

# EEN VERBINDING OVER DE GRENZEN HEEN

ROUTEVISIE A67



**A67**





# Inhoud

<b>1 Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1 Aanleiding	7
1.2 Doelstelling	9
1.3 Status	9
1.4 Draagvlak en betrokkenheid	9
1.5 Proces	9
1.6 Leeswijzer	9
<b>2 Karakteristiek A67</b>	<b>13</b>
2.1 Huidige situatie	13
2.1.1 De route	13
2.1.2 Verkeerskundige opzet	13
2.1.3 Ruimtelijke karakteristiek	13
2.2 Problematiek	17
2.2.1 Versnippering	17
2.2.2 Verkeersveiligheid	17
2.2.3 Beleving	17
2.2.4 Verzorgingsplaatsen	18
2.3 Toekomst A67: (ruimtelijke) ontwikkelingen	18
2.3.1 Wonen, werken en mobiliteit	18
2.3.2 Ecologie en water	21
<b>3 Routevisie A67</b>	<b>27</b>
3.1 Hoofdopzet	27
3.2 Gebieden	29
3.2.1 Stedelijke clusters	29
3.2.2 Landelijk gebied	31
3.3 Verbindingen	33
3.4 Knopen	35
3.5 Plekken	35
3.6 Accenten	37
3.7 Elementen	39
<b>4 Hoe verder?</b>	<b>45</b>
4.1 De eerste stappen	45
4.2 De grote vraag	47

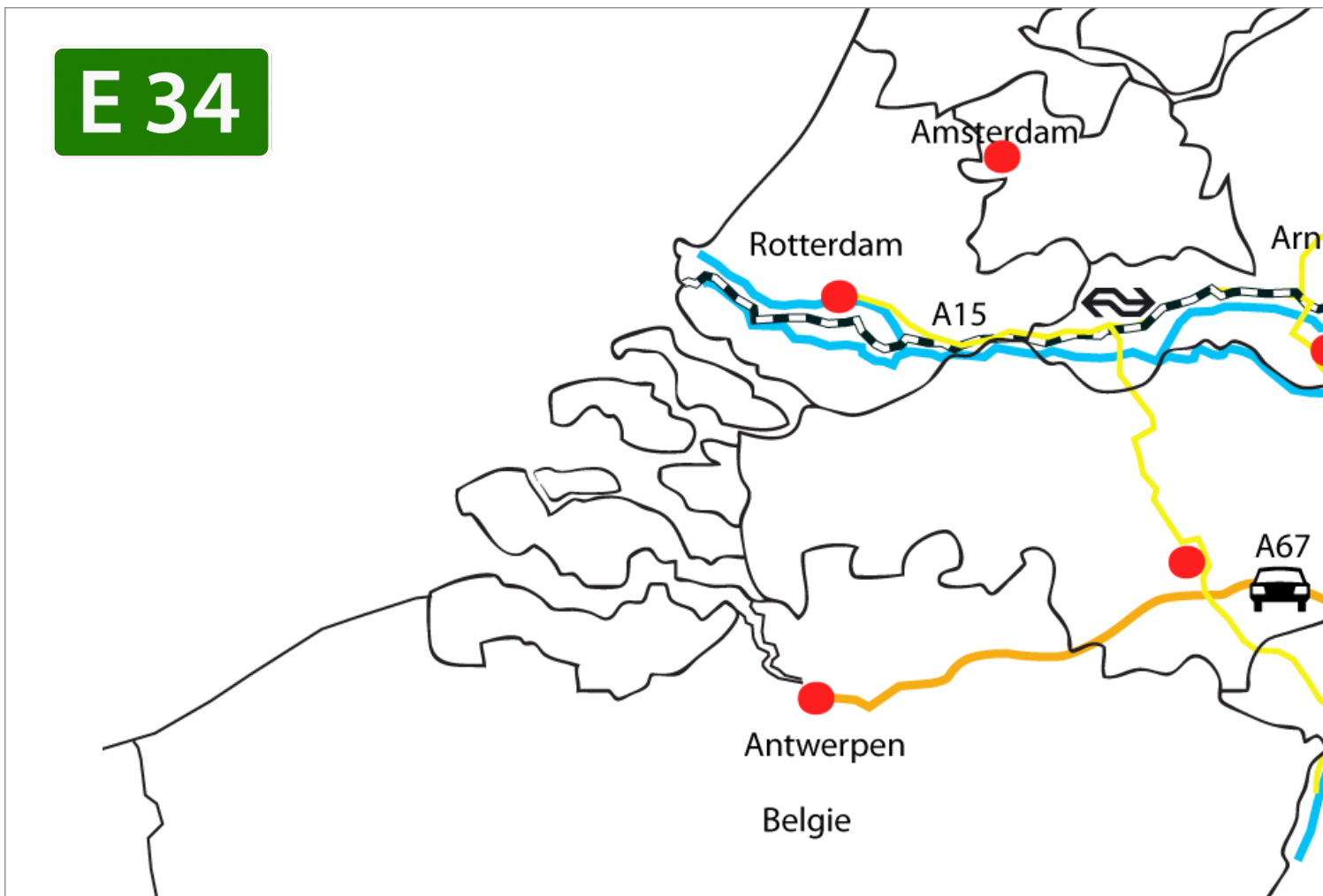






# 1. INLEIDING

# E 34





# 1 INLEIDING

## 1.1 AANLEIDING

In 2009 is in het Bestuurlijk overleg (BO) Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) afgesproken dat er in 2010 een beslissing genomen wordt over het al dan niet uitvoeren van een MIRT-verkenning naar de A58/N65 en A67.

Ter onderbouwing van deze beslissing zijn twee initiatiefdocumenten opgesteld.

Aan de initiatiefdocumenten ligt een gezamenlijk uitgevoerde, breed opgezette, inhoudelijke analyse ten grondslag. Uit deze analyse blijkt dat de (verkeerskundige) urgentie van de noodzaak om een verkenning te starten op dit moment onvoldoende kan worden onderbouwd.

Op basis van het initiatiefdocument A67 is in het BO MIRT van het voorjaar 2010 besloten voorlopig geen MIRT-verkenning te starten, maar de volgende stappen te zetten:

### *Start MIRT-onderzoek*

Dit onderzoek wordt gestart om het moment te achterhalen waarop het duurzaam vergroten van de capaciteit op (delen van) de A67 noodzakelijk is. In dit onderzoek staan twee hoofdvragen centraal:

- Op welk moment in de tijd zal de capaciteit (op delen) van de A67 onvoldoende zijn? Bij deze analyse worden zowel

de ontwikkelingen in de Zuidoostvleugel van BrabantStad (Brainport) en Greenport Venlo (inclusief de rol van het spoor), als de ontwikkeling van Antwerpen en Rotterdam en de specifieke kenmerken van het hoge percentage vrachtverkeer betrokken. Ook wordt ingezoomd op het effect van de aanleg van nieuwe wegen (A74) op de verkeersafwikkeling op bestaande knooppunten (Zaarderheiken).

- Welke duurzame oplossingsvarianten zijn denkbaar en wat kost dat?

### *Aanpak sleutelkwesties met een pakket aan "no-regret maatregelen"*

Uit het initiatiefdocumenten is een aantal sleutelkwesties naar voren gekomen. Deze hebben betrekking op de verkeerskundige situatie op de A67 en de leefbaarheid in de directe omgeving van de weg. Voor het aanpakken van deze kwesties is een aantal no-regretmaatregelen voorgesteld:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid door het plaatsen van verlichting en aanleggen van ribbelmarkering, evenals het nemen van een aantal flankerende maatregelen waardoor bij calamiteiten de weg sneller vrijkomt voor het verkeer.
- Vergroten van de leefbaarheid van de omgevingskwaliteiten door met een aantal kleinere maatregelen het landschap beter te accentueren en door de aanleg van twee ecoducten. Met het vergroten van de leefbaarheid wordt tevens de verkeersveiligheid gediend doordat het de veelgehoorde 'saaiheid' van de weg tegengaat. Beide ecoducten vormen een landmark en spelen een belangrijke rol in de ontsnippering van waardevolle regionale ecologische structuren. Er ligt bovendien voor één ecoduct een rechtstreekse relatie met de vastgestelde ambitie voor het instellen van een Rijksbufferzone in het zogenaamde "Rijk van Dommel en Aa" tussen Eindhoven en Helmond (Afsprakenkader Oostelijk gedeelte van de stedelijke regio Eindhoven-Helmond d.d. 12 februari 2010)).
- Vergroten van de capaciteit en kwaliteit van verzorgingsplaatsen;
- Verlengen van een te korte invoeger bij Someren en verbreden van een te smalle invoeger bij Geldrop.

Om te zorgen dat de no-regretmaatregelen een duurzaam karakter hebben en passen binnen het wegbeeld van de A67 nu en in de toekomst wordt parallel aan de uitwerking van de no-regret maatregelen een routevisie opgesteld. De visie geldt dan ook als kader waarbinnen de maatregelen ingepast kunnen worden. Afgesproken is hierbij de focus te leggen op het tracé Eindhoven-Venlo. Reden hiervoor is dat dit het drukste deel van de A67 is en eventuele aanpassingen dan ook vooral op dit tracé zullen plaatsvinden. Er wordt vanuit gegaan dat binnen de bestaande Reconstructieopgave de ecologische verbindingen rond De Beerze zullen worden aangepakt. Uiteraard zijn de generieke principes volwaardig toepasbaar op het gehele tracé.

Voorliggende rapportage is de definitieve routevisie.





1e workshop 7 september 2010



## 1.2 DOELSTELLING

De routevisie geeft een integraal ruimtelijk toekomstbeeld van de A67. Ze dient op hoofdlijnen inzicht te geven in bestaande kwaliteiten en ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de weg. De routevisie brengt in beeld welke karakteristieken worden beoogd voor het toekomstbeeld van de A67: een *'wenkend perspectief'*. De functionele en verkeerskundige aspecten zijn meegenomen voor zover deze bekend waren. Het MIRT-onderzoek aangaande deze aspecten loopt nog, maar op dit moment kan al gesteld worden dat deze naar alle waarschijnlijkheid niet zullen conflicteren met het generieke gewenste beeld.

Relevante autonome ontwikkelingen en ambities hebben een plek gekregen binnen de visie. Duidelijk is gemaakt hoe ontwikkelingen in de (nabije) toekomst afgestemd kunnen worden op de weg en vice versa om tot het wenkend perspectief te komen. De routevisie gaat in op de beleving vanaf de weg zelf, maar ook de beleving van de weg in zijn omgeving. In de routevisie wordt geen onderscheid gemaakt tussen de verschillende doelgroepen. De no-regretmaatregelen vormen een eerste stap in de uitwerking van de routevisie.

## 1.3 STATUS

De routevisie geeft een *'wenkend perspectief'*; het toekomstbeeld tot minimaal 2030 welke wordt gedeeld door gebruikers en omgeving. De routevisie is dus expliciet géén verplichting naar de toekomst maar zethoofdlijnen uit welke kunnen dienen als inspiratiebron, handvat en afwegingskader bij projecten op en in de omgeving van de A67. In de eerste plaats bij uitvoer van de no-regretmaatregelen, maar ook bij het MIRT-onderzoek en de projecten op de agenda. Bij het tot stand komen van deze visie zijn twee bestaande landschapsvisies voor de A67 meegenomen: Landschapsplan A67 traject Brabant 2001-2011 en Landschapsvisie A67 traject Limburg.

De visie kan verder worden uitgewerkt en geïmplementeerd op lokaal niveau. Denk daarbij aan borging in bestemmingsplannen en uitwerkingen in landschaps- en structuurplannen. Hierover zal in een vervolgproces met de regio nadere invulling aan kunnen worden gegeven.

De routevisie is van een te abstract niveau om ruimtelijke reserveringen op te kunnen maken. Hiervoor is het te vroeg en zijn onder meer de resultaten van het MIRT-onderzoek en de mogelijke MIRT-verkenning nodig. Uiteraard zullen uit de visie voortvloeiende maatregelen niet mogen conflicteren met mogelijke ontwikkelingen van de weg, zoals een verbreding.

## 1.4 DRAAGVLAK EN BETROKKENHEID

Binnen de MIRT-gedachte gaan infrastructuur en ruimte(lijke kwaliteit) gezamenlijk op. De opgaven zijn zowel op Rijksniveau als regionaal en lokaal van belang. De Routevisie is opgesteld in opdracht van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, de provincie Noord Brabant, de provincie Limburg en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven in samenwerking met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dit gedeelde opdrachtgeverschap onderstreept het belang dat alle partijen hechten aan een gidslijn naar de toekomst, niet alleen infrastructuur en functioneel, maar ook voor wat betreft ruimtelijke kwaliteit. De routevisie heeft een integraal karakter. Echter de uitvoering kan op verschillende niveaus (nationaal, regionaal, lokaal) verwezenlijkt worden.

## 1.5 PROCES

De routevisie, ondersteunende kaarten en ontwerpprincipes zijn in zeer korte tijd tot stand gekomen. De noodzakelijke input vanuit de regio is verkregen via het kernteam A67, de begeleidingsgroep routevisie A67 en twee workshops. Deze workshops hadden plaats op 7 en 28 september 2010. De bijeenkomst op 7 september stond vooral in het teken van de lange termijn ambities met betrekking tot de A67 en hierbij waren veel mensen uit de 'groene hoek' aanwezig. De bijeenkomst van 28 september stond meer in het teken van de besluitvorming.

## 1.6 LEESWIJZER

Kortweg doorloopt de routevisie de volgende drie stappen:

- Wat is er aan de hand?
- Wat is de visie voor de toekomst?
- Hoe kunnen we daar komen?

Hoofdstuk 2 beschrijft in hoofdlijnen de belangrijkste kenmerken van de A67. Hoe is deze route te duiden, zowel verkeerskundig als ruimtelijk? Waarin is zij onderscheidend? Tevens wordt in dit hoofdstuk aangegeven welke problemen er spelen, c.q. welke opgaven worden gesteld met betrekking tot de A67. Tevens wordt aangegeven met welke (autonome) ontwikkelingen rekening gehouden moet worden. De effecten van deze ontwikkelingen op de verkeersontwikkeling worden in het MIRT-onderzoek meegenomen en komen in de routevisie dan ook niet aan de orde. Op basis van de karakteristieken uit de geschetste opgaven in hoofdstuk 2 wordt vervolgens in het volgende hoofdstuk de visie op de weg in relatie tot haar context uitgewerkt: een *'wenkend perspectief'* voor de hele route en de onderscheiden onderdelen. Deze visie is een toekomstbeeld gericht op de lange termijn. Hoofdstuk 4 geeft aan welke acties - onder andere in het kader van de no-regretmaatregelen - al op korte termijn al genomen worden en hoe deze zich verhouden tot de routevisie. Daarnaast worden waar van toepassing reeds mogelijke acties richting het toekomstbeeld geagendeerd.

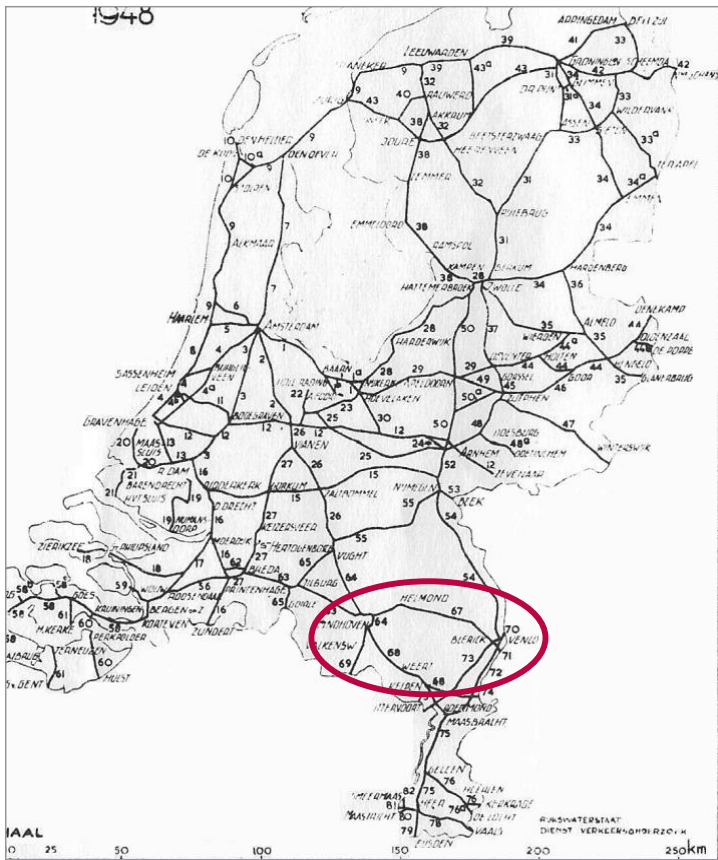




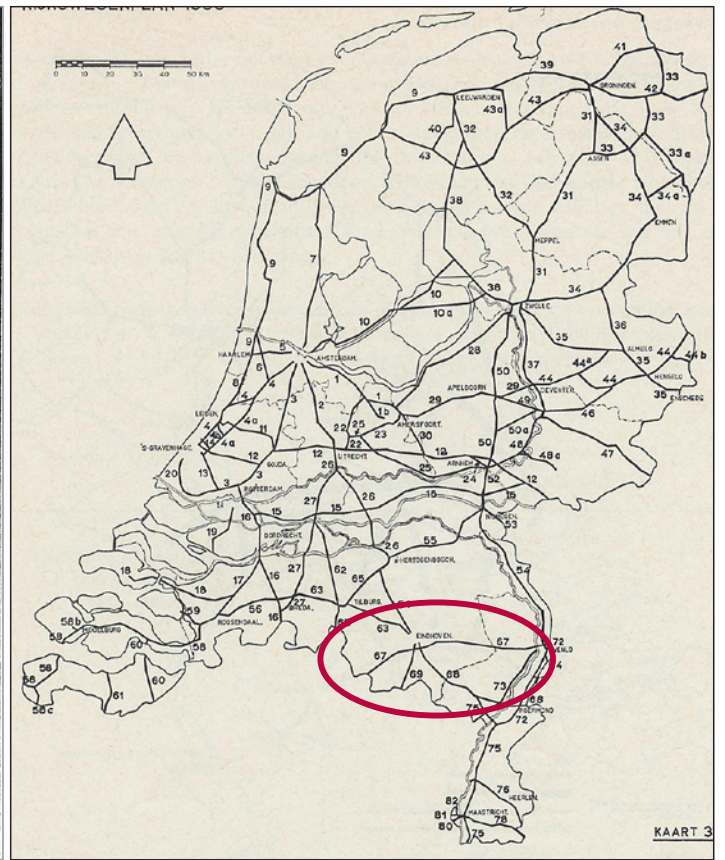


## 2. KARAKTERISTIEK A67

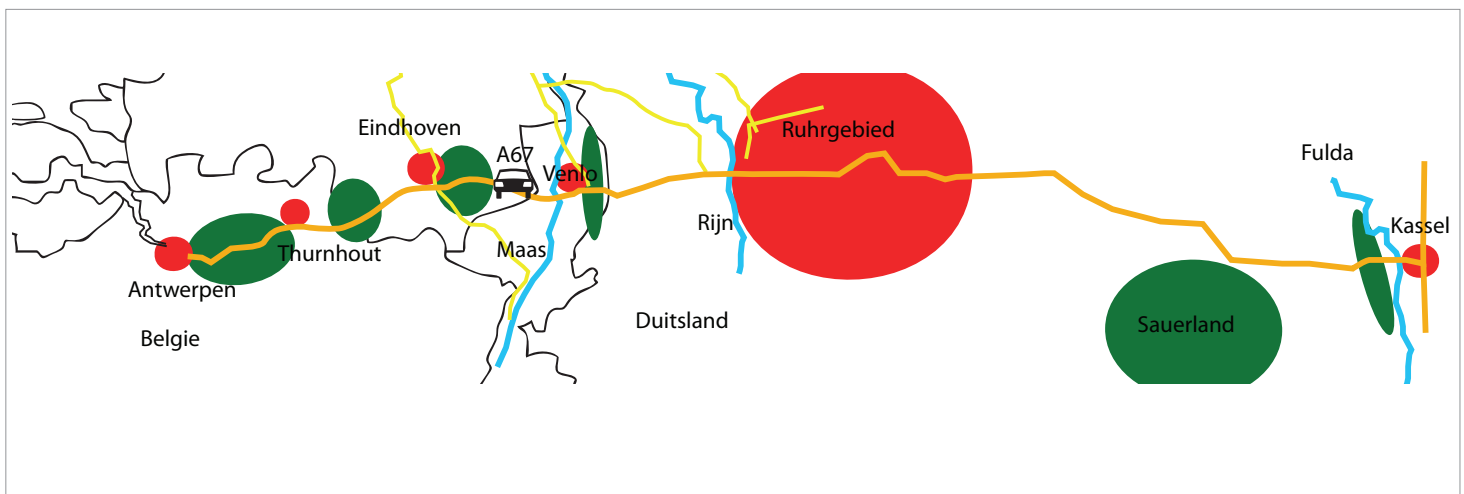




Rijkswegenplan 1948



Rijkswegenplan 1958





# 2 KARAKTERISTIEK A67

## 2.1 HUIDIGE SITUATIE

### 2.1.1 DE ROUTE

De bijna 80 kilometer lange A67 loopt van de Belgisch – Nederlandse grens langs Eindhoven en Venlo naar de Nederlands – Duitse grens. De A67 verbindt twee door het Rijk als belangrijk aangemerkte economische regio's: Brainport Eindhoven en Greenport Venlo. De weg heeft zo een belangrijke regionale functie en is de verbinding met het westen van Nederland. De A67 komt bij knooppunt De Hogt op de randweg Eindhoven (A2). Vanaf knooppunt Leenderheide loopt de weg in de richting Venlo en kruist bij Venlo knooppunt Zaarderheiken (A73). Beide wegen zijn belangrijke Noord-Zuid assen.

