

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 19 februari 2019 over de Ontwerp Structuurvisie A67 Leenderheide – Zaarderheiken (Kamerstuk 35 147, nr. 1).

De vragen en opmerkingen zijn op 27 maart 2019 aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 25 april 2019 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Rijkers

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met genoegen kennisgenomen van de Ontwerp-Structuurvisie A67 Leenderheide – Zaarderheiken (hierna: de Ontwerp-Structuurvisie). Deze leden hebben nog de volgende vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de Ontwerp-Structuurvisie. Deze leden hebben de volgende vragen en opmerkingen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de Ontwerp-Structuurvisie en hebben enkele vragen en opmerkingen.

Algemeen

De leden van de VVD-fractie vragen wanneer automobilisten de verbeterde verkeersdoorstroming gaan ervaren. Wanneer wordt met de bouw begonnen en wanneer is het wegtraject naar verwachting klaar voor gebruik? Deze leden vragen wanneer het resterend stuk vanaf Gelderop naar Zaarderheiken gepland is. Hoeveel geld mist er nog om de rest van de A67 aan te pakken en in welke fasering dat zou kunnen? Ook vragen deze leden wat daar voor nodig is.

De leden van de CDA-fractie constateren dat de doorstroming en verkeersveiligheid op de A67 tussen knooppunten Leenderheide en Zaarderheiken te wensen over laat. Deze leden vinden het goed dat dit wordt aangepakt.

De leden van de CDA-fractie hebben meermaals vragen gesteld over de A67 vanwege de ernstige ongelukken die regelmatig voorkomen. Kan de minister aangeven hoe de Ontwerp-Structuurvisie ervoor gaat zorgen dat de kans op deze ernstige ongelukken gaat afnemen? Welk effect verwacht de minister van de Smart Mobility maatregelen op de verkeersveiligheid? Zullen de verschillende maatregelen ook de kans op ongelukken met vrachtwagens doen afnemen? Deze leden lezen in de Ontwerp-Structuurvisie dat een

aandachtspunt de verkeersonveiligheid blijft die is gerelateerd aan het rijgedrag van zowel vracht- als personenverkeer en de technische staat van de voertuigen, met name het vrachtverkeer. Hoe wordt met dit aandachtspunt omgegaan?

De leden van de CDA-fractie vinden het een goede ontwikkeling dat het in de Programmaraad SmartwayZ.NL genomen besluit in lijn is met de motie Remco Dijkstra c.s. (Kamerstuk 35000 A, nr. 39). Kan de minister aangeven hoe het resterend budget voor de A67 beschikbaar wordt gehouden voor het programma SmartwayZ.NL?

De leden van de CDA-fractie lezen verder dat in de Ontwerp-Structuurvisie nog geen keuze is gemaakt voor de uitvoering van de aansluiting Geldrop. Wanneer wordt deze keuze wel gemaakt? Deze leden vragen hoe het kan dat het wegvak tussen de aansluitingen Geldrop en Someren en verder door naar de aansluiting Asten in de analyse van de verkeerseffecten voor de situatie in 2030 een relatief hoge IC-verhouding (de verhouding intensiteit en capaciteit op een baanvak) laat zien, maar dat uit de dynamische modellen blijkt dat dit niet zou leiden tot filevorming. Er wordt verder aangegeven dat de verbreding van twee naar drie rijstroken vooralsnog niet doorgezet zal worden tot de aansluiting Someren en verder tot Asten. Kan de minister aangeven wat redenen kunnen zijn om hier in de toekomst wel toe te besluiten? Is de minister bereid de wegvakken Geldrop - Asten en Sevenum - Venlo van de A67 en de A73 intensief te monitoren en te evalueren, zodat bij structurele knelpuntvorming versneld over kan worden gegaan tot aanvullende maatregelen?

De leden van de CDA-fractie lezen in de diverse onderliggende rapporten van de Ontwerp-Structuurvisie dat er een capaciteitsknelpunt is op de parallelbaan van de A73 bij het knooppunt Zaarderheiken (in zuidelijke richting). Daarbij wordt geconcludeerd dat de beoogde extra rijstrook tussen knooppunt Zaarderheiken en aansluiting Maasbree geen meerwaarde heeft, omdat het alleen de file zou verplaatsen. Is het echter niet zo dat deze maatregel voorkomt dat knooppunt Zaarderheiken volledig dichtslibt door de terugslag van de file in de avondspits? Zou dit niet een eerste stap kunnen zijn naar twee keer drie rijstroken tussen de knooppunten Zaarderheiken en Tiglia? Is de minister bereid deze maatregel in het verdere proces nog te overwegen in relatie tot de mogelijkheden van Smart Mobility oplossingen?

Deze leden zijn benieuwd wat de toekomstvisie van de minister is als eindbeeld van de A67. Wat is in de toekomst nodig om een goede goederencorridor over de weg tussen de mainports van de Randstad en Antwerpen naar het Europese achterland tot stand te brengen en Brainport Eindhoven én Greenport Venlo een extra kwaliteitsimpuls op het vlak van bereikbaarheid te geven?

De leden van de GroenLinks-fractie betreuren het dat het probleem van files en ongelukken door drukte op de weg, als gevolg van teveel vracht- en autoverkeer, wederom wordt opgelost door asfalt toe te voegen in plaats van primair te zoeken naar mogelijkheden om de verkeersvraag te verminderen. Op het hele oost-west goederentraject in Brabant zou een forse investering in het spoor, met name in de capaciteit van en leefbaarheid om de Brabantroute, een veel duurzamere oplossing zijn geweest. Waarom is dat niet overwogen?

Deze leden stellen vast dat met het investeren in de capaciteit van een asfaltknelpunt wederom de klassieke kortetermijnoplossing is gekozen, zonder oog voor de structurele problemen of duurzame oplossingen voor de lange termijn. Door de wegcapaciteit te vergroten verdwijnt voor gebruikers de incentive om alternatieve oplossingen te vinden voor het gebruik van deze weg. Daarmee wordt de verkeersvraag over de hele route groter en ontstaan er wederom knelpunten elders op de route. Heeft de minister een analyse laten maken waar het volgende knelpunt zich gaat voordoen? Heeft de minister een plan voor de oplossing daarvan?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn blij dat er voor dit traject ook wordt gekeken naar

manieren om de verkeersvraag te verminderen met Smart Mobