verkenning vindt plaats in de Programmaraad SmartwayZ.NL en wordt formeel bekrachtigd in het Bestuurlijk Overleg MIRT. Ter advisering van de Programmaraad is een Bestuurlijke adviesgroep voor de A67 ingesteld waarin overheden uit het studie- en invloedsgebied zitting hebben.



4.2 Raakvlakken met andere projecten en ontwikkelingen zijn in beeld

De Verkenning A67 maakt onderdeel uit van het Programma SmartwayZ.NL

Binnen het programma bestaan tussen de projecten zowel organisatorische als inhoudelijke afhankelijkheden. De grootste afhankelijkheden voor de A67 worden momenteel voorzien met de projecten:

- Smart Mobility
- Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant
- N279
- MIRT Onderzoek A2 Weert-Eindhoven
- InnovA58

Ook andere projecten en ontwikkelingen kennen samenhang met de Verkenning A67

Andere projecten waarmee (mogelijk) samenhang bestaat, zijn:

- Knooppunt Zaarderheiken
- MIRT Onderzoek Goederencorridor Zuid
- TEN-T
- Gebiedsopgave Brainport City
- REOS: Ruimtelijke Economische Ontwikkelstrategie
- BVNL: Beleidsverkenning Versterking Vestigingsklimaat NL
- Nationale Omgevingsvisie
- Agenda Stad
- ITS corridor Rotterdam-Wenen

In het Plan van Aanpak voor de Verkenning wordt nader uitgewerkt hoe de raakvlakken beheerst zullen worden. De opgesomde raakvlakken zijn niet limitatief en zullen in de toekomst worden aangevuld met opgedane inzichten.

4.3 Participatieproces is een belangrijke bouwsteen voor een succesvolle Verkenning

Actieve en ambitieuze regio vormt solide basis voor succesvol participatieproces

Voor een succesvolle Verkenning is naast een solide projectorganisatie en afstemming met aanpalende projecten de samenwerking met stakeholders onontbeerlijk. De totstandkoming van het Bidbook Bereikbaarheid Zuid-Nederland is een treffende illustratie van het actieve karakter van de ambitieuze regio, welke ook in de Verkenning een grote en onmisbare rol krijgt. Om de Verkenning als project goed te laten functioneren is het belangrijk iedere stakeholder in de juiste rol te benutten. Het uitgangspunt daarbij is onderscheid maken in de rollen meeweten, meedenken, meewerken, meebeslissen.

Zowel overheden, publieke en maatschappelijke organisaties, alsook direct belanghebbenden waaronder burgers en bedrijven in de directe omgeving van het traject zullen gedurende de Verkenning en in de fases daarna, worden betrokken.

In de verkenningsfase zullen verschillende participatiemomenten worden georganiseerd in samenwerking met de Directie Participatie. De participatiemomenten worden gekoppeld aan mijlpalen en producten in de Verkenning. Het betreft in ieder geval de volgende stappen:

- Inventarisatie van uit te werken maatregelen;
- Het opstellen van maatregelenpakketten;
- Het trechteren en optimaliseren van de maatregelenpakketten.

Daarnaast bestaat ook nog de mogelijkheid zienswijze in te dienen op de ontwerpstructuurvisie en de Plan-MER.

De participatieaanpak wordt verder uitgewerkt in een participatieplan.

Bijlage A Bronnenlijst

Aanbod Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost Brabant, 23 juni 2016

Aanpak Duurzaam GWW, Rijkswaterstaat (jaar onbekend)

A67 Startnotitie Verkenning Leenderheide-Zaarderheiken, Rijkswaterstaat, 16 maart 2016

Bidbook Bereikbaarheid Zuid-Nederland, 141 partners uit Noord-Brabant en Limburg, 3 november 2015

Brief van de Minister aan de Tweede Kamer betreffende Bereikbaarheid Zuid-Nederland, 5 november 2015

Brief van de Minister aan de Tweede Kamer betreffende Invulling bezuinigingen Infrastructuurfonds, 13 februari 2013

Eindrapport Kwartiermakersfase MIRT Onderzoek Kennisas (MoKeA), Ministerie van Infrastructuur en Milieu e.a., 30 oktober 2015

Eindrapportage MIRT-onderzoek A67, Ministerie van Infrastructuur en Milieu e.a., 20 juni 2011

Gebiedsfoto Kwartiermakersfase MIRT Onderzoek Kennisas (MoKeA) A67, Ministerie van Infrastructuur en Milieu e.a., 28 oktober 2015

Handreiking MIRT-verkenning, Rijkswaterstaat/ Ministerie van Infrastructuur en Milieu, december 2010

Kennisfoto Kwartiermakersfase MIRT Onderzoek Kennisas (MoKeA) A67, Ministerie van Infrastructuur en Milieu e.a., 21 oktober 2015

Netwerkfoto Kwartiermakersfase MIRT Onderzoek Kennisas (MoKeA) A67, Ministerie van Infrastructuur en Milieu e.a., oktober 2015

Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), Ministerie van Infrastructuur en Milieu, november 2011

Staatscourant Nr. 20349, 31 december 2010

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, maart 2012

Tracéwet, 16 september 1993