De A67 is de enige echte transitroute van Nederland. Waar de meeste Nederlandse snelwegen een binnenlandse verbinding vormen of een regio met het buitenland verbinden, is de A67 een verbinding tussen België en Duitsland. De A67 wordt (vanuit noordwest Europa) aangeduid als hoofdverbinding E34 en is de belangrijkste vrachtverbinding tussen de havens van Antwerpen, Rotterdam en het Ruhrgebied. De E34 is de Duitse A40. Deze ruggengraat van het snelwegensysteem van het Ruhrgebied is de drukste snelweg van Duitsland. Het transitkarakter blijkt uit het feit dat van al het internationale wegtransport door Nederland circa 40% de grens in Venlo passeert. Het aandeel vrachtverkeer op de weg, oplopend tot 35% is hoog ten opzichte van het landelijk gemiddelde van circa 15%. De weg is tevens in de vakantieperiodes een belangrijke route voor recreatieverkeer vanuit Zeeland/Noord-Brabant naar Duitsland (Links Rheinische Autobahn A61).

### 2.1.2 VERKEERSKUNDIGE OPZET

De A67 kent in Nederland grotendeels dezelfde opzet als een 2x2 autosnelweg. Echter het deel van de Belgische grens, grofweg tot en met de aansluiting met de A2, heeft een open middenberm op niveau van de weg zonder geleiderails. Na Eindhoven verdwijnt deze middenberm. De weg is hier – zeker in verhouding tot andere Nederlandse snelwegen – smal. Wegsloot en bomen staan relatief dicht op de weg.

Op de gehele weg geldt een maximum snelheid van 120 km/ uur. Op de Randweg Eindhoven is nu een structuur die regionaal verkeer en doorgaand verkeer opsplijt. Op de hoofdrijbaan is de maximum snelheid 120km/uur en op de parallelbaan is deze 80km/ uur.

### 2.1.3 RUIMTELIJKE KARAKTERISTIEK

De ruimtelijke karakteristiek wordt beschreven aan de hand van de volgende onderdelen:

- De route
- Gebieden en verbindingen
- Knopen
- Plekken
- Accenten
- Elementen

Het regiobeeld geeft een overzicht van de ruimtelijke context van de A67. Een nadere analyse van de route en de landschappelijke en ecologische context is opgenomen in bijlage 1.

#### De route

De A67 kent verschillende schaalniveaus. Op internationaal niveau is het een verbinding tussen landen. De beleving van de A67 is duidelijk anders dan de andere delen van de A67.

In België is de E34 is een weg met 2x2 rijstroken, gescheiden door een betonnen verhoogde middenberm met vaak dichte beplanting en veel zware betonnen lichtmasten. Hierdoor is de weg als autonome lijn door het kleinschalige Belgische Kempenlandschap nadrukkelijk aanwezig. In Duitsland is de weg gevarieerder. Over eenzelfde lengte als ze door Nederland loopt, loopt ze in Duitsland door het stedelijk gebied van het Ruhrgebied. De weg is helemaal opgenomen en ingebed in het stedelijk gebied. Vaak heeft ze een verdiepte ligging. Ook worden spoorverbindingen en snelweg gecombineerd, waarbij de spoorverbinding is ingebed tussen de wegdelen.



E34 in België



Picknick op de A40 Essen, Duitsland

## Gebieden en verbindingen

Al in oorsprong is de A67 in Nederland meer een verbinding langs, dan tussen Nederlandse steden. Op het Rijkswegenplan van 1948 verbond de weg nadrukkelijk Venlo, Helmond en Eindhoven, maar in het gewijzigde Rijkswegenplan van 1958 was de weg meer de huidige transitroute die los van steden in het landschap is gelegd. Dit landschap is grotendeels een voortzetting van de karakteristiek van het kleinschalige Belgische Kempenlandschap. De A67 doorsnijdt letterlijk het landschapspatroon dat voornamelijk van zuid(oost) naar noord(west) loopt, in de vorm van achtereenvolgens:

- het dekzand- en bekenlandschap: relatief amorf kleinschalig landschap met grote bos- en heidecomplexen
- het Peelgebied: rationeel ontginningslandschap met vochtige bos- en heidecomplexen
- het Maasdal: landschap van de Maasterrassen

Veel landschappelijke structuren en elementen langs de A67 zijn van grote ecologische waarde, zoals de Strabrechtse Heide, de Deurnsche en Mariapeel, en beekdalen als de Kleine Molenbeek en Grote Molenbeek. Landschappelijke en cultuurhistorische structuren, zoals natuurgebieden, talrijke beken, de Peelkanalen en ontginningslijnen, worden doorsneden en zijn weinig herkenbaar vanaf de weg.

Inmiddels zijn de grotere stedelijke gebieden van Eindhoven en Venlo naar de snelweg opgerukt. Bij Eindhoven ligt de stad relatief nog op afstand. Wel is de randweg Eindhoven, waar de A2 en A67 samenkomen een complex stedelijk infrastructuurlandschap

## REGIOBEELD A67

### Legend a

#### Huidige situatie

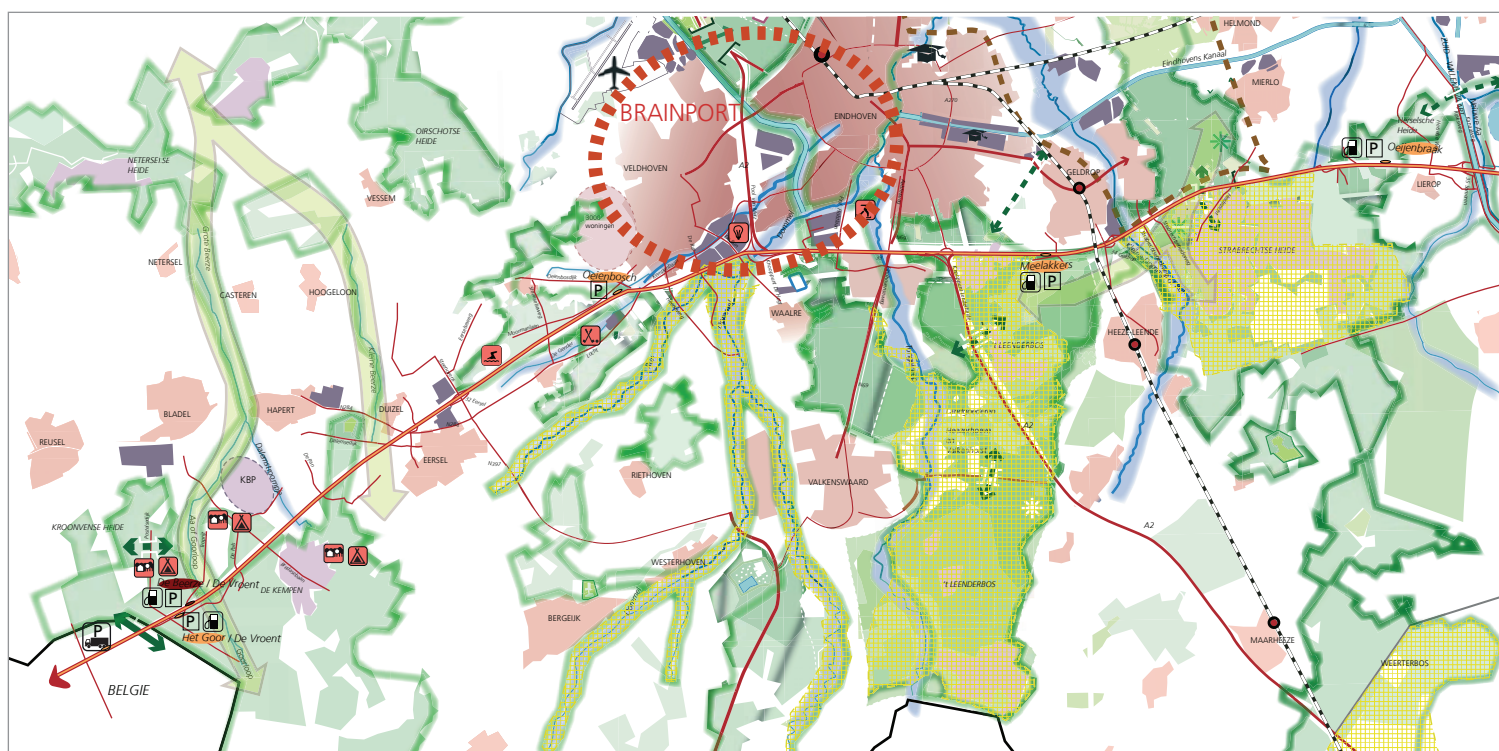
- Bestaand stedelijk gebied
- Bestaand bedrijventerrein
- Bestaand glastuinbouwgebied
- Ecologische hoofdstructuur
- Bos
- Heide
- Kanaal
- Beek
- Beekdal
- Autosnelweg (met regionale banen)
- Autoweg
- Spoorlijn
- Station / halte
- Recreatieve elementen
- Verzorgingsplaats
- Verzorgingsplaats te verbeteren
- Casino (tijdelijk)

#### Beleid

- Kennisintensieve hotspot
- Gepland ecoduct
- Te ontwikkelen ecoduct
- Greenlane
- Rijksbufferzone
- Robuuste groene verbinding
- Zoekgebied glastuinbouwgebied
- Hoogwatergeul reservering
- Natura 2000-gebied
- Stedelijk cluster
- Groene cluster

#### Te ontwikkelen

- Te ontwikkelen stedelijk gebied
- Te ontwikkelen bedrijventerrein
- Te ontwikkelen waterberging
- Nieuwe snelweg a74



geworden met een samenhangende vormgeving: gebogen lichtmasten, viaducten, soort geluidsscherm etc. Bij Venlo zijn kassengebied en bedrijventerrein direct aan de snelweg gelegen.

### Knopen

Op de A67 zijn 2 Nederlandse autosnelwegen aangesloten: de A2 en de A73. Bij Eindhoven lopen tussen de knooppunten De Hogt en Leenderheide de A67 en A2 over hetzelfde tracé.

De A67 kent 9 aansluitingen op het onderliggende wegennet. Opvallend is dat de meeste knopen een bosachtig karakter hebben. Op een aantal punten, zoals bij Asten en Sevenum, is bij de afslag van de snelweg of in de directe nabijheid hiervan een concentratie van recreatieve functies aanwezig in de vorm van hotel, horeca, recreatiepark, golfbaan, attractiepark, casino en dergelijke.

### Plekken

Naast de verzorgingsplaatsen kent de A67 geen direct aan de weg georiënteerde plekken.

In verhouding tot andere Nederlandse snelwegen liggen er langs de A67 relatief veel verzorgingsplaatsen: in totaal 12 waarvan 9 met tankstations, min of meer evenredig verdeeld over beide richtingen. Gemiddeld is dit circa 1 verzorgingsplaats per 13 kilometer per richting en 1 tankstation per 18 kilometer per richting. Het landelijk gemiddelde voor verzorgingsplaatsen is 1 per 20-25 kilometer. In de Richtlijnen Verzorgingsplaatsen wordt voorgeschreven dat verzorgingsplaatsen om de 25 kilometer moeten liggen. De verzorgingsplaatsen langs de A67 zijn relatief klein. Ze zijn zeer verschillend, maar vaak sober ingericht. Ze zijn

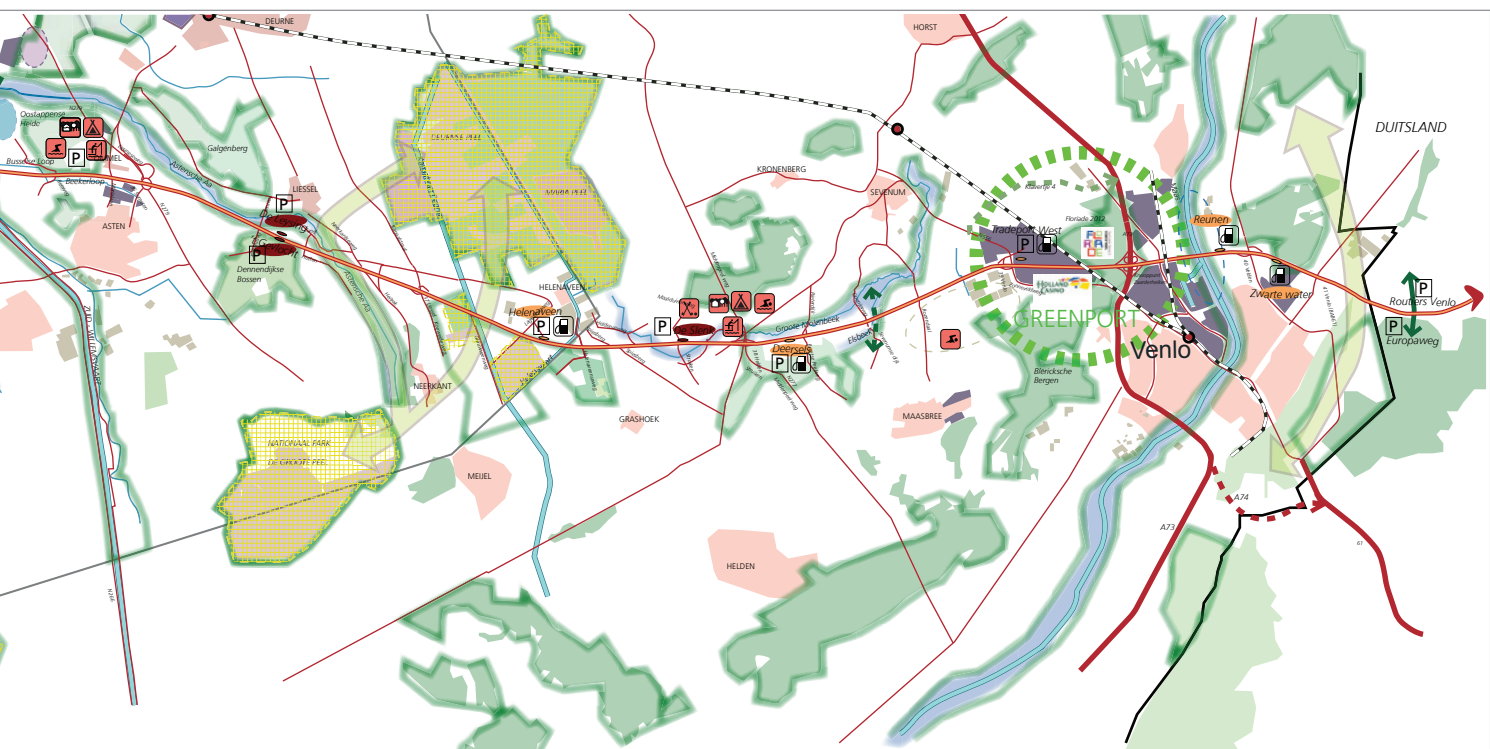
veelal ingepast in een bosachtige structuur. Er zijn bij meerdere afslagen verzorgingsplaatsen naast de snelweg. Deze variëren van motels en een McDonald's tot vrachtwagenparkeerplaatsen zoals bij Venlo. In bijlage 1 zijn de verschillende verzorgingsplaatsen nader geduid.

### Accenten

Mede doordat de weg buiten deze gebieden nauwelijks langs stedelijk gebied loopt, zijn er langs de weg weinig objecten die als herkenningspunt c.q. landmark fungeren. Bij Eindhoven is een groot kunstobject (gloeilamp) in aanbouw ter markering van Brainport. Bij knooppunt Zaarderheiken verrijst binnenkort het markante WTC en vormt daarmee min of meer de vervanger voor het opvallende casino dat bij Venlo zal worden verplaatst.

### Elementen

Al is er niet sprake van één stijl, de kunstwerken langs de A67 zijn over het algemeen relatief slank en "licht". De kunstwerken rond Eindhoven zijn gebaseerd op de stijl van de A2. Ook de vele gekromde lichtmasten bij Eindhoven zijn hiervan afgeleid. Buiten de stedelijke gebieden van Eindhoven en Venlo en bij de grens is er langs de A67 beperkt verlichting aanwezig. Het contrast tussen de delen die fel verlicht zijn en het donkere landelijk gebied is groot. Er zijn nu nog geen ecoducten. Doordat de A67 weinig langs bebouwd gebied gaat, zijn er weinig geluidsschermen. Langs de weg zijn vooral grasbermen aanwezig met op korte afstand een greppel of sloot zonder geleiderail.



A67 tracé regiobeeld





screenshot www.snelweg-a67.nl

## 2.2 PROBLEMATIEK

### 2.2.1 VERSNIPPERING

Doordat de A67 dwars op de landschappelijke structuur is aangelegd, worden alle hieraan gekoppelde landschappelijke en natuurlijke structuren doorsneden. Het gaat hierbij om grotere zeer waardevolle ecologische eenheden, waaronder de twee robuuste ecologische verbindingen ter hoogte van Eersel (REVZ De Beerze) en Venlo (REVZ Schinveld-Mook) en enkele grotere natuurgebieden, zoals het Leenderbos en de Strabrechtse Heide (Natura2000). Op geringe afstand liggen ook andere grote natuurgebieden als de Grote Peel (ten zuiden van de A67), de Deurnsche Peel en Mariapeel (ten noorden van de A67). De verbindende Ecologische Hoofdstructuur (EHS) volgt voornamelijk het beken- en landschapspatroon en loopt daarmee van Zuid naar Noord. De A67 vormt voor veel van de in deze natuurgebieden thuishorende soorten een nagenoeg absolute barrière. De duurzaamheid van populaties van deze soorten komt hierdoor op de lange termijn in gevaar; wanneer soorten beperkt worden in hun uitwisseling worden ze kwetsbaarder voor natuurlijke fluctuaties en vermindert hun adaptief vermogen zoals aan de effecten van klimaatverandering.

### 2.2.2 VERKEERSVEILIGHEID

Zoals blijkt uit onder meer de rapportage "Veilig over Rijkswegen 2008" is de weg relatief onveilig. Dit komt onder andere doordat de obstakelvrije zone op veel plaatsen erg smal is. Ook de redresseerruimte tussen de rijstroken en de middenberm is relatief smal. Bij bestaande autosnelwegen dient de obstakelvrije zone minimaal 13 meter te zijn<sup>1</sup>. Op veel wegvakken is dit veel korter en bevindt zich op korte afstand van de vluchtstrook een sloot. Een sloot wordt gezien als obstakel. Het smalle dwarsprofiel

---

<sup>1</sup> De afstand van 13 meter geldt voor dubbelbaans autosnelwegen met een toegestane snelheid van 120km/uur. Daarnaast gelden er eisen voor de helling van het talud. Een afgaand talud moet 1:6 of flauwer zijn en een opgaand talud 1:2 of flauwer.

in relatie tot het hoge percentage vrachtverkeer kan leiden tot extra problemen, zeker als vrachtauto's op de vluchtstrook staan. Daarnaast kent de A67 tussen Eindhoven en Venlo een aantal aansluitingen met korte en/of smalle in- en uitvoegers zoals bij Geldrop en Someren. Dit bemoeilijkt het invoegen, vooral ook door het grote aantal vrachtwagens. Het gedeelte tussen de Belgische grens en Eindhoven kent een breder dwarsprofiel. Voor beide trajecten geldt dat verlichting ontbreekt. Ongevallen tijdens duisternis vinden geregeld plaats.

### 2.2.3 BELEVING

In Nederland is de A67 geen opvallende route, in tegenstelling tot de delen van de E34 in België waar het een herkenbaar aanwezige lijn is en in het Ruhrgebied waar de weg is ingebed in het stedelijk gebied. De A67 wordt zelfs vaak als saai omschreven. Een saaie weg kan leiden tot verminderde concentratie bij weggebruikers, wat zeker met het ruimtelijk profiel van de A67, de verkeersveiligheid niet ten goede komt. De A67 valt niet op in het landschap en de omgeving is niet erg opvallend. De groene kwaliteiten waar de weg zo nauw doorheen snijdt, leiden blijkbaar niet tot een aantrekkelijker beeld. De weg kent een te grote mate van afwisseling echter met weinig grote verschillen en contrasten. Passages van kanalen, rivieren en beken zijn vaak slecht herkenbaar. Er zijn weinig stedelijke accenten in de vorm van opvallende bebouwing en/of landmarks. Door het gebrek aan contrasten en accenten gaat alles in elkaar over. Daardoor lijkt alles hetzelfde en niets op te vallen: *"te veel kleine en te weinig grote ervaringen"*. De A67 is daardoor nog meer vooral een verbinding om van A naar B te komen. Voor personenverkeer wordt dit gevoel nog versterkt doordat het vele vrachtverkeer vaak kilometers lange wanden tussen personenverkeer en omgeving vormt.



Verzorgingsplaats 'de Slenk'



Verzorgingsplaats 'de Slenk'

#### 2.2.4 VERZORGINGSPLAATSEN

Er zijn relatief veel verzorgingsplaatsen langs de A67, maar deze zijn relatief klein. De capaciteit is onvoldoende voor de huidige vraag. Dit geldt vooral voor vrachtverkeer en in het bijzonder in relatie tot de beperkingen van Duitsland voor vrachtverkeer: tol en zondagsrust. Dit leidt regelmatig tot overvolle verzorgingsplaatsen en verkeerd geparkeerde vrachtwagens, zelfs op de vluchtstrook met alle gevaren van dien. Onderzoek heeft daarnaast aangetoond dat veel verzorgingsplaatsen langs de A67 als onveilig worden beschouwd. Onlangs zijn diverse maatregelen genomen (licht, zicht en camerabewaking) waarvan op het eerste gezicht de effecten positief lijken.

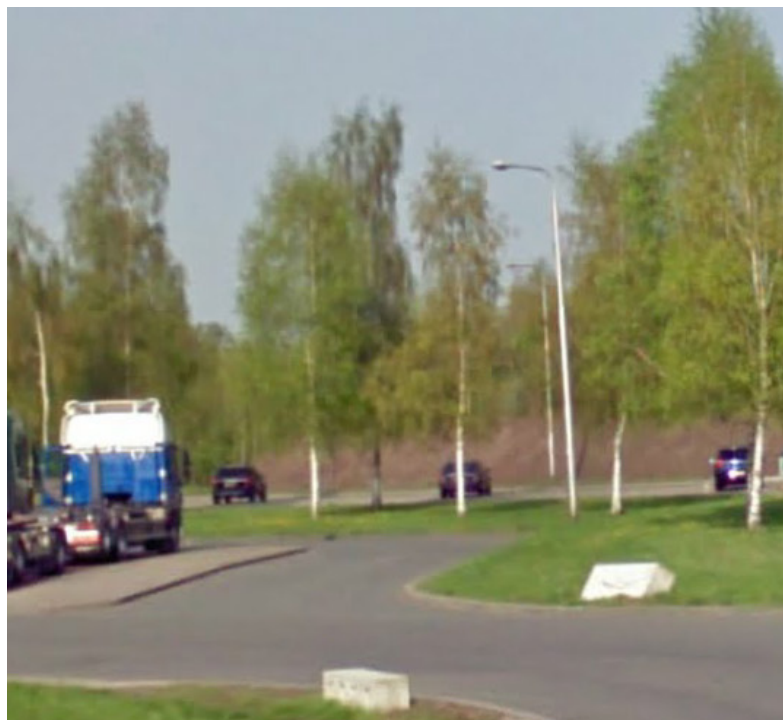
### 2.3 TOEKOMST A67: (RUIMTELIJKE) ONTWIKKELINGEN

Het trajectbesluit voor de A67 is genomen op 3 december 1956. De aanleg vond plaats tussen 1963 en 1973. De weg is dus ruim veertig jaar oud. In deze tijd is er – behalve een grote toename van het verkeer – niet heel veel veranderd. Dit lijkt niet op te gaan voor de toekomst. Er zijn veel ontwikkelingen waar de A67 in de toekomst op in zal moeten spelen.

Het regiobeeld geeft een overzicht van de (ruimtelijke) ontwikkelingen die relevant zijn voor de A67.

#### 2.3.1 WONEN, WERKEN EN MOBILITEIT

De voorgenomen verdieping van de Westerschelde maakt de gewenste forse ontwikkeling van de Antwerpse haven mogelijk. Veel van de havenactiviteiten zijn verbonden met het Ruhrgebied. De ontwikkeling van de Antwerpse haven zal daardoor een nog grotere vervoersstroom op de A67 betekenen. Voor een betere verbinding tussen deze twee stedelijke gebieden wil men vanuit België ook een goede spoorverbinding naar het Ruhrgebied hebben. Deze zogenaamde IJzeren Rijn is onderwerp van internationaal overleg. Aanleg van de IJzeren Rijn zal een (bescheiden) beperkend effect hebben op de goederenstromen over de A67, dat past in het nationale en Europese beleid ten aanzien van het bevorderen





van alternatieve transportvormen<sup>2</sup>. Ook het transport over binnenwater biedt ruimte voor groei. De capaciteitsscenario's worden onderzocht als onderdeel van het MIRT-onderzoek A67.

### Geplande woon/werklocaties langs/nabij de A67

De stedelijke clusters rond Eindhoven en Venlo zullen komende decennia nadrukkelijker geïntegreerd worden als respectievelijk "Brainport" (gericht op hoogwaardige technologie) en "Greenport" (gericht op agrarische productie, handel en bedrijvigheid ook op het gebied van innovatie). Daarnaast zijn er voor de nabije toekomst nog een aantal kleinschaliger ontwikkelingen die mogelijk invloed zullen hebben op het zicht vanaf de A67, van West naar Oost:

- Ontwikkeling Kempisch BedrijvenPark (KBP) bij Hapert;
- Ontwikkeling woningbouw Veldhoven-West
- Ontwikkeling woningbouw nabij Helmond
- Ten zuiden van Helmond zal een nieuw bedrijventerrein (BZOB) worden ontwikkeld. Naar de huidige inzichten zal deze ontwikkeling niet aan de A67, maar aansluitend aan de huidige bebouwing gerealiseerd worden.
- Ontwikkeling van glastuinbouw nabij Deurne
- Verplaatsing van het veiling-onderdeel van FloraHolland van Venlo naar Herongen, net over de Duitse grens.

<sup>2</sup> Sinds enige jaren is het nationale en Europese beleid ten aanzien van de mobiliteitsontwikkeling gericht op het bevorderen van het goederenvervoer per binnenvaart, spoor, kustvaart en pijpleiding evenals op het multimodaal vervoer. Zo wordt er al jaren gesproken over reactivering van de IJzeren Rijn, het spoor dat sinds 1879 tussen Antwerpen en Duisburg ligt en sinds 1991 niet meer gebruikt is voor doorgaand, internationaal spoorvervoer (TNO rapport, vervoersprognoses IJzeren Rijn). Deze lijn zou een deel van de groei van het goederentransport kunnen opvangen en als alternatief voor de Montzeroute (langs Luik) kunnen dienen. De openstelling van de IJzeren Rijn heeft relatief gezien de grootste invloed op het transport tussen de regio's Antwerpen en Ruhrgebied. Een alternatieve nieuwe spoorverbinding langs de A67 blijkt niet haalbaar, niet in de laatste plaats door de veel hogere kosten ("Actualisatie haalbaarheidsstudie A67-spoorlijn" Buck Consultants International, 2007).

### Infrastructuur

Ook staan voor komende decennia een aantal infrastructurele werken gepland die invloed zullen hebben op het verkeer op de A67 en in het bijzonder de aansluitingen:

- Aanleg van de A74. Deze nieuwe weg verbindt de A73 met de Duitse rijksweg BAB 61. Bovendien ontstaat rond Venlo een aan drie zijden gesloten randwegstructuur. Het knooppunt Zaarderheiken zal hierdoor meer verkeer te verwerken krijgen en naar verwachting zal het verkeer tussen Zaarderheiken en de Duitse grens afnemen.
- Volttooiing ruit Eindhoven-Helmond. Door verbreding van de N279 en aanleg van de verbindingsweg tussen de N279 en A59 ontstaat een zogenaamde regio-ruit. In geval van calamiteiten ontstaat er voor het doorgaand verkeer een volwaardig alternatief.
- N69, de internationale schakel tussen de regio Zuidoost-Brabant en Belgisch Limburg –Hasselt- en daarmee tussen de autosnelwegnetwerken van Nederland en België. Deze weg wordt aangepast en mogelijk omgelegd waardoor een nieuwe aansluiting, nabij Valkenswaard nodig is (één van de opties om deze samen te laten komen bij Veldhoven-West).

Ook staat er een drietal nieuwe aansluitingen gepland, van West naar Oost:

- Hapert-Zuid (uitbreiding Kempisch BedrijvenPark). De verbinding Bladel-Eersel wordt dan afgewaardeerd. De N284 'Stuivertje' nabij Eersel is tot dat moment de enige verbinding van de Kempen op het HWN. Realisatie is voorzien voor 2012.
- Veldhoven-West (Oeienbosch, 2014), welke aantakt op de aan te leggen randweg westelijk Veldhoven en een tweede ontsluiting biedt voor Bedrijventerrein De Run met daarop ASML. Realisatie voor 2014.
- De Greenportlane zal over een aantal jaren rechtstreeks op de A67 aansluiten (een nieuwe aansluiting ten westen van de N556).
- Net over de Duitse grens wordt voor de veiling in Herongen een nieuwe op-en afrit gerealiseerd.



poort verzorgingsplaats Struik A1



brand Strabrechtseheide zomer 2010



overstroming A1 bij Hengelo zomer 2010

#### VOORBEELD WATEROPGAVE: KLEINE DOMMEL

De situatie bij de Kleine Dommel is urgent, omdat bij zware regenbuien (klimaatbuien) de hier relatief laag gelegen snelweg zou kunnen overstroom. Aangezien het Dommeldal ook Natura2000 gebied is, moet een en ander goed worden ingepast. Het Waterschap heeft hier een gebiedsproces gestart waarbij getracht wordt de waterberging in het dal van de Kleine Dommel integraal op te pakken en bijvoorbeeld te combineren met een betere ecologische passage van de A67, zodanig dat ook het risico van overstroming van de snelweg wordt verkleind.

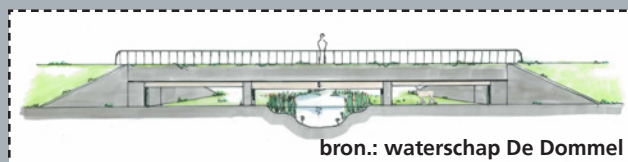
Gedacht wordt aan een calamiteitenberging via een separate damwand of kering met regelwerk nabij en parallel aan de A67. Volgens huidige inzichten steekt deze dan tot 1,5 m boven het wegdek van de snelweg en kent tevens een ecologische invulling. Dit laatste is alleen echt zinvol in geval de ecologische passage van de A67 ook kan worden verbeterd met bijvoorbeeld een ecoduiker links en/of rechts van de bestaande duiker. Wanneer op termijn grootschalige maatregelen aan de orde zijn, zou de weg verhoogd moeten worden, in combinatie met een regelwerk en robuuste ecologische passages.

Voor de A2 is een routevisie opgesteld met als motto de Trekvogelroute. Deze wordt ook gerealiseerd op het deel dat samenloopt met de A67. Voor de A2 wordt gewerkt met de volgende thema's:

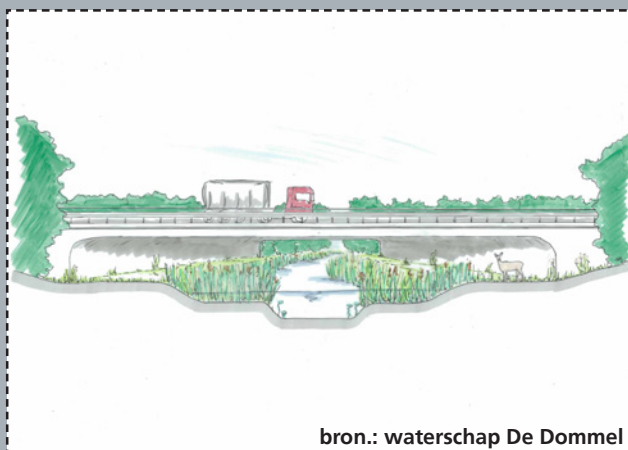
- Contrast: het ontwerp van geluidsschermen, verlichting en verzorgingsplaatsen moet het onderscheid tussen landschap en stad voor de rijdende passant versterken.
  - Magneet: een strakkere ordening van het wegmeubilair of zelfs het opruimen van overbodige elementen.
  - Motief: door het juiste gebruik van textuur, reliëf en kleur kan met verschillende snelheden een terugkerende print worden herkend. Deze print is de trekvogel, die de zuidwaartse richting van de A2 symboliseert.
  - WOW-effect: belangrijke herkenningpunten als rivieren, steden, knooppunten, moeten met kunst- en ontwerpingsgrepen beter zichtbaar worden gemaakt
- Voor de routevisie A2 valt het gedeelte A67 in de categorie "Stedelijk Traject". Het ontwikkelen van een hoogwaardig stadssilhouet en herkenbaar stadssimago als voorkant van de stad aan de snelweg staan hierbij centraal. Bedrijventerreinen aan de snelweg dienen als regionale werklandschappen door zich op positieve wijze op de snelweg te oriënteren.

Met het project "Poorten van de Stad" wil Venlo de gemeente een eigen gezicht geven en zich op de kaart zetten als gastvrije, groene, duurzame en innovatieve stad. In relatie tot de A67 zijn de volgende poorten van belang:

- Landspoorten op de snelwegen: deze worden aangekleed met een landmark (knooppunt Zaarderheiken en grensovergang Venlose Heide).
- Stadspoorten op de afslagen van de snelweg: hier worden iconen geplaatst.



bron.: waterschap De Dommel



bron.: waterschap De Dommel

### Ecologie

Op het gebied van het verminderen van de barrièrewerking van de A67 zijn er verschillende initiatieven gaande. In de afgelopen jaren is een aantal kleinere faunavorzieningen aangelegd. Het gaat hierbij vooral om kleinere voorzieningen zoals dassentunnels, loopstroken, kleinwildtunnels en aangepaste viaducten. Daarnaast zijn er de volgende maatregelen opgenomen in het Meerjarenprogramma ontsnippering (MJPO):

- LI04<sup>3</sup> Venlo (robuuste verbinding: gewenst ecoduct)
- LI05 Zaarderheiken - LI07 Bultenbroek
- NB30 De Peel
- NB29 Bovenloop Aa (Astense Aa)
- NB28 Bovenloop Dommel (opgelost binnen tangenten Eindhoven, dus buiten plan)
- NB10 De Kempen (1 ecoduiker gepland/ grote faunatunnel+ meerdere tunnels)

Eveneens opgenomen binnen het MJPO zijn de maatregelen die nodig zijn voor de ontsnippering van de robuuste verbindingen (ecologische hoofdstructuur) Schinveld-Mook (nabij de Duitse grens) en Beerze (nabij de Belgische grens). Deze robuuste verbindingen hebben tot doel om ook op lange termijn het behoud van soorten te garanderen door de aanleg van een robuuste structuur. De kruisingen met de A67 worden opgelost door middel van ecoducten.

Tussen Eindhoven en Helmond ligt het Rijk van Dommel en Aa. De regionale partijen werken aan een structuurvisie voor deze nog aan te wijzen Rijksbufferzone, waarin de versterking van de ecologische structuren in Noord-Zuid richting een belangrijke rol spelen. In de structuurvisie is de ambitie benoemd om de Luchense Heide aan de noordzijde van de A67, te verbinden met de Strabrechtse Heide aan de zuidzijde. Op deze wijze is een verbinding tussen het Groene Woud en de Strabrechtse Heide mogelijk.

Binnen de gebiedsvisie Klavertje 4 wordt rekening gehouden met een ecologische structuur waarbij op twee plaatsen de weg wordt gekruist. Deze kruisingen worden in het kader van dit project opgelost door middel van 2 faunapassages: 1 ecoduct bij de kruising met het Groote Molenbeekdal, en 1 faunaverbinding langs de kruising met het spoor bij knooppunt Zaarderheike. Beide faunapassages hebben als gidssoort het ree. De realisatie van de faunapassage bij knooppunt Zaarderheike is voorzien in 2012. Voor het ecoduct bij de kruising met het Groote Molenbeekdal zijn geen MJPO-gelden beschikbaar gesteld, en is realisatie pas voorzien in

2040. Opname als no-regret maatregel kan de realisatie van dit ecoduct versnellen. In het kader van het gebiedsontwikkelingsproject Klavertje 4 wordt door de Development Company Greenport Venlo (DCGV) tevens de doorsnijding van het Groote Molenbeekdal door de A73 opgeheven door de aanleg van een faunapassage voor de gidssoort ree. De DCGV heeft de ambitie om het gehele beekdal van de Groote Molenbeek tot een robuuste ecologische staander te ontwikkelen. Daartoe is bij de provincie Limburg het verzoek gedaan het Groote Molenbeekdal als EHS te begrenzen. De DCGV zet in op de realisatie van ca. 230 ha natuur en landschapontwikkeling. De herbegrenzing tot EHS betekent tevens dat de in het landschapsplan gestelde uitvoertermijn (voor 2040) aanzienlijk wordt verkort. In feite haakt de DCGV in op een realisatietermijn van 2018, gelijk aan de EHS.

### Water

De waterproblematiek rondom de A67 kent 3 thema's:

- Wateroverlast
- Verdroging
- Waterkwaliteit

#### *Wateroverlast*

Vanuit de rijksoverheid hebben de waterschappen de verplichting om de komende jaren, voor eind 2015, (calamiteiten)waterbergingen aan te leggen. Reden hiervoor is de voorziene klimaatverandering die om extra ruimte voor wateropslag vraagt tijdens perioden van lange en heftige regenval. Om water te bergen worden op diverse plaatsen in de beekdalen waterbergingsgebieden voorzien, zoals in het dal van de Kleine Dommel en op de locatie Diesdonk onder Helmond. De situatie bij de Kleine Dommel is kritisch omdat door de combinatie van het huidige relatief kleine viaduct en de lage ligging van de A67 de snelweg bij een stevige bui zou kunnen overstromen. Er zijn goede mogelijkheden om in combinatie met de wateropgaven maatregelen op het gebied van inpassing en (ecologische en recreatieve) ontsnippering te realiseren.

#### *Verdroging*

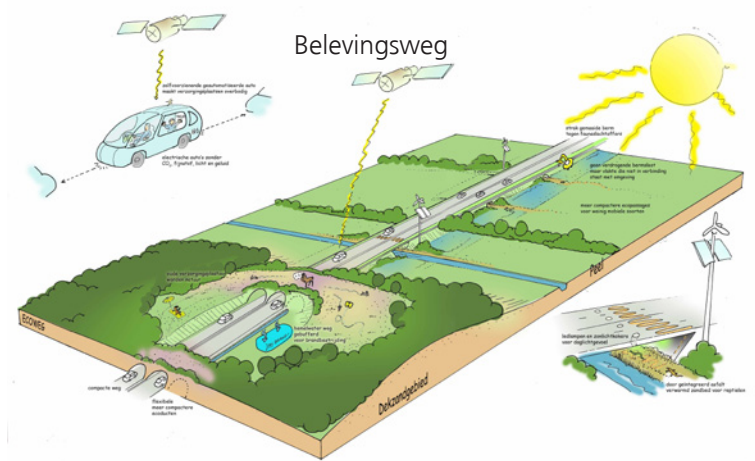
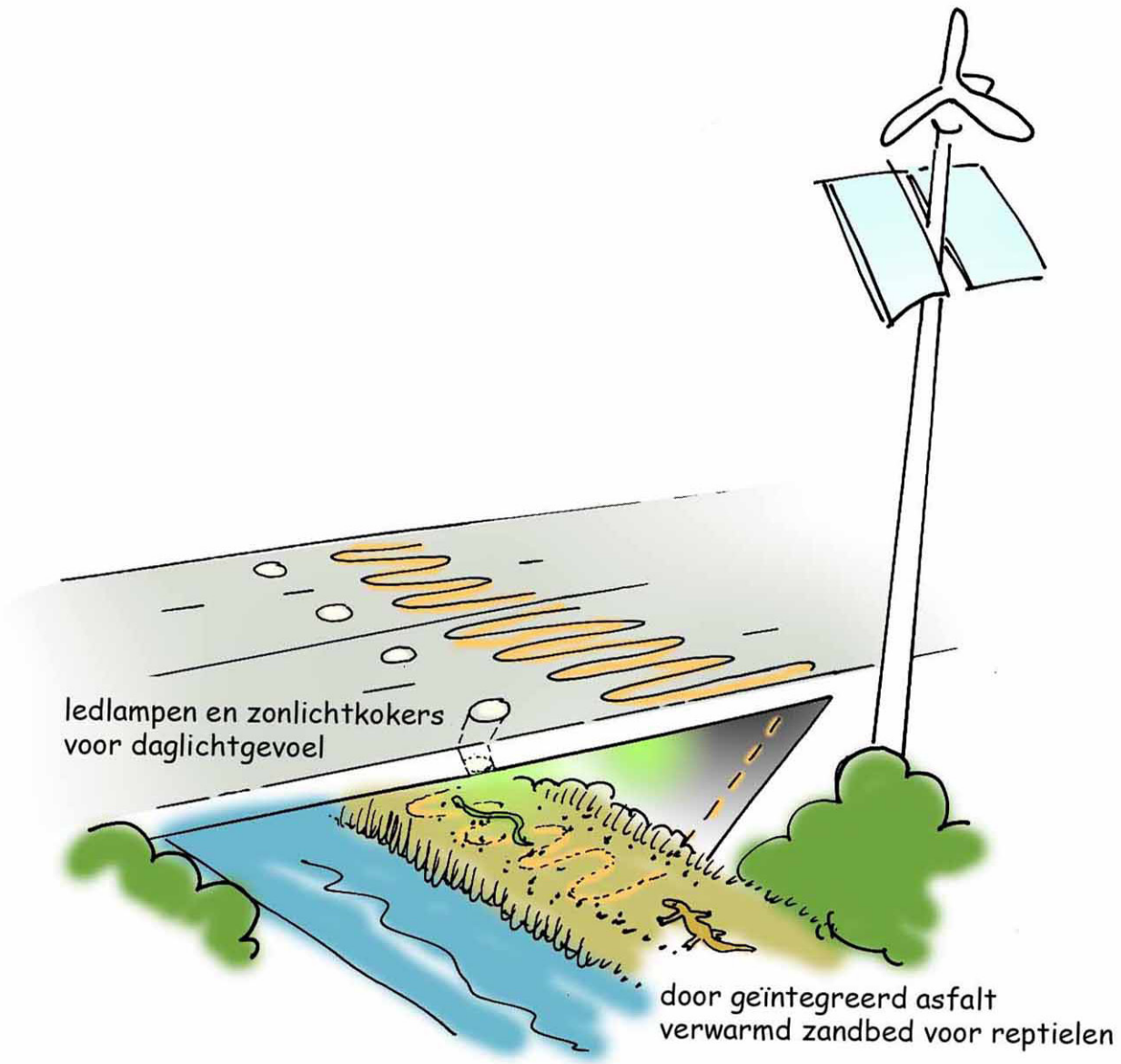
Vooraf in het Peelgebied is verdroging van natuurgebieden een probleem waar men al geruime tijd aan werkt. Rondom de weg spelen verschillende initiatieven, zoals de landinrichtingsplannen in de omgeving van de A67, waarin men onder andere door afsluiting van watergangen probeert om verdroging in te perken.

#### *Waterkwaliteit*

Voor de waterkwaliteit is het van belang om water met effluent van de weg te scheiden van het water in de omgeving. Dit is nu lang niet overal het geval.

<sup>3</sup> De codes komen overeen met het knelpuntnummer dat in het MJPO is opgenomen. Voor meer informatie kunt u [www.mjpo.nl](http://www.mjpo.nl) raadplegen.





## TRENDS: DE TOEKOMST VAN DE SNELWEG

Aanleg en aanpassing van snelwegen zijn projecten voor de lange termijn. Hoe meer geanticipeerd kan worden op toekomstige ontwikkelingen, hoe duurzamer de investering. Verwacht wordt dat zeker op het gebied van mobiliteit in de komende jaren veel zal veranderen. Ontwikkelingen in techniek gaan snel, mede gestuurd door zorgen om het milieu. Echter, het is verre van duidelijk hoe (snel) het transport en de bijbehorende infrastructuur zich in de toekomst zal ontwikkelen. Toch kunnen kortweg de volgende trends worden geschetst:

### *Schonere en stillere weg*

- Binnen de komende twintig jaar zal de soort brandstof veranderen. Hierbij wordt gewerkt aan:
  - Elektriciteit: geen uitstoot, stil, nieuw type tankstations nodig.
  - Biobrandstof<sup>4</sup>: wel uitstoot (fijnstof etc.), maar CO<sub>2</sub> neutraal.
  - Waterstof<sup>5</sup>: geen uitstoot, minder geluid, aanpassingen tankstations nodig.

Om het autolawaai verder terug te dringen, zullen, door regelgeving, banden steeds stiller worden. Alternatieve vormen van rubber, bijvoorbeeld op maïs basis, zullen de schadelijke effecten van slijtage beperken. Ook innovaties in het wegdek zullen het verkeerslawaai verder verminderen. Mogelijk dat geluidsschermen hierdoor minder vaak nodig zullen zijn.

Tal van innovaties zijn er op gericht de luchtkwaliteit rond de snelweg te verbeteren; van toepassing van het CO<sub>2</sub> bindend mineraal Solvijn tot elektrostatische fijnstofmagneten. Luchtkwaliteit kan ook verbeterd worden door boombeplanting. Om concentraties te verdunnen en op te kunnen moet de

<sup>4</sup> Nieuwste ontwikkelingen wijzen op een vorm van biobrandstof waarbij afvalproducten worden opgezet naar benzine of diesel die volledig gelijk is aan de huidige brandstoffen. De huidige logistiek en soort auto's kan daardoor blijven bestaan. Ook wordt gewerkt aan biobrandstoffen gebaseerd op bacteriecultures en/of algenkweek.

<sup>5</sup> De ontwikkeling van op waterstof aangedreven auto's lijkt te worden ingehaald door de genoemde andere vormen van alternatieve brandstoffen.

boombeplanting voldoende winddoorlatend zijn. Daarnaast moet ze mede hiervoor ook op voldoende afstand van de weg staan: voor optimaal effect: circa 100 meter. Daarnaast is het sortiment belangrijk. Naast milieutechnische kwaliteiten zijn daarvoor ook groeiomstandigheden en landschappelijke karakteristieken van belang.

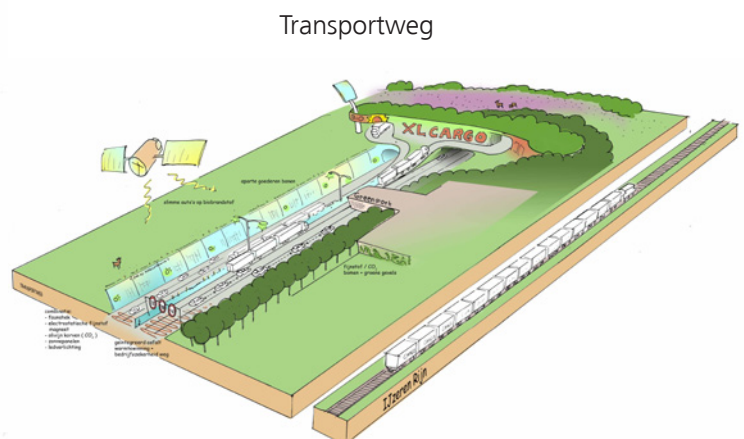
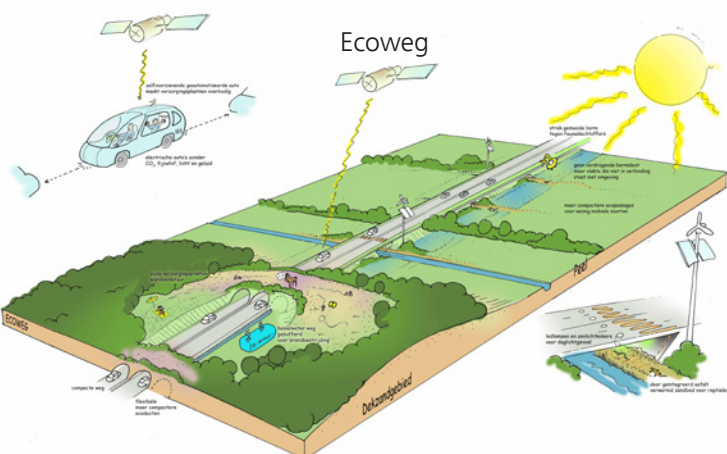
### *Slimme auto's*

Er wordt onderzoek gedaan naar auto's uitgerust met tal van sensorische systemen gecombineerd met geïntegreerde satelliet/telefoonnetwerknavigatie en informatiesystemen die zichzelf kunnen rijden. Chauffeurs en informatieborden worden dan overbodig. De auto wordt huiskamer, kantoor of recreatieomgeving, met het voorbij trekkende landschap als decor. Doordat het verkeer onderling met elkaar communiceert, kan de capaciteit van de weg beter worden gebruikt. Auto's kunnen dichter op elkaar en ook sneller rijden bij een hoog verkeersaanbod. Verlichting langs snelwegen zal niet meer nodig zijn. Het verkeer zal veiliger worden, maar de gevolgen wanneer systemen uitvallen zullen groter zijn. Door slim brandstofmanagement zullen verzorgingsplekken een andere betekenis krijgen. Via draadloze systemen, zal informatie over de omgeving zich direct in de auto kunnen manifesteren.

Het is denkbaar dat de goederenstromen op aparte banen zullen worden georganiseerd ten opzichte van het personenverkeer. Ook is denkbaar dat er voor doorgaand en lokaal verkeer verschillende snelheden zullen worden gehanteerd, waarvoor extra banen nodig zullen zijn.

### *Betere weg*

Door toepassing van nieuwe technieken zal de weg robuuster worden, waarbij de weg er bijvoorbeeld zelf grotendeels voor zorgt dat zij ijsvrij blijft. Ook warmtewinning uit asfalt behoort tot de mogelijkheden. In combinatie met slimme zonlichtsystemen, of de nieuwste LED-verlichting uit de kassenteelt, zijn uitgebreide verwarmde en natuurlijk verlichtte ecopassages onder de snelweg te maken. Snelwegen zullen daardoor nog minder een barrière vormen voor weinig mobiele soorten.









# 3. ROUTEVISIE A67



A67 IS EEN TRANSITROUTE  
DIE ALS ONOPVALLENDE  
LIJN IN HET LANDSCHAP  
LIGT

# ROUTEVISIE A67



## Legenda

### Gebieden

- Kempenlandschap (bos-heide, beekdalen)
- Peellandschap
- Stedelijk concentratiegebied
- Maasdalverbinding

### Verbindingen

- Peilverbinding
- Eoduct met recreatieverbinding
- Beekverbinding
- Waterberging

### Accenten

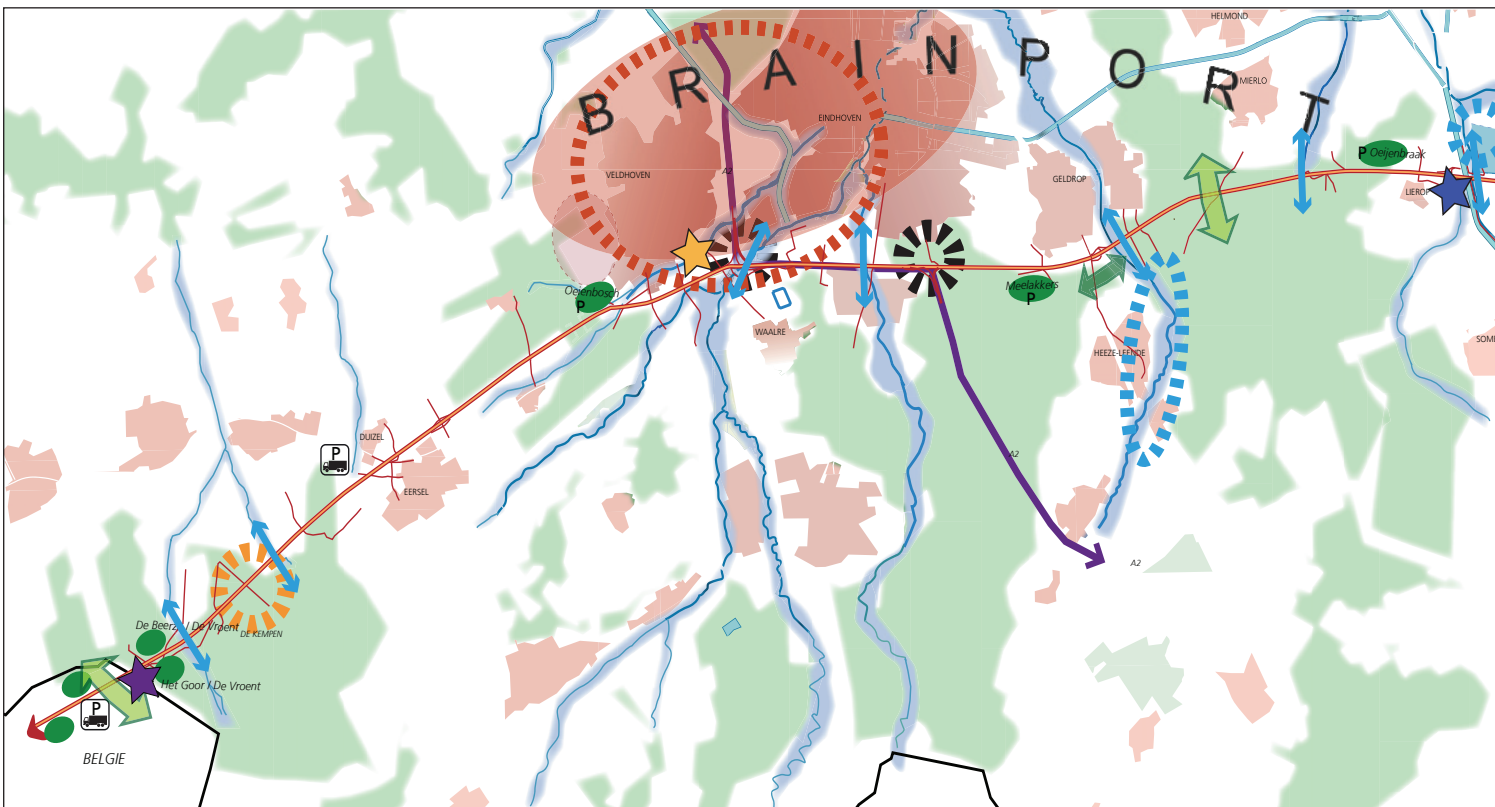
- Landmark
- Brug
- Grensovergang

### Knoppen

- Ontwikkelingscluster
- Knooppunt snelwegen
- Hoofdstructuur onderliggend we.
- Routevisie A2
- A73 en A74
- Recreatieve knooppunt

### Plekken

- Vrachtwagenparkeerplaats
- Verzorgingsplaats open
- Verzorgingsplaats dicht
- Verzorgingsplaats Peel



# 3 ROUTEVISIE A67

## 3.1 HOOFDOPZET

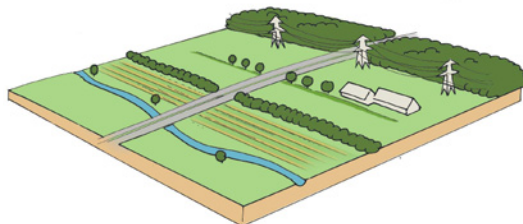
Uitgangspunt voor deze routevisie is het transitkarakter van de A67 die als E34 Antwerpen met het Ruhrgebied verbindt. In aansluiting op de eerdere landschapsplannen voor de A67, is in deze visie de weg in Nederland vooral een onopvallende, ondergeschikte lijn in het landschap. Het landschap oriënteert zich niet op de weg en de weg reageert niet op het landschap. De weg als lijn wordt niet benadrukt door een begeleidende boombeplanting of iets dergelijks. Wel worden de landschappelijke en stedelijke karakteristieken langs de weg geaccentueerd c.q. gedramatiseerd. Hierdoor worden de contrasten langs de weg versterkt en de omgeving beter beleefbaar. Ook lopen kruisende structuren (waterlopen, houtsingels etc.) zo veel mogelijk door tot aan de weg, waardoor het effect van de weg als snede wordt versterkt.

Dit hoofdprincipe wordt uitgewerkt in de volgende onderdelen:

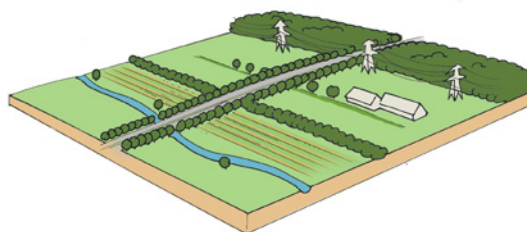
- Gebieden
- Verbindingen
- Knopen
- Plekken
- Accenten
- Elementen

### HOOFDPRINCIPE

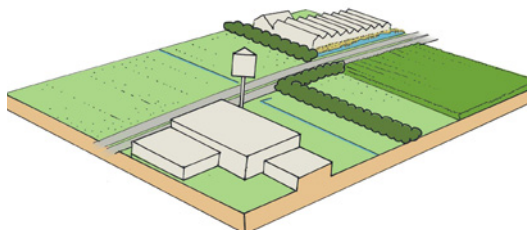
weg als onopvallende autonome lijn door het landschap



niet: autonome karakter versterken



niet: landschap/ ontwikkelingen aanpassen aan/ afstemmen op weg



A67 tracé routevisie





infralandschap A2 - A67 bij Eindhoven

## 3.2 GEBIEDEN

De weg kent een hoofdzonering, bestaande uit meerdere deelgebieden:

*De stedelijke clusters:*

- Brainport Eindhoven, waarbij deels de karakteristiek van de A2 leidend en onderscheidend is;
- Greenport Venlo.

*Het landelijk gebied met de landschappelijke (groen-blauwe) structuren haaks op de weg:*

- de hogere zandgronden met de heide- en bosgebieden en beekdalen met kleinschalige structuren;
- het Peelgebied met de natte meer moerassige heide- en bosgebieden binnen een rationele verkaveling;
- het Maasdal.

### 3.2.1 STEDELIJKE CLUSTERS

De indeling in de twee hoofdzones heeft consequenties met betrekking tot ruimtelijke ontwikkelingen. Het impliceert dat (grootschalige) stedelijke ontwikkelingen (wonen, werken etc.) vooral plaatsvinden bij de twee genoemde stedelijke knopen en ook alleen daar zichtbaar zijn vanaf de A67. Overige ontwikkelingen dienen onderdeel te zijn van de groen-blauwe landschappelijke context. Dit geldt ook voor de uitbreidingen van bedrijventerreinen het KPB en BZOB. Deze dienen niet zichtbaar aan de snelweg gerelateerd te zijn, maar op afstand van de snelweg ingebed te zijn in de groene context. Alleen zo is het contrast tussen landelijk gebied en stedelijke knopen maximaal te houden.

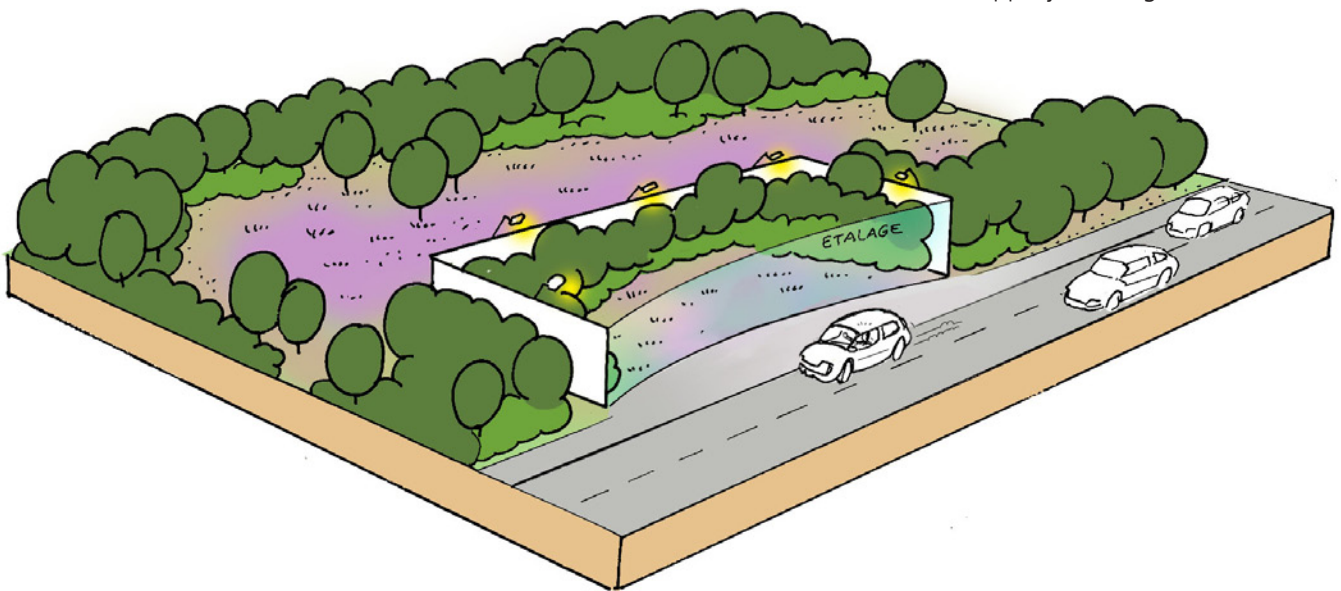
De bedrijventerreinontwikkeling in de stedelijke knopen is van hoge kwaliteit en ondersteunt de labels Brainport en Greenport. Zichtbare laagwaardige bedrijvigheid kan hier afbreuk aan doen. Beter is dan een groene 'vitrage' met zichhoogwaardige accenten.



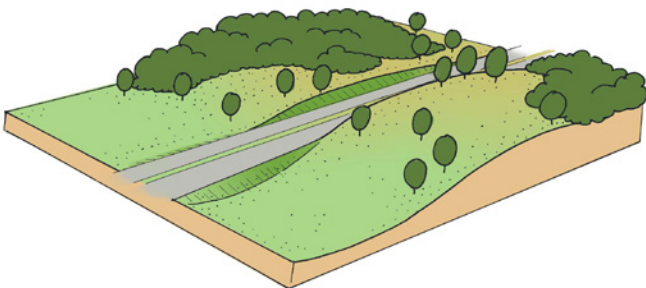
beleving accenten langs snelweg i.p.v. snelweg als as door bedrijventerrein



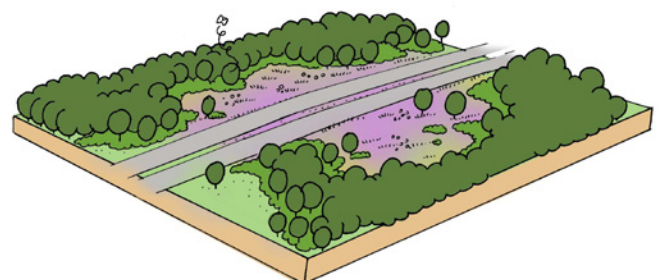
landschappelijke etalage



dramatiseren beleving  
doorsnijding



dramatiseren beleving  
bos- en heidelandschap



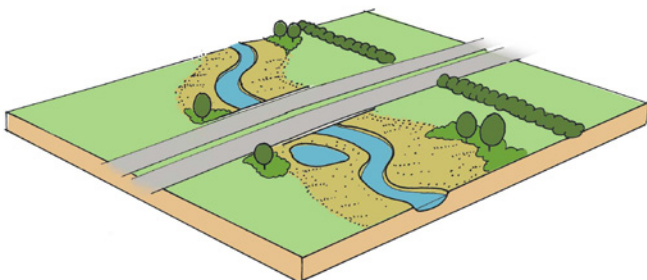
### 3.2.2 LANDELIJK GEBIED

Versterking van de landschappelijke beleving en vermindering van de barrièrewerking staat voorop in de zone landelijk gebied. Door gebieden herkenbaarder aan de snelweg te koppelen ontstaat een beter contact met het landschap vanaf de weg en tussen de gebieden aan weerszijden van de weg. Het gevaar van het openen van het landschap om deze vanaf de snelweg beter te kunnen beleven, is dat de snelweg ook nadrukkelijker aanwezig is in het landschap. Door het creëren van 'etalages' wordt dit effect tegengegaan. Er worden 3 type etalages onderscheiden:

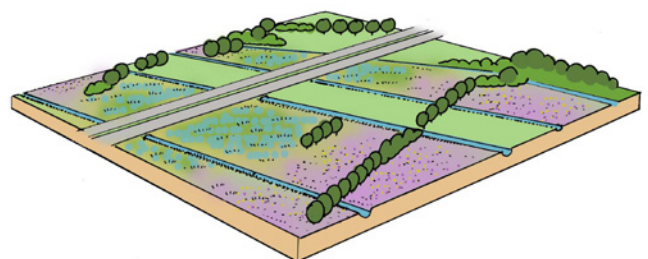
- Bos en heidegebied hogere zandgronden. Daar waar er geen negatieve ecologische effecten zullen ontstaan, worden de bosranden opengewerkt tot heidegebied langs de snelweg. Deze zorgen voor een breder natuurlijk beeld. Ten behoeve van het voorkomen van negatieve ecologische effecten is de diepte van deze gebieden beperkt. De huidige grote heidegebieden worden dus niet rechtstreeks aan de snelweg gekoppeld. Door meer afstand te creëren tot aan de bosrand ontstaat er ook ruimte voor afwisseling in de vorm van zoom- en mantelvegetatie. Dit zal zowel de natuurlijke kwaliteiten als de natuurbeleving versterken.
- Beekdalen. In combinatie met waterberging (zie bij verbindingen) ontstaan grotere lagere natte gebieden bij de snelweg. Door slimme plaatsing van kleinschalige landschapselementen haaks op de beek, worden lange doorzichten naar de snelweg door het beekdal voorkomen.
- Peelgebied. Het moerassige gebied loopt zoveel mogelijk door tot aan de weg. Op enige afstand in het landschap schermen laanbeplantingen, houtsingels, bosjes en dergelijke de natuurgebieden zelf af van de weg.

De etalages zijn in eerste instantie opgezet ten behoeve van het versterken van de karakteristiek van de snelweg en de beleving vanaf de snelweg. Maar in combinatie met de maatregelen ten behoeve van betere verbindingen en door de vergroting van landschappelijke gradiënten, kunnen ze zeker ook positieve ecologische effecten hebben.

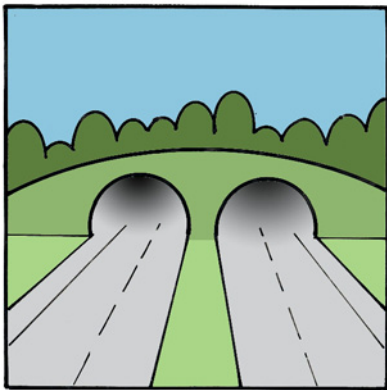
dramatiseren beleving  
beekdalen



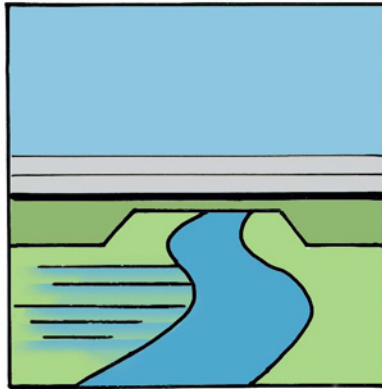
dramatiseren beleving  
peellandschap



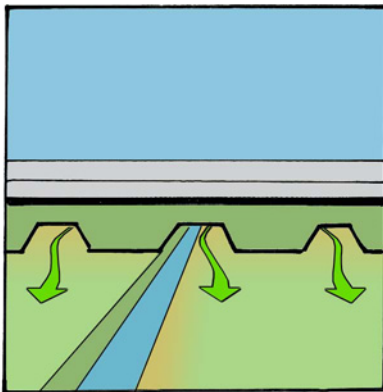




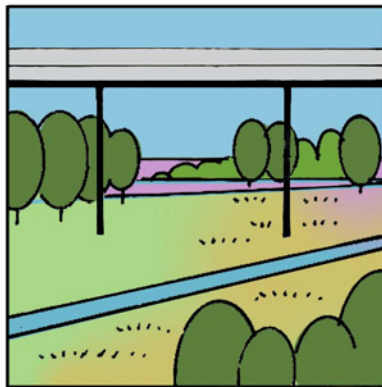
bos/ hei



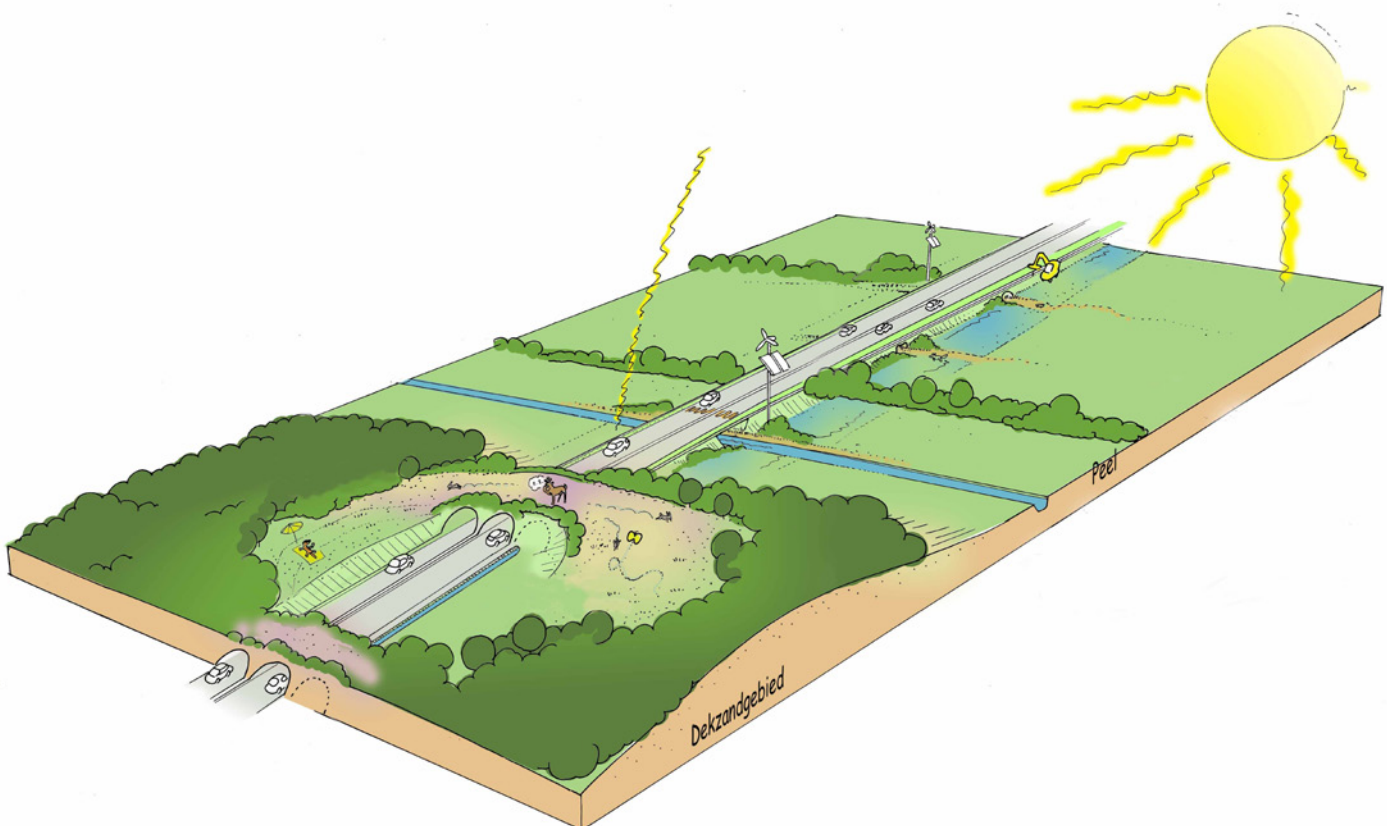
beek



peel



peel op termijn



### 3.3 VERBINDINGEN

De verbindingen zijn er op gericht de barrière die de A67 vormt te verminderen. Daarbij zouden in de groen-blauwe gebieden ecologische, waterhuishoudkundige en recreatieve verbindingen waar mogelijk gecombineerd moeten worden. De snelweg staat haaks op die verbindingen. Er worden 3 type verbindingen onderscheiden:

- Verbindingen hogere dekzandgronden: over de weg heen;
- Verbindingen beekdal onder de weg door;
- Verbindingen Peelgebied: onder de weg door.

#### Verbindingen hogere dekzandgronden

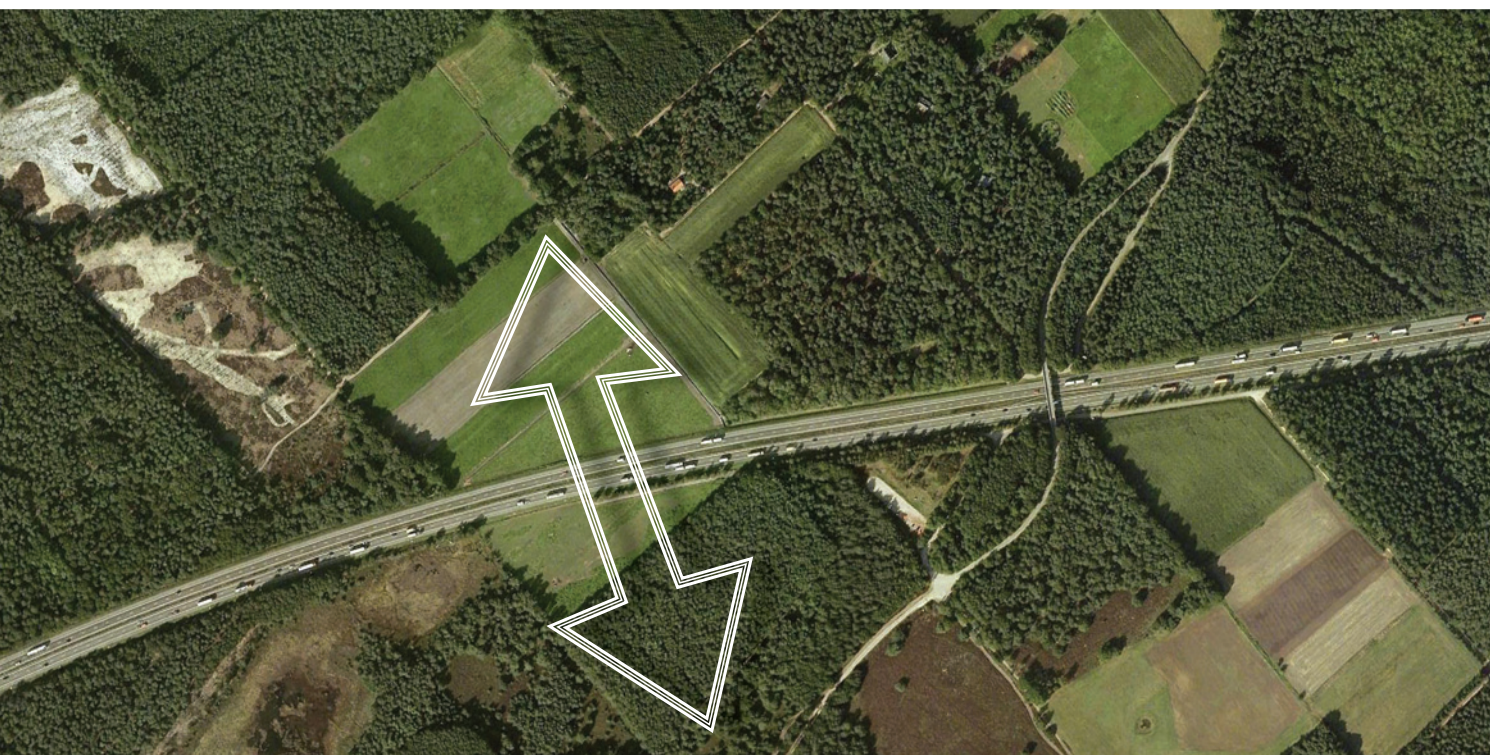
Het gaat hierbij om ecoducten, waarbij heidegebied en bossen aan weerszijden van de weg met elkaar worden verbonden. Door de inrichting van flauwe aanlooptaluds en het bovendeck van het ecoduct aan te passen op soorten behorende bij de omliggende natuurgebieden ontstaat een robuuste ecologische structuur. Eventueel kunnen deze ecoducten gecombineerd worden met recreatieve routes. Het ontwerp zal hier dan op moeten worden aangepast.

#### Verbindingen beekdalen

De A67 ligt op veel kruisingen van watergangen relatief laag, waardoor bij extreme klimaatbuien wateroverlast dreigt. Toch is het niet wenselijk een maximale doorvoer te creëren, doordat er dan benedenstrooms problemen in stedelijk gebied zullen ontstaan. Op korte termijn kunnen kunstwerken dicht tegen de weg aan voor verbetering zorgen, zonder dat de beleving van het beekdal wordt aangetast. Op termijn is het echter beter te komen tot een slimme combinatie van opstuwing door een op een veilig niveau gelegen snelweg, een ruim retentiegebied ten zuiden van de snelweg en een brede slimme onderdoorgang waardoor ook de ecologische verbindingen echt kunnen worden verbeterd.

#### Verbindingen Peelgebied

Ter hoogte van het Peelgebied liggen enkele kleinere faunapassages onder de weg door en zullen er op termijn nog enkele worden aangelegd. Deze onderdoorgangen lossen niet voor alle soorten de barrièrewerking volledig op. Voor een volledige verbinding tussen de Peelgebieden is een robuustere verbinding vereist. Voor de lange termijn gaat de gedachte daarom uit naar een "weg op poten", de mogelijkheid dat het Peellandschap ongehinderd onder de weg doorloopt. Voordeel is dat het Peellandschap daardoor nadrukkelijker beleefbaar wordt. Consequentie is dat de weg nadrukkelijker in de omgeving aanwezig zal zijn. Echter door een slimme opzet van de landschappelijke context, bijvoorbeeld in de vorm van laanbeplantingen, houtsingels langs kavels op enige afstand van de weg, kan dit effect worden beperkt. Een alternatief zou kunnen zijn om in de toekomst de weg onder het Peelgebied door te leiden. Deze zeer kostbare oplossing heeft als voordeel dat de weg niet meerikbaar is voor de omgeving, maar heeft het nadeel dat het landschap ook niet meer ervaarbaar is vanaf de weg. Ook zijn aan dit alternatief mogelijk risico's verbonden ten aanzien van externe veiligheid en de grondwaterstromingen die voor de natuurwaarden juist essentieel zijn. De genoemde radicale oplossingen zullen waarschijnlijk alleen realiseerbaar zijn als onderdeel van grootschalige aanpassingen aan de A67 zoals verbreding, waarbij in het kader van mitigerende maatregelen de effecten op de natuur tegengegaan moeten worden; zowel kwantitatief (aantasting oppervlak natuurgebied), als kwalitatief (vergroting barrièrewerking).



locatie ecoduct Strabrechtseheide



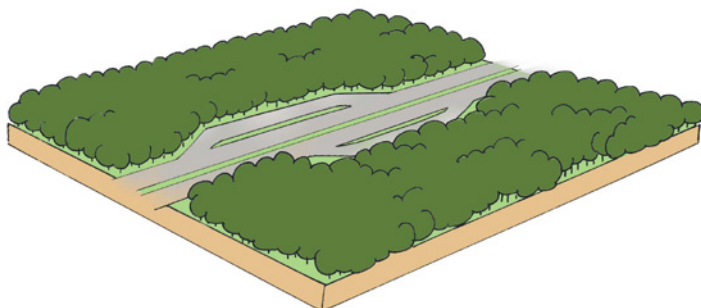


McDonalds bij Maasbree

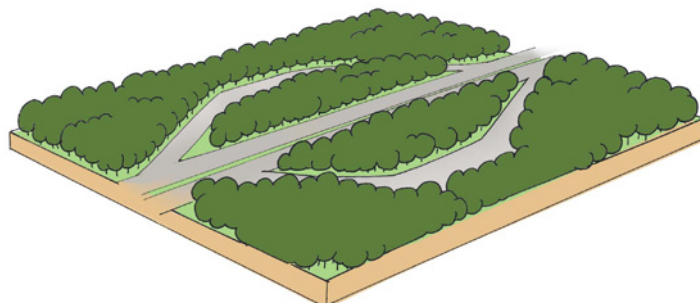
VERGELIJK DUITSLAND:

- Rastplatz: snelweg
- Rasthof: van de snelweg
- Autohof: voor vrachtwagens, buiten de snelweg

verzorgingsplek aan snelweg



verzorgingsplek in landschap



verzorgingsplek in landschap

### 3.4 KNOPEN

Er worden 2 type knopen onderscheiden:

- Infrastructurele knopen
- Recreatieve knopen

De infrastructurele knopen kennen drie niveaus:

- Knooppunten snelwegen:
- Knooppunten A2: onderdeel deelgebied stedelijke knoop Brainport Eindhoven, uitwerking conform routevisie A2, knooppunt Leenderheide uitvoering heide in aansluiting landschappelijke context.
- Knooppunt A73: onderdeel deelgebied stedelijke knoop Greenport Venlo, en tevens nog te ontwikkelen landspoort als onderdeel programma "Poorten van de Stad" van de gemeente Venlo.
- Aansluitingen hoofdstructuur onderliggend wegennet:
- Aansluiting ruit Eindhoven bij Asten
- Aansluiting Greenportlane bij Horst aan de Maas
- Overige aansluitingen onderliggend wegennet

Om tot sterke recreatieve knopen te komen in relatie tot de A67, verdient het aanbeveling om activiteiten en voorzieningen gericht te bundelen op een beperkt aantal knopen. Gezien de al aanwezige clustering van activiteiten en voorzieningen liggen hiervoor de knopen bij Sevenum en Asten voor de hand. Mogelijk dat één van deze punten zich kan ontwikkelen tot recreatief transferium. Door middel van gericht recreatief regionaal beleid moet verspreidingen van voorzieningen in het hele gebied worden tegengegaan. Gerichte bundeling draagt bij tot markante punten op de route.

### 3.5 PLEKKEN

De plekken langs de A67 betreffen de verzorgingsplaatsen. In deze routevisie is het uitgangspunt dat deze gedifferentieerd moeten worden benaderd, geoptimaliseerd voor de verschillende gebruikersgroepen. Nu zijn ze overal hetzelfde voor alle gebruikers. Op termijn zouden er verschillende type verzorgingsplaatsen moeten ontstaan:

- Gelijksoortige plaatsen die direct in het zicht aan de snelweg liggen, voor een snelle stop, bijvoorbeeld in combinatie met tanken.
- Plaatsen die verder van de snelweg liggen, ingebed in het landschap, van waaruit bijvoorbeeld kort door een natuurgebied kan worden gewandeld.
- Grote opvangplaatsen voor vrachtwagens die los van de snelweg liggen, met alle bijbehorende voorzieningen.

Mogelijkheden voor specifieke vrachtwagenparkeerplaatsen zijn er bij Venlo, KBP, maar ook op het veilingterrein net over de Duitse grens. Om te zorgen dat de vrachtwagens van deze specifieke parkeerplaatsen gebruik maken, is te opteren om (een deel van) de overige verzorgingsplaatsen voortaan verboden te laten zijn voor vrachtwagens. Door middel van portaalconstructies kunnen ze ontoegankelijk gemaakt worden voor vrachtwagens. Op diverse parkeerplaatsen gebeurt dit al om gedeeltes voor vrachtwagens en personenverkeer te scheiden. Zonder vrachtverkeer kunnen deze verzorgingsplaatsen een kleinschaliger en vriendelijker opzet krijgen. Vrachtwagenvrije verzorgingsplaatsen zullen veel veiliger en aangenamer voor personenverkeer zijn, terwijl er andersom op vrachtwagenparkeerplaatsen ook voor het vrachtwagenverkeer betere op hen toegesneden voorzieningen zijn. Hier zouden ook commerciële partijen een rol bij kunnen spelen.





Grens met Duitsland



ACCENTEN:  
BRUG OVER DE MAAS NOORDRIJDEND





### 3.6 ACCENTEN

Accenten vormen opvallende highlights op de route. Dit kunnen zowel kunstmatige als natuurlijke verbijzonderingen zijn. De volgende type accenten worden onderscheiden:

- De grensovergangen:
  - Nederland – België;
  - Nederland – Duitsland (landspoort als onderdeel van het programma "Poorten van de Stad" van de gemeente Venlo; nog te ontwikkelen).
- Kruising grote waterwegen:
  - Brug over de Maas;
  - Brug over de Zuid Willemsvaart.
- Landmarks:
  - Landmark Brainport (in ontwikkeling);
  - Landmark Greenport (nog te ontwikkelen, locatie mede markering aansluiting Greenportlane als belangrijke infrastructurele knoop);
  - Stadspoorten bij afslagen gemeente Venlo, als onderdeel van het programma "Poorten van de Stad" van de gemeente Venlo (nog te ontwikkelen).

De grensovergangen zijn al herkenbaar aanwezig. De kruisingen met de grote waterwegen zijn op dit moment minder herkenbaar. De Maas kenmerkt zich door een overgang van het Maasterrassenlandschap aan de oostzijde naar het dekzandlandschap aan de westzijde. Door het strategisch verwijderen van beplantingen kan het kruisingsmoment benadrukt worden. Ook betere markering met bebording zal helpen. Landmarks moeten met mate worden toegepast en dienen vooral ter ondersteuning van de stedelijke clusters c.q. belangrijke knopen op de route.



Kunstwerk/ landmark: de gloeilamp



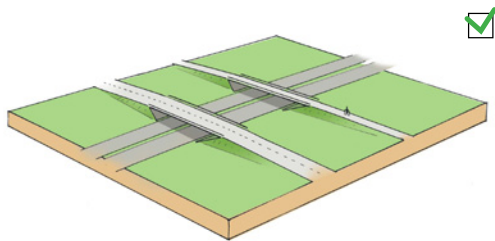
ACCENTEN:  
BRUG OVER DE ZUID - WILLEMVAART  
NOORDRIJDEND



# Elementen

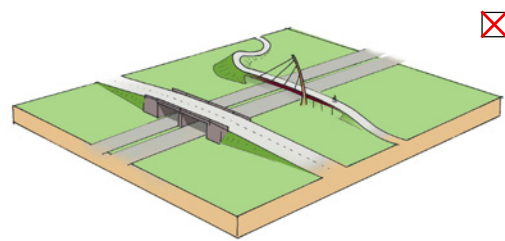
verkeerskundig  
kunstwerken zelfde type vormgeving

kruising overal zelfde duidelijk aanwezige lichte constructies

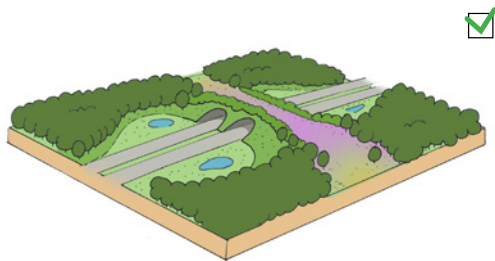


landschappelijk  
reagerend op de omgeving

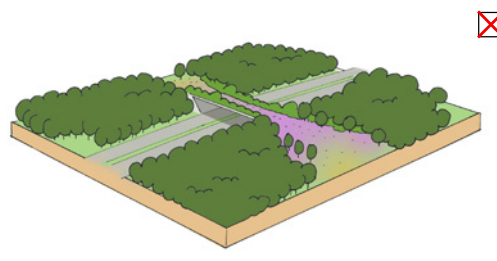
kruisend niet gekoppeld



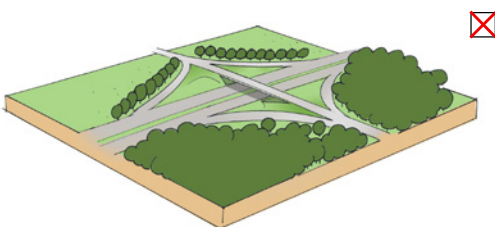
ecoduct reagerend kruisende wegen



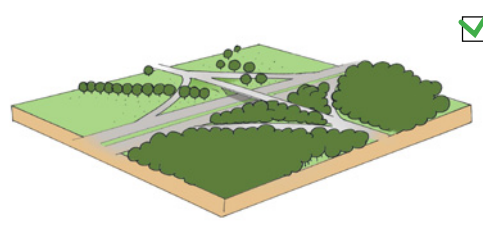
ecoduct niet gekoppeld



op- en afrit herkenbaar onderdeel wegsysteem



afrit wel gekoppeld



slanke brug over A67

### 3.7 ELEMENTEN

Een snelweg bestaat uit een groot aantal onderdelen: van verlichting tot viaducten. Bij een routevisie als de A2 wordt bijvoorbeeld naar meer eenheid in de stijl van de onderdelen gestreefd, zodat de weg als route beter herkenbaar is. Bij de routevisie dient op hoofdlijnen de keuze gemaakt te worden: welke onderdelen horen bij de weg en welke zijn onderdeel van de omgeving c.q. het landschap. In zijn algemeenheid wordt in aansluiting op eerdere visie de huidige sobere inrichting gewaardeerd, waardoor de weg zich niet nadrukkelijk onderscheidt in het landschap.

#### Kunstwerken

De kunstwerken worden gezien als onderdeel van de route en dienen daarom zoveel mogelijk een gelijke stijl te hebben. In lijn met de huidige situatie zouden de kruisende infrastructurele lijnen (viaducten etc.) een open, lichte, slanke, elegante constructie moeten hebben. De nieuwe ecoducten kennen echter juist in contrast een zware constructie. De ecoducten worden alleen toegepast bij de hogere zandgrondgebieden. Het idee dat men fysiek de natuur doorsnijdt, wordt nadrukkelijker ervaren als men door een grondwal rijdt, dan onder een natuurbrug. Door gebruik te maken van een "buisensysteem" met steeds twee rijstroken per buis, is dit type ecoduct relatief goedkoop en eenvoudig te realiseren en flexibel naar de toekomst. Mocht de weg worden verbreed, dan is er simpel een buis bij te plaatsen.

#### Op- en afritten

Er is een grote variatie aan soorten op- en afritten langs de A67. Deze kunnen dan ook niet op uniforme wijze worden behandeld. In aansluiting op de eerdere landschapsvisies op de A67 is het algemene vertrekpunt dat de uitwerking is geïnspireerd op de landschappelijke context. Daarnaast is het streven onderscheid te maken tussen de verschillende niveaus van de knopen (zie § 3.4). De knooppunten van de snelwegen worden dan gezien als infrastructuurlandschappen met eigen kwaliteiten. Zo zijn de knopen met de A2 onderdeel van het infrastructuurlandschap dat daar is ontstaan. Een verregaande uitwerking van heidebermen bij Leenderheide geeft een goede aansluiting op de landschappelijke context van bos- en heidegebied. De aansluitingen op de hoofdstructuur van het onderliggende weggennet zijn onderscheidend door hun vorm en/of groene uitwerking, zoals het met bos beplante 'Ei van Ommel' bij Asten. De overige knopen maken onderdeel uit van de (landschappelijke) context. In bosachtige omgevingen bestaan ze uit bos en/of heide en in open gebieden zijn ze open. Niet landschappelijke vormen (zoals nu de rechthoekige blokken met bomen bij Venlo Tradeport West) worden niet toegepast.



ecoduct Zwitserland



ecoduct Terlet

#### Verlichting

Alleen de grensovergangen en de 2 stedelijke knopen zijn verlicht. Wel worden de contrasten tussen de verlichtte en donkere gebieden afgezwakt, doordat de verlichtingsniveaus geleidelijker omlaag worden gebracht. De verlichting bij Eindhoven onderscheidt zich, doordat deze is afgeleid van het gewenste beeld voor de randweg Eindhoven (A2). Wellicht is ook een Greenport-typologie te opteren rond Venlo.

#### Berm

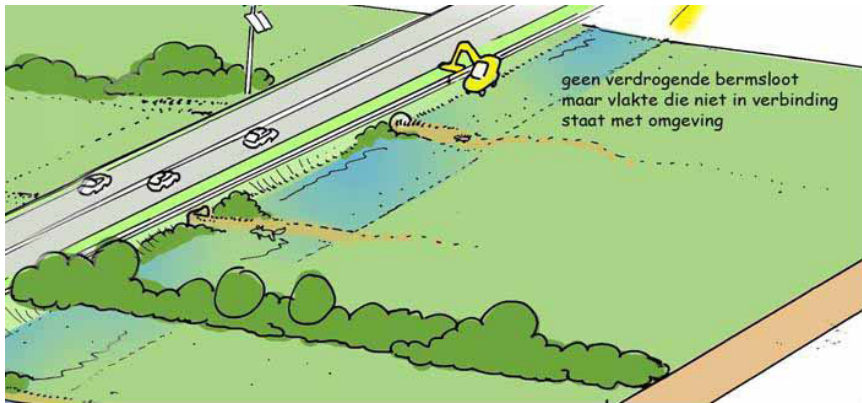
In aansluiting op de eerdere Landschapsvisies voor de A67 moeten de bermen zoveel mogelijk aansluiten bij de omgeving. De berm wordt per deelgebied anders benaderd, waardoor de beleving van de deelgebieden wordt versterkt en de ecologische effecten meer positief dan negatief zijn<sup>6</sup>:

- Stedelijk gebied: grasberm;
- Bosgebieden hogere zandgronden: heideberm;
- Hogere zandgronden overige: grasberm;
- Beekdal: grasberm;
- Peelgebied: een brede wat verlaagde berm, zonder afwateringsloot. Deze verlaagde berm kan het water opvangen, zonder dat het zoals de sloot verdrogingseffecten kan veroorzaken. Het water van de weg mag niet in contact komen met het water in de omgeving. De natte bergingsberm sluit aan op en kan van toegevoegde waarde zijn voor de omliggende natuurgebieden;
- Maasdal: grasberm.

De berm dient bij voorkeur onderdeel te zijn van een 'etalage'. Waar mogelijk zou het smalle 'corridor karakter' van de A67 doorbroken kunnen worden. Dit kan bijvoorbeeld door tussen de Rulse Dijk en Wildwissel (zuidzijde A67) smalle singelbeplanting op de rand van de wegberm van de parallelweg en de A67 te verplaatsen naar de andere zijde van de parallelweg. Ook bermsloten kunnen hier dan mogelijk worden opgeheven.

<sup>6</sup> Vooral ruige voedselrijke bermen kunnen bijvoorbeeld tot veel roofvogelslachtoffers op de weg leiden. De berm kan echter ook een ecologische verbindingfunctie hebben. Dit is vooral van belang op trajecten waar er niet of nauwelijks dwarsrelaties in de omgeving aanwezig zijn.





peilberm



heideberm A28









# 4. HOE NU VERDER?





# 4 HOE VERDER?

## 4.1 DE EERSTE STAPPEN

Op dit moment is niet te overzien of en wanneer de A67 conform de geschetste lijn zal zijn ingericht. Wel zijn er diverse initiatieven gaande die invloed zullen hebben op de A67 en het functioneren van de weg. Deze initiatieven zijn meegenomen bij het opstellen van de routevisie en kunnen beschouwd worden als eerste stappen in het proces tot realisatie. De visie kan verder worden uitgewerkt en geïmplementeerd op lokaal niveau. Denk daarbij aan borging in bestemmingsplannen en uitwerkingen in landschaps- en structuurplannen. Hieraan kan in een vervolgproces met de regio nadere invulling worden gegeven.

wMomenteel vinden er diverse kleinschalige aanpassingen op en nabij de A67 plaats. Deze zijn grotendeels toe te wijzen aan twee programma's; het 'Actie Programma Wegen' (zie bijlage) en het MJPO. Paragraaf 2.3.2 bevat een overzicht van de MJPO-maatregelen die de A67 raken.

### No-regretmaatregelen

In samenspraak met regionale partijen is parallel aan de routevisie een aantal zogenaamde no-regretmaatregelen uitgewerkt. Kenmerkend aan dit type maatregelen is dat zij binnen korte tijd te realiseren zijn, niet binnen een bestaand programma (zoals 'Actie Programma Wegen' en het MJPO) vallen en binnen de routevisie passen, dus een duurzaam karakter hebben. De volgende no-regretmaatregelen worden voorzien:

### *Limburgse deel van de A67*

- Op korte termijn wordt de capaciteit van de bestaande verzorgingsplaatsen Deersels en De Slenk uitgebreid;
- Op korte termijn wordt de verkeersveiligheid verbeterd door een aantal aanvullende maatregelen als het verlengen van de afrit Velden, ribbelmarkering, afstandsmarkering en attentieverhoging;
- Op korte termijn biedt het ecoduct ter hoogte van de Grootte Molenbeek perspectief. Hiermee wordt een ecologische verbinding verbeterd en het landschap geaccentueerd. Het ligt in de rede het ecoduct uit te werken in overleg met het project Klavertje 4/Greenport Venlo.

### *Brabantse deel van de A67*

- Op korte termijn wordt de capaciteit van de bestaande verzorgingsplaatsen Leysing, 't Gevlogt en Beerze uitgebreid;
- Op korte termijn wordt de verkeersveiligheid verbeterd door de realisatie van een aantal maatregelen als ribbelmarkering, afstandsmarkering, signalering en de aanleg van 10 extra pechhavens;
- Op korte termijn biedt het ecoduct ter hoogte van de Strabrechtse Heide en een aantal kleinere maatregelen (etalages) perspectief. Hiermee wordt een ecologische verbinding verbeterd en het landschap geaccentueerd. Het ligt in de rede het ecoduct uit te werken in samenhang met het project Brainport Oost en de wateropgave in dit gebied (gebiedsopgave).

### MIRT-onderzoek

Dit voorjaar is besloten een MIRT-onderzoek te starten. Het onderzoek heeft als primair doel zicht te krijgen op het moment waarop een MIRT-verkenning gestart en met welke oplossingen rekening gehouden moet worden. Bovendien zullen in het onderzoek de mogelijkheden voor kansen van het combineren van grootschalig onderhoud met infrastructurele aanpassingen aan de orde komen. Het onderzoek heeft dan ook vooral een verkeerskundige insteek. De resultaten zouden tevens kunnen leiden tot aanvullende maatregelen op het no-regretpakket.









## 4.2 DE GROTE VRAAG

De verwachtingen zijn dat het (vracht)verkeer op de A67 fors zal toenemen. Het is echter onduidelijk hoe nieuwe technieken en ontwikkelingen dit gaan beïnvloeden. Voor de uitbreiding van de snelweg wordt gedacht aan een reguliere verbreding 2x3 en/of deels een scheidingsvariant 4x2 in aansluiting op het gescheiden systeem bij Eindhoven. Bij de uitwerkingen van de routevisie zal hier terdege rekening mee moeten worden gehouden. De laatste variant scheidt het doorgaande (transit)verkeer van het lokale/regionale verkeer, maar vraagt bijzonder veel ruimte. Dit is juist in de zone van de zo belangrijke natuurcorridors bij de Strabrechtse heide buitengewoon moeilijk. Naast het ruimtebeslag en milieubelasting wordt ook de barrièrewerking vergroot. Mocht vooral het vrachtverkeer fors blijven toenemen, dan is een combinatie van beide systemen misschien wel de beste oplossing. De A67 zal op termijn zo opgezet kunnen worden dat voor het vele transitvrachtverkeer een aparte middenstrook wordt gecreëerd, los van het overige verkeer. Tolconstructies voor het transitverkeer behoren hierbij tot de mogelijkheden.

Bij een aparte transportcorridor zijn gewone verzorgingsplaatsen voor deze stroom definitief niet meer bereikbaar. Dit past in de in deze routevisie nagestreefde differentiatie van verzorgingsplaatsen. Speciale op- en afritten vanuit de transportcorridor leiden dan het vrachtverkeer naar de speciale verzorgingsplaatsen voor vrachtwagens en naar de grote bedrijventerreinen van Greenport en Brainport. Voordeel is dat de vele vrachtwagens dan niet langer het contact met de omgeving blokkeren. Ook het invoegen door personenverkeer bij de huidige aansluitingen zal makkelijker en veiliger gaan.

Het nog lopende MIRT-onderzoek zal naar verwachting antwoord geven op de grote vraag hoe de verkeerssituatie rond de A67 zich in de toekomst zal ontwikkelen.

<b>ROUTEVISIE A67</b>		
<b>Opgave</b>	<b>Visie</b>	<b>Hoe verder</b>
<b>Versnippering verminderen</b>		
Tegengaan versnippering grote bos- en heidegebieden	Aanleg ecoducten. Langs de hele route zelfde stijl ecoducten hanteren: aardelichamen met tunnelbuizen, flexibel uitbreidbaar. Waar mogelijk en van toepassing combineren met herstel recreatieve verbindingen.	Aantal ecoducten al in de planning. Ecoduct Groote Molenbeek en Ecoduct Strabrechtse Heide onderdeel no-regretpakket. Bij laatste geen combinatie met recreatieve route nodig (is al apart aanwezig).
Herstel verbinding beekdalen	Meer en betere verbindingen onder de weg door. Door middel van innovaties kunnen de faunapassages worden geoptimaliseerd.	Aantal verbindingen worden al op korte termijn meegenomen in het MJPO. Koppeling met ontwikkelingsopgave waterbergingsgebieden biedt extra mogelijkheden.
Tegengaan versnippering Peelgebied	Meer en betere verbindingen onder de weg door. Door middel van innovaties kunnen de faunapassages worden geoptimaliseerd. Op termijn voorkeur voor "weg op poten".	Op korte termijn maatregelen MJPO. Op lange termijn komen tot robuuste oplossing, waarvoor met name bij mogelijke toekomstige verbreding mogelijkheden zullen ontstaan.
Herstel recreatieve verbindingen	Waar mogelijk combineren met herstel van ecologische verbindingen.	Waar mogelijk combineren met herstel van ecologische verbindingen.
<b>Verkeersveiligheid vergroten</b>		
Aanpassen smalle profiel weg (verbreding)	Aanpassing bermen afgestemd op landschappelijke context, met onder andere typologieën heideberm en Peelberm. Koppeling met versterken beleving d.m.v. etalages.	Op korte termijn wellicht mogelijkheden bij no-regretmaatregel ontwikkeling etalage. Op langere termijn geleidelijke ontwikkeling, bijvoorbeeld in combinatie met verbetering waterhuishouding langs de weg.
Aanpassen onveilige in/uitvoegstroken	Aanpassing knoop afhankelijk van schaalniveau knoop en uitwerking geïnspireerd op landschappelijke context. Waar mogelijk aanpassing gebruiken om verbroken verbindingen te herstellen.	Op korte termijn uitvoering aanpassing meest onveilige situaties in no-regretpakket.



<b>ROUTEVISIE A67</b>		
<b>Opgave</b>	<b>Visie</b>	<b>Hoe verder</b>
Grote contrasten verlichting	Weg door landschappelijke gebieden donker en door stedelijk gebied en bij verzorgingsplaatsen verlicht, echter de met een geleidelijke overgang tussen verlichte en donkere delen.	Geleidelijke invoering.
Tegengaan geparkeerde vrachtwagens op vluchtstroken	Zie bij verzorgingsplaatsen	Korte termijn (no-regret) vergroting capaciteit huidige verzorgingsplaatsen. Lange termijn aparte vrachtwagen-verzorgingsplaatsen (zie bij verzorgingsplaatsen).
Tegengaan saaiheid weg	Zie bij beleving	Zie bij beleving
Diverse maatregelen als aanleg ribbelmarkering en afstandsmarkering	Zolang deze maatregelen uniform worden uitgevoerd staat dit buiten de visie.	Onderdeel no-regretpakket.
<b>Beleving versterken</b>		
Vergroting beleefbaarheid landschapstypen en structuren.	Herkenbare gebiedsindeling en ontwikkeling etalages. Landschapsstructuren (houtsingels, lanen etc.) lopen zoveel mogelijk door tot aan weg. Route zelf niet accentueren door begeleidende beplantingen e.d.	Korte termijn no-regretmaatregel ontwikkelen etalages. Lange termijn geleidelijke doorontwikkeling.
Vergroting contrasten en herkenningspunten.	Herkenbare infrastructuur-knopen en accenten. Uitwerking knopen afhankelijk van niveau knoop en van landschappelijke context. Versterking herkenbaarheid grensovergangen en overgang Maas en Zuid- Willemsvaart. Ontwikkeling landmarks, o.a. ter markering knopen ruit Eindhoven en Greenportlane.	Ontwikkeling landmarks bij knooppunt Zaarderheiken, grensovergang Venlose Heide en bij afslagen Venlo als onderdeel programma "Poorten van Venlo". Ontwikkeling landmark Greenportlane als onderdeel ontwikkeling Greenportlane / Klavertje 4. Ontwikkeling landmark ruit Eindhoven als onderdeel ontwikkeling Brainport. Op termijn mogelijkheden aanpassen beplanting bij overgang Maas en Zuid Willemsvaart ten behoeve van verbetering zicht.

<b>ROUTEVISIE A67</b>		
<b>Opgave</b>	<b>Visie</b>	<b>Hoe verder</b>
<b>Verzorgingsplaatsen verbeteren</b>		
Vergroting capaciteit en kwaliteit verzorgingsplaatsen	Differentiatie verzorgingsplaatsen naar gebruikers gekoppeld aan kwaliteiten en mogelijkheden locaties. Aantrekkelijke (kleinschalige) verzorgingsplaatsen langs snelweg gericht op personenverkeer. Vrachtwagens op aparte vrachtwagenparkeerplaatsen nabij de snelweg, met specifieke voorzieningen voor vrachtwagenchauffeurs.	Korte termijn no-regretmaatregelenpakket verzorgingsplaatsen. Lange termijn agendering differentiatie, waarbij met name voor de vrachtwagenparkeerplaatsen regionale en zelfs internationale afstemming nodig is. Hierbij kunnen ook commerciële partijen betrokken worden. Verzorgingsplaatsen voor personenverkeer zullen dan door middel van portalen toegankelijk gemaakt moeten worden.
<b>Ontwikkelingen</b>		
Stedelijke ontwikkeling	Stedelijke structuren alleen zichtbaar bij de stedelijke concentraties Eindhoven en Venlo. Hier een hoogwaardige uitwerking conform de labels Brainport bij Eindhoven en Greenport bij Venlo. Bij Eindhoven is ook de routevisie A2 van toepassing. Overige stedelijke ontwikkeling op afstand ingebed in landschap niet herkenbaar vanaf snelweg.	Uitvoering vraagt regionale en lokale afstemming. Voor de clusters Brainport en Greenport dienen duidelijke beeldkwaliteitskaders ontwikkeld te moeten worden.
Recreatieve ontwikkeling	Recreatieve ontwikkeling concentreren rond knopen zoals Asten en Sevenum, met mogelijkheid ontwikkeling recreatieve transferia.	Uitvoering vraagt regionale en lokale afstemming.
Waterkwantiteitsopgave (voorkomen overstrooming A67 bij klimaatbuien)	Ontwikkeling waterbergingsgebieden in samenhang met ontsnipperingsmaatregelen, zodanig dat de beekdalen beleefbaar blijven vanaf de weg of de beleefbaarheid zelfs wordt versterkt.	Participatie in integrale gebiedsontwikkelingen

ROUTEVISIE A67		
Opgave	Visie	Hoe verder
Verdrogingsopgave	In natte gebieden tegengaan ontwatering door bermsloten. Bij de Peel, oplossing in de vorm van een Peelberm.	Geleidelijke ontwikkeling.
Waterkwaliteitsopgave	Bermsloten niet in verbinding met overige oppervlakte water.	Geleidelijke ontwikkeling.
Mogelijke verbreding weg t.b.v. uitbreiding capaciteit weg (vrachtverkeer)	Transportcorridor voor transitvrachtverkeer, met alleen op- en afrit constructies bij bedrijventerreinclusters Brainport en Greenport en/of vrachtwagenverzorgingsplaatsen.	Nog niet aan de orde. MIRT- onderzoek moet eerst duidelijkheid geven over de capaciteitsontwikkeling op de A67 en mogelijke consequenties.





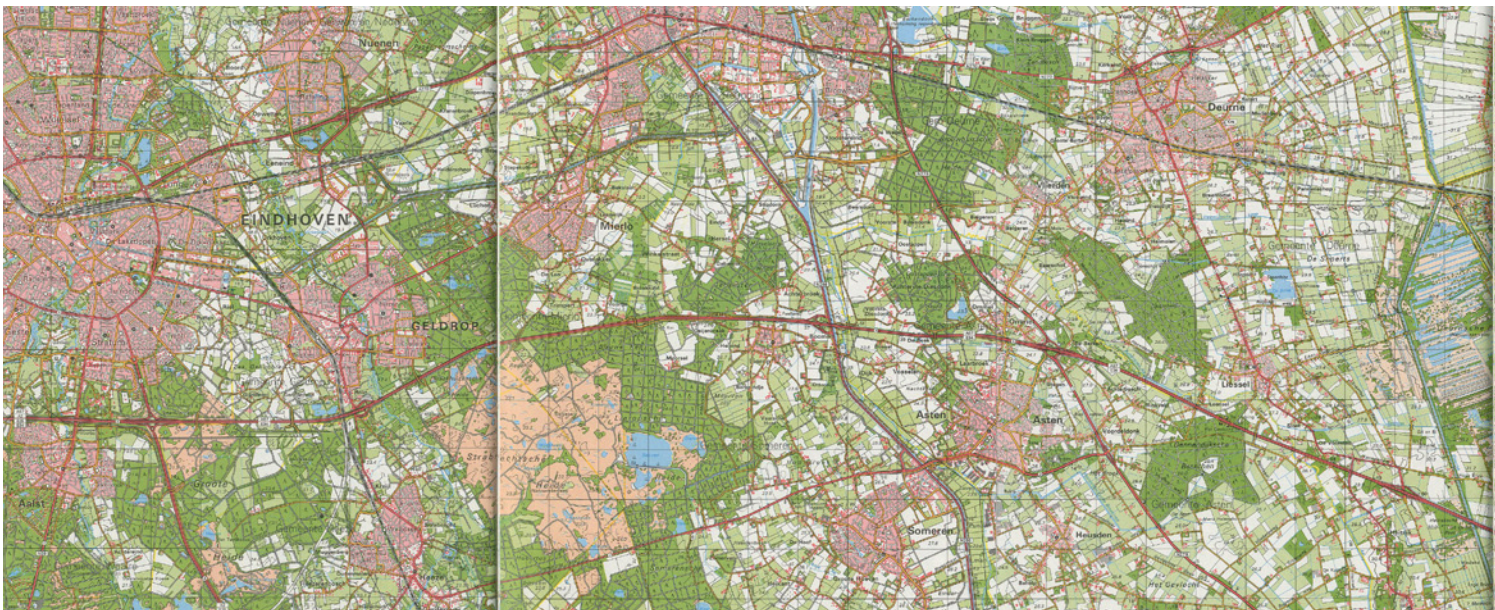




# BIJLAGE

## ANALYSE A67







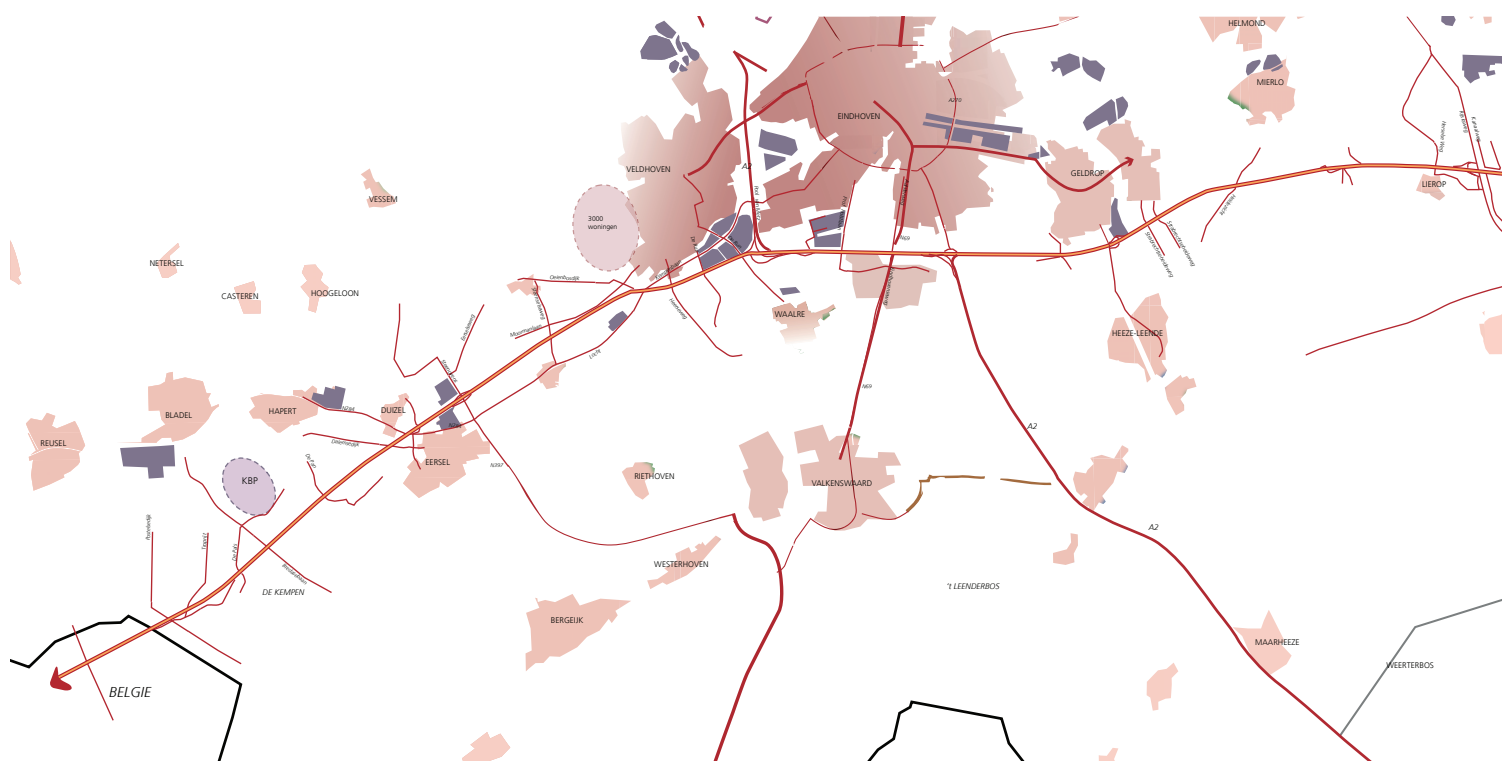


Grote ontwikkeling van open woestegronden met herkenbare Noord-Zuid georiënteerde beekdalen en Maasdalen naar kleinschalig kampen- en heideontginningslandschap. Sinds de aanleg van de A67 zijn de stedelijke gebieden van Eindhoven en Venlo gegroeid, maar het overige karakter langs de A67 is nauwelijks veranderd.



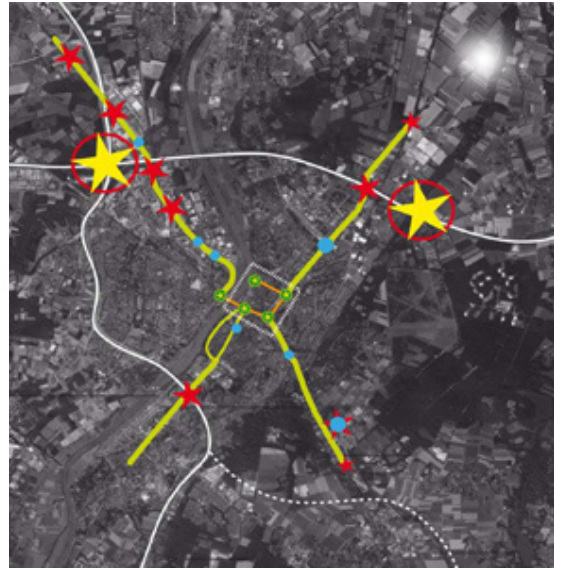


Luchtfoto stedelijk gebied Eindhoven





-  Landmark
-  Icoon
-  Rotonde
-  Laan
-  Sieraad



programma poorten van Venlo



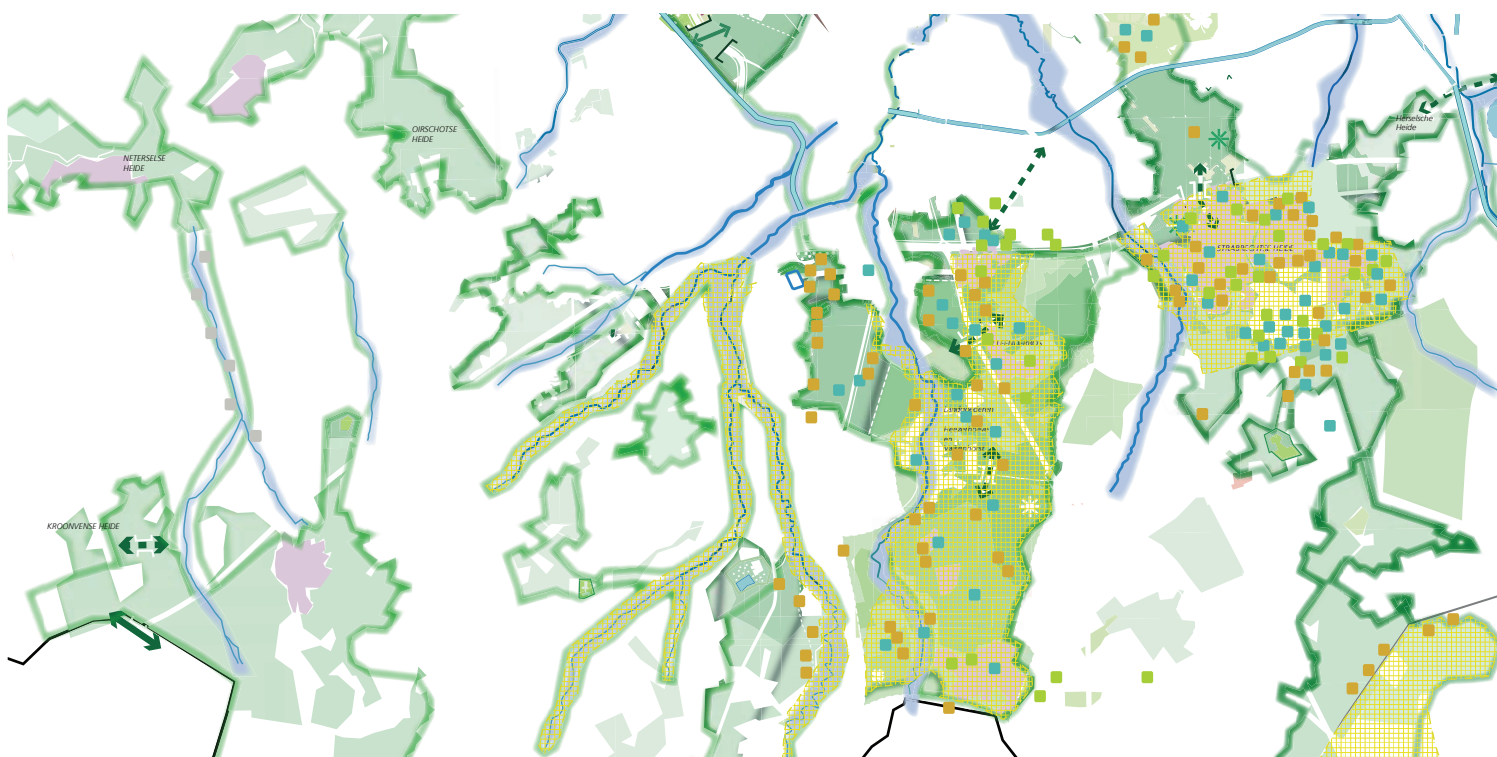
A67 tracé steden/ bebouwing



Casino Venlo



Luchtfoto stedelijkgebied Venlo



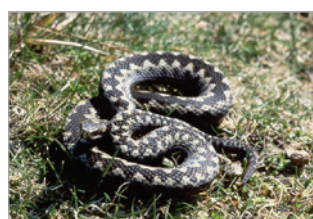
rugstreeppad



levendbarende hagedis



heikikker



gladde slang

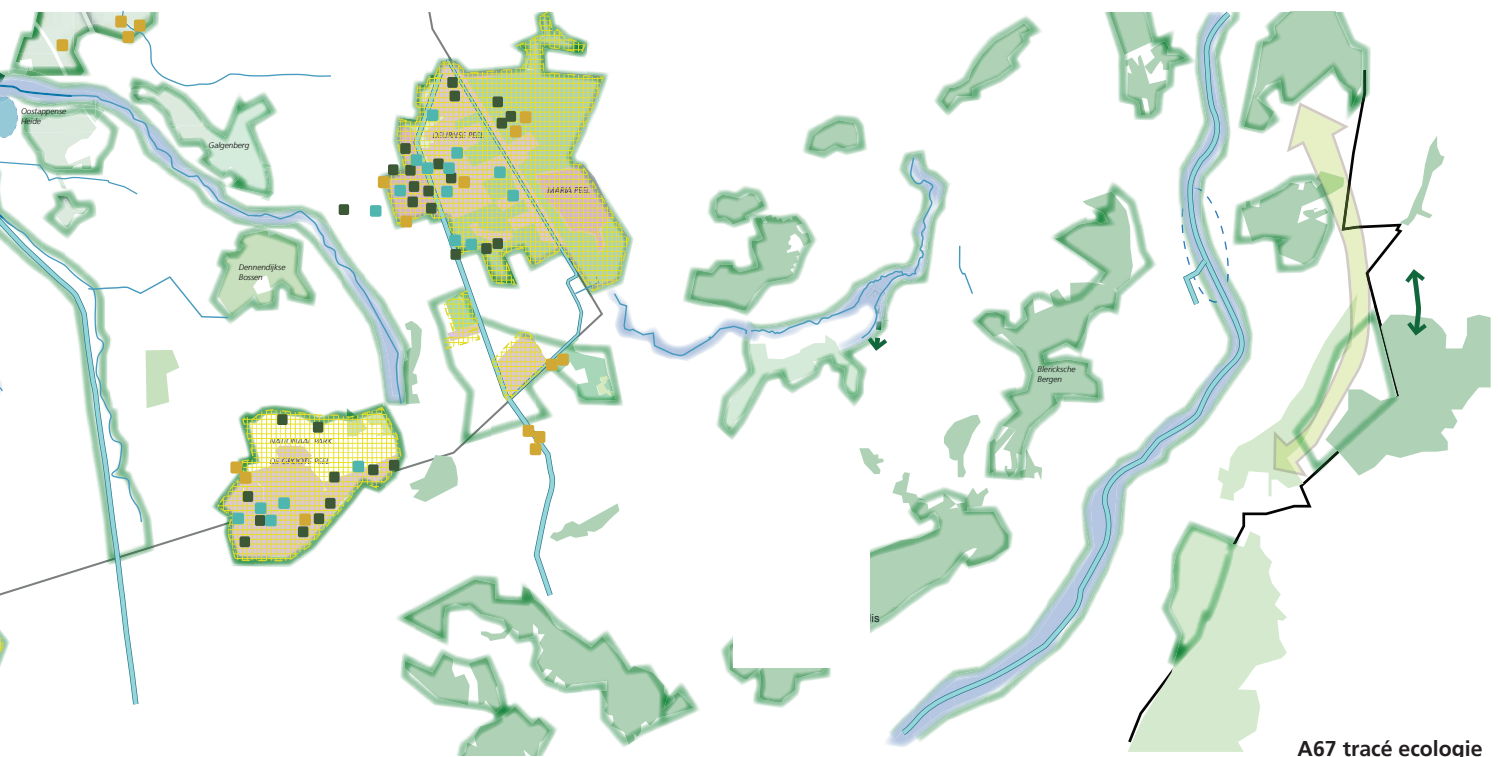


waterspitsmuis





Strabrechtseheide



A67 tracé ecologie

Beschermde diersoorten

- Waterspitsmuis
- Rugstreeppad
- Levendbarende Hagedis
- Heikikker
- Gladde slang



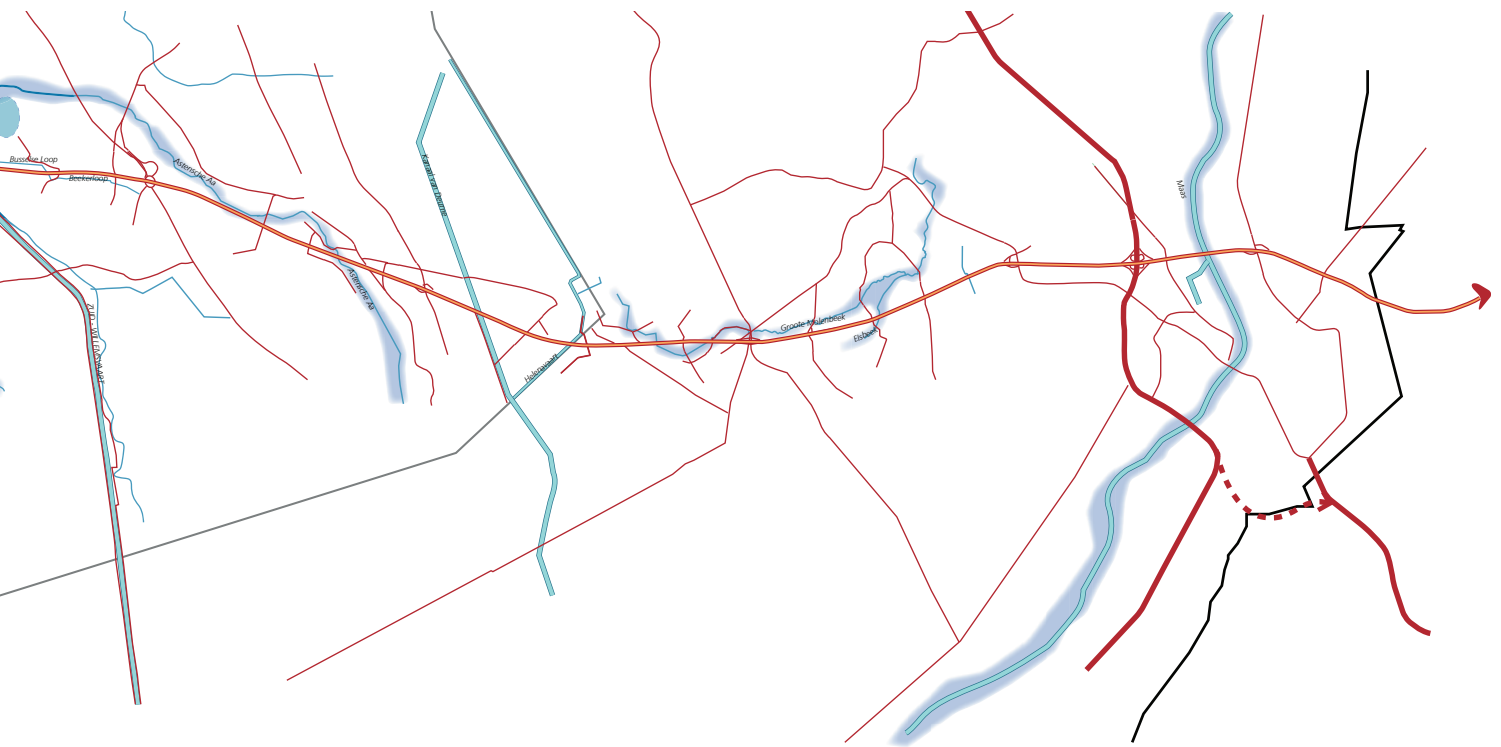




Astensche Aa



Grootte Molenbeek



A67 tracé beken

# Analyse A67

## Actieprogramma Wegen

In de Mobiliteitsaanpak is het aanpakken van acute knelpunten en aansluitingen belegd in het Actieprogramma Wegen/Benutting. In totaal bevat dit programma maatregelen ter waarde van € 200 mln. In het programma zijn gebiedsgerichte pakketten ontwikkeld, bedoeld om de aansluitingen tussen het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet (OWN) te verbeteren, en de aansluitingen tussen openbaar vervoer en weg te verbeteren. Circa € 37 mln. daarvan gaat naar maatregelen die snel worden gerealiseerd in de provincie Noord-Brabant (bron: Kamerbrief VenW/DGMO-2009/3112 van 2 juni 2009).

Voor de A67 is een regionaal pakket samengesteld voor een bedrag van € 18,6 mln. dat zich vooral richt op het optimaliseren van de verkeersafwikkeling op de A67. Specifiek betreft het maatregelen die de verkeersveiligheid en de doorstroming op de A67 verbeteren. Het betreft:



- Verkeerssignalering Asten – Someren (beide richtingen);
- Aanpassen aansluiting Someren;
- Aanpassen aansluiting Geldrop;
- Verlengde uitvoeger Leenderheide (hoofdrijbaan-links);
- Aanpassen aansluiting Eersel/Stuivertje;
- Alternatieve routes regio Eindhoven geschikt maken;
- Pechhavens naast vluchtstrook (voor vrachtverkeer);
- Doorsteek rangerbaan-hoofdrijbaan Zaarderheiken;
- Bermdrips rondom het knooppunt Zaarderheiken.





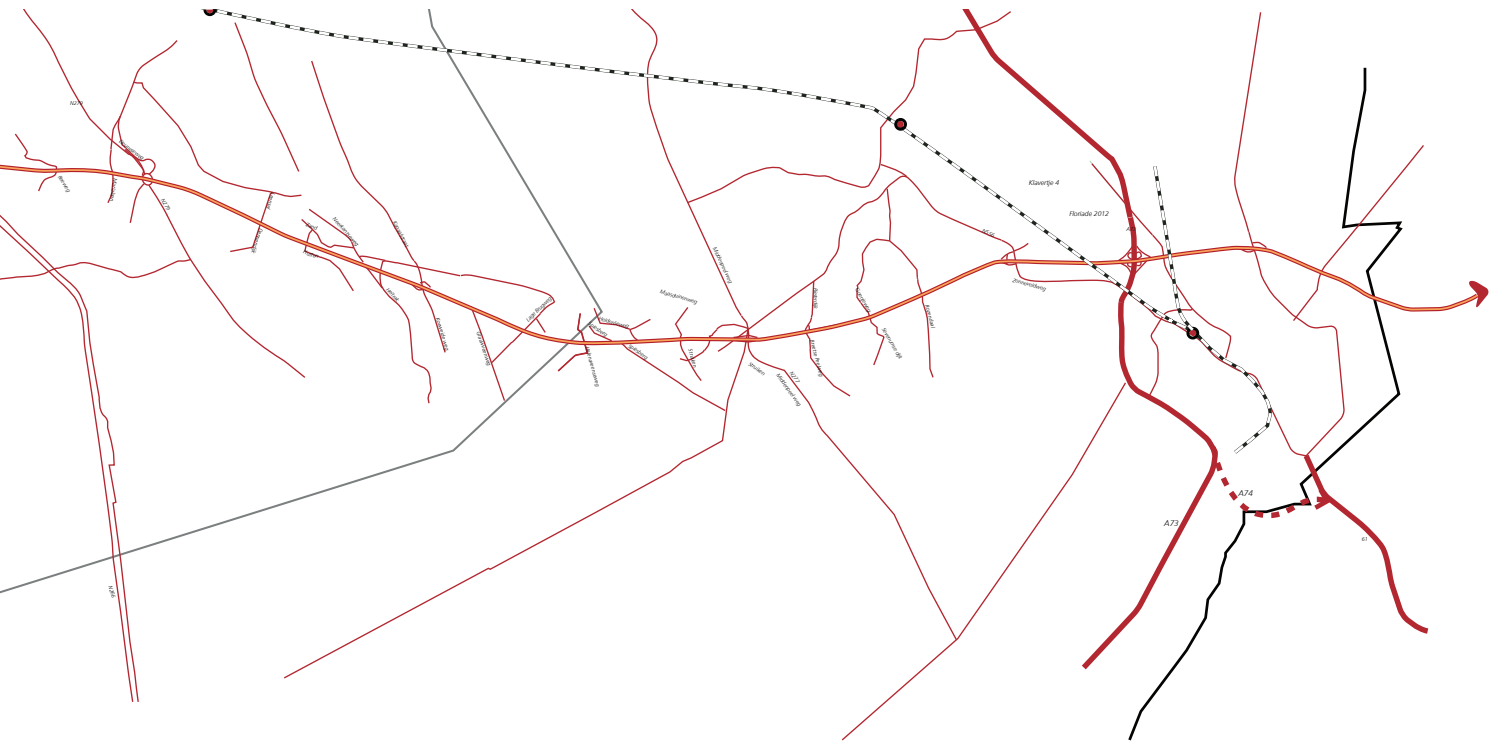
Afslag 34



Afslag 34

Traject	
van/naar	A21 E34 Tumbout
Grens met België	
Begin trajectdeel	E34
32	Eersel N397
Einde trajectdeel	E34
De Hogt A2 N2 E25 E34	
Onderbreking van Rijksweg A67	
Leenderheide A2 N2 E25 E34	
Begin trajectdeel	E34
34	Geldrop

35	Someren N266
36	Asten N279
37	Liessel
38	Helden N277
39	Venlo 8000-9900 N556
Zaarderheiken A73	
40	Velden N271
41	Venlo (BAB81)
Einde trajectdeel	E34
Grens met Duitsland	
van/naar	40 E34 Dortmund



A67 tracé wegen



Afslag 39



Knooppunt Zaarderheiken



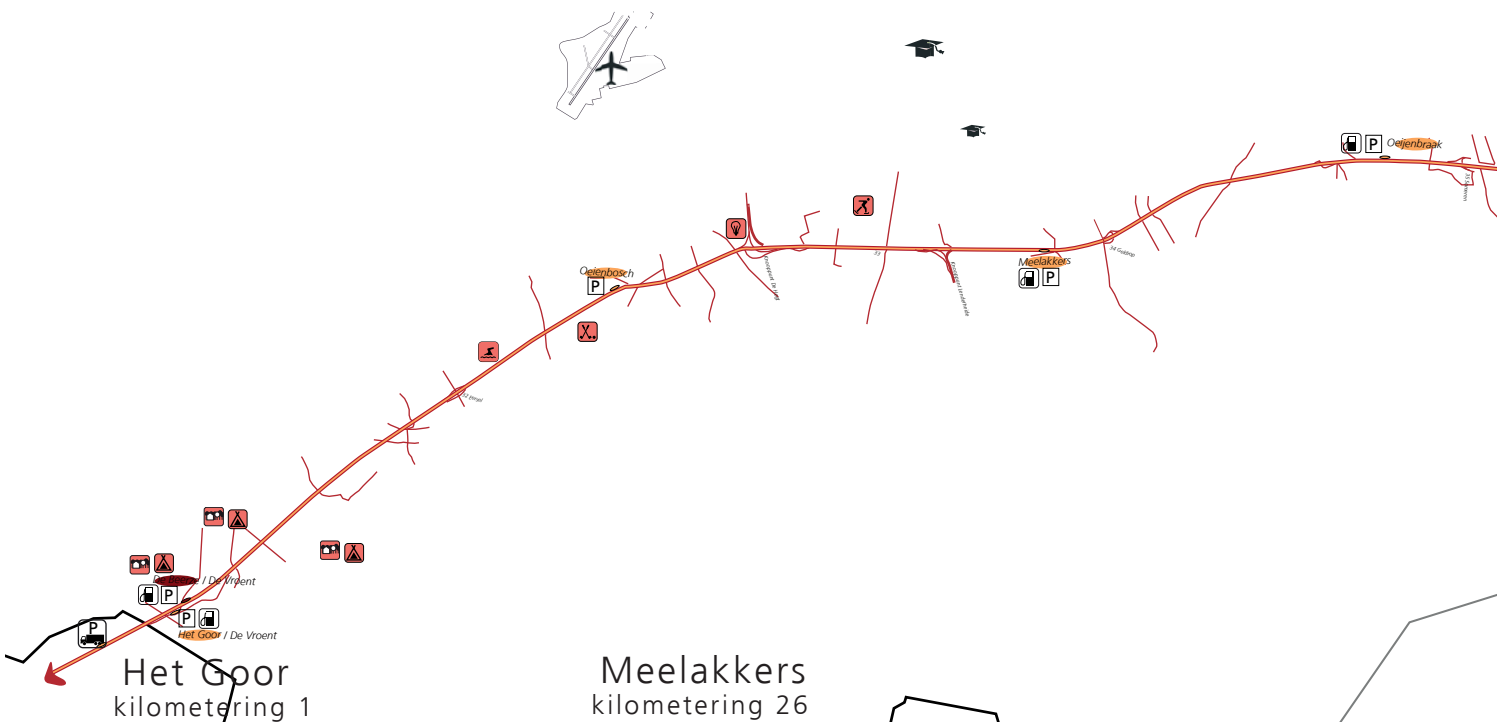
Knooppunt Zaarderheiken



De Beerze  
kilometering 1

Oeijenbosch  
kilometering 15

De Leijning  
kilometering 46



Het Goor  
kilometering 1

Meelakkers  
kilometering 26

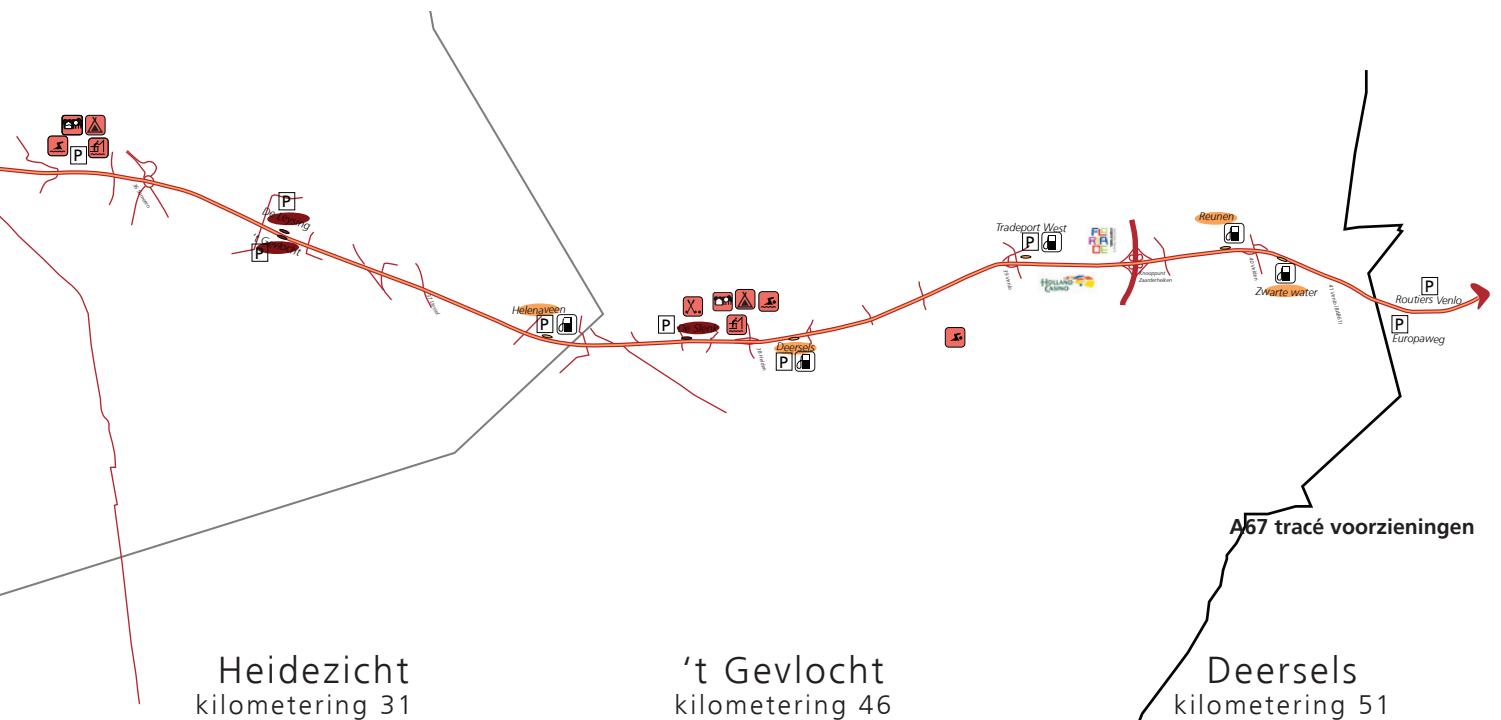






Helenaveen  
kilometering 53

De Slenk  
kilometering 57



Heidezicht  
kilometering 31

't Gevlocht  
kilometering 46

Deersels  
kilometering 51



## Begrippenlijst

Begrip	Verklaring
2x3	Verkeerskundige aanduiding van het aantal rijbanen en rijstroken, in dit geval voor een weg met 2 rijbanen met elk 3 rijstroken.
BO-MIRT	Bestuurlijk Overleg MIRT.
Brainport	Brainport is een samenwerkingsverband tussen bedrijven, kennisinstellingen en overheden en wordt gevormd door de gemeenten in Zuid-Oost Brabant en is gericht op ontwikkeling en productie van hoogwaardige technologie van internationaal niveau op het gebied van: high tech systemen en materialen, voedsel, automotive, life tech. Brainport is ruimtelijk geclusterd rond Eindhoven en Helmond en onder andere de High Tech Campus langs de A67 hoort daarbij.
BZOB	Bedrijventerrein Zuidoost Brabant: nieuw bedrijventerrein dat wordt ontwikkeld ten zuiden van Helmond.
DCGV	Development Company Greenport Venlo: gebiedsontwikkelaar binnen Greenport Venlo. DCGV ontwikkelt de komende jaren het Klavertje 4 gebied.
E34	Europese codering van de route waar de A67 onderdeel van is.
EHS	Ecologische HoofdStructuur. De EHS is een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen belangrijke natuurgebieden in Nederland. De ecologische hoofdstructuur levert, samen met het Natura 2000 netwerk, een bijdrage aan het behoud en de versterking van de biodiversiteit in Nederland. De ecologische hoofdstructuur is opgebouwd uit kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones.
Etalage	Zie landschapsetalage.
Greenport	Het concept Greenport is geïntroduceerd in de Nota Ruimte (2004) als de "groene" tegenhanger van het begrip Mainport, die gericht zijn op internationaal belangrijke logistieke knopen in Nederland zoals Schiphol en de haven van Rotterdam. Greenports zijn internationaal belangrijke samenhangende tuinbouwclusters in Nederland, waarbij bedrijfsleven, belangenorganisaties, onderzoeksinstituten en lokale, provinciale en landelijke overheid gezamenlijk opereren. Greenport Venlo is één van de 5 door het Rijk onderscheiden Greenports en richt zich vooral op groente en fruit.



Begrip	Verklaring
Greenportlane	N295: een nieuwe centrale infrastructuur-as voor de ontsluiting van Klavertje 4.
KBP	Kempisch Bedrijvenpark: nieuw bedrijventerrein dat wordt ontwikkeld bij Hapert-Zuid.
Klavertje 4	Klavertje 4 is een gebied waarin drie gemeenten (Venlo, Horst aan de Maas, Peel en Maas) en de Provincie Limburg samen werken om ruimte te ontwikkelen voor bedrijfsvestigingen voor Greenport Venlo.
Klimaatbui	Een extreme (vaak kortdurende) regenbui waardoor het normale afwateringssysteem (tijdelijk) overbelast is. Vanwege klimaatverandering zal dit type extreme neerslag zich vaker voordoen, waardoor er meer rekening mee gehouden zal moeten worden.
Kunstwerk	Aanduiding van infrastructurele objecten als bruggen en ecoducten.
Landschapsetalage	In deze routevisie is een landschapsetalage een van buitenaf zichtbare herkenbare afgeschermd voorste representatie van een kwetsbaar landschap, zoals een natuurgebied of beekdal). Een landschapsetalage is bedoeld om de snelweggebruiker wel goed beeld van dit landschap te geven, maar door beperkt ruimtelijk oppervlak en ruimtelijke afscherming met minimale belasting van het landschap.
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Het MIRT gaat over de samenhang tussen ruimtelijke projecten zoals woningbouw, natuur en de aanleg van bedrijventerreinen en infrastructuur. Elk jaar verschijnt een MIRT-projectenboek, dat een overzicht biedt van alle wegen-, spoor- en waterprojecten die op de rol staan of worden uitgevoerd en waar het ministerie van Infrastructuur en Milieu bij betrokken is.
MJPO	MeerJarenProgramma Ontsnippering. In dit in 2005 vastgestelde programma van het Rijk zijn de belangrijkste barrières en manieren om ze te overwinnen in kaart gebracht. De einddatum voor het hele programma staat op 2018.

Begrip	Verklaring
Natura 2000	Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden op het grondgebied van de lidstaten van de Europese Unie. Dit netwerk vormt de hoeksteen van het beleid van de EU voor behoud en herstel van biodiversiteit. Natura 2000 is niet enkel ter bescherming van (leef)gebieden (habitats), maar draagt ook bij aan soortenbescherming.
No-regret maatregel	Een korte termijn maatregel die toekomstvast is, doordat het toekomstige ontwikkelingen niet in de weg staat c.q. al rekening houdt met of zelfs vooruitloopt op ontwikkelingen die in de toekomst zullen plaatsvinden.
Obstakelvrije zone	Het gebied buiten de verharding zonder obstakels of ontwerpelementen van het dwarsprofiel (talud, sloot), die voor uit koers geraakte voertuigen bij aanrijding ernstige schade aan het voertuig en/of ernstig letsel aan de inzittenden kunnen veroorzaken.
Ontsnippering	Milieuthema gericht op het verminderen van de opdeling (versnippering) van de ruimte bijvoorbeeld door het aanleggen van doorsnijdingen door infrastructuur. Door ontsnippering moeten ecologische relaties weer hersteld worden, zoals tussen natuurgebieden.
Redresseerruimte	Een verharde strook die verschillende doeleinden dient., bijvoorbeeld stopvoorziening, ruimte voor tijdelijke verkeersmaatregelen, sneeuw- en waterverzamelruimte, uitwijkruimte voor bestuurders
REVZ	Robuuste Ecologische VerbindingsZone: belangrijkste nationale verbindingzones van de EHS. De bedoeling is dat REVZ worden gevormd door landschapszones van enkele honderden meters tot circa een kilometer breed met daarbinnen een hoge dichtheid aan natuurgebieden en -elementen.
Rijbaan	Een rijbaan is een aaneengesloten deel van een verharde weg die bedoeld is om bereden te worden. Een rijbaan kan uit meerdere rijstroken bestaan.
Rijstrook	Een rijstrook is het deel van een rijbaan dat de breedte heeft van een voertuig, plus enige speling aan beide zijden.



Begrip	Verklaring
Ruit Eindhoven	<p>Samenhangende structuur van (snel)wegen dat als onderdeel van het bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad wordt ontwikkeld om de verkeersdoorstroming rond Eindhoven en Helmond te verbeteren, bestaande uit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Noordelijk: A58 en nieuwe verbinding langs het Wilhelminakanaal</li> <li>- Westelijk: A2</li> <li>- Zuidelijk: A2/A67</li> <li>- Oostelijk: opgewaardeerde N279.</li> </ul>
Verzorgingsplaats	<p>Een verzorgingsplaats is een specifiek in Nederland gebruikte term voor een plek langs een auto(snel)weg waar automobilisten de mogelijkheid hebben om de reis te onderbreken, uit te rusten, te eten of te drinken, een toilet te bezoeken en benzine te tanken. Naast parkeerruimte zijn er vaak andere voorzieningen, zoals toiletten, picknicktafels en dergelijk. Soms is er een tankstation. Nederlandse verzorgingsplaatsen liggen op een afstand van ongeveer 20 à 25 kilometer van elkaar. Om de veertig kilometer ligt er meestal een restaurant.</p>
Vitrage	<p>Aanduiding voor een vaak transparante groenstructuur langs infrastructuur, waardoor van dichtbij wel zichtbaar is wat er aan de andere kant aanwezig is, maar op afstand niet. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om bomenrijen. Door de wijze van plaatsing van de bomenrijen (blokpatroon of verschoven patroon) kan het doorzicht vanuit bijvoorbeeld de snelweg en de omgeving worden gemanipuleerd. Een vitrage langs een snelweg langs een bedrijventerrein zal het zicht op het bedrijventerrein verzachten.</p>
Waterbergingsgebied	<p>Gebied waar, in tijden van overvloedige neerslag, water tijdelijk vastgehouden kan worden.</p>





# Literatuur

Publicist	Titel	Datum
Dienst Landelijk Gebied	Landschapsplan A67 Limburg, t.b.v. beheerplan wegbeheer 2000	1999
Dienst Landelijk Gebied	Uitwerkingen landschapsplan A67 Limburg	2001
Dienst Landelijk Gebied	Landschapsplan A67 Noord Brabant	
	Routevisie A2	
VROM, LNV, VenW	MJPO (Meerjaren Programma Ontsnippering)	2004
ARCADIS Nederland B.V.	Detailering no-regret maatregelen A67	2010
VenW / DGMO	Afspraken uitvoering actieprogramma wegen pakket A67 en A58	2009
	<a href="http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/">www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/</a>	
	<a href="http://www.brabant.nl/kaarten/natuur-en-landschap-kaarten/natuurbeheerplan-2011.aspx">http://www.brabant.nl/kaarten/natuur-en-landschap-kaarten/natuurbeheerplan-2011.aspx</a>	
	<a href="http://www.brabant.nl/dossiers/dossiers-op-thema/ruimtelijke-ordering/verordening-ruimte.aspx">http://www.brabant.nl/dossiers/dossiers-op-thema/ruimtelijke-ordering/verordening-ruimte.aspx</a>	
Heusschen en Copier BV	Landschapsplan Klavertje 4	2010
Provincie Noord - Brabant	Integrale gebiedsopgaven	
Dienst Landelijk Gebied	Schetsschuit Middengebied Eindhoven-Helmond	2009





# Colofon



Provincie Noord-Brabant



## Opdrachtgevers

Ministerie van V&W, Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Provincie Noord-Brabant, Provincie Limburg, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven in samenwerking met Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

## Status

Definitief: 19 november 2010

## Auteurs

Ard van Eck

Wouter Schik

Anne-Martine Kruidering

Projectleider, ARCADIS Nederland BV

Landschapsarchitect BNT, ARCADIS Nederland BV

Ecoloog, ARCADIS Nederland BV

Martine Leeuwis

Carole Sturkenboom

Herman Lacroix

Willemien de Wolde

Wilfried Jansen of Lorkeers

Procesmanager, ARCADIS Nederland BV

Landschapsontwerper, ARCADIS Nederland BV

Landschapsontwerper, ARCADIS Nederland BV

Stagiair, ARCADIS Nederland BV

Illustraties, ARCADIS Nederland BV

## Gecontroleerd door:

Ard van Eck

Bertram de Rooij

ARCADIS Nederland BV

Dienst Landelijk Gebied, Regio Zuid

## Vrijgegeven door:

Ulsula Blom

ARCADIS Nederland BV

C03031.000220



ARCADIS NEDERLAND BV

Lichtenauerlaan 100

Postbus 4205

3006 AE Rotterdam

Tel 010 2532 222

Fax 010 4341 398

www.arcadis.nl

Handelsregister

9036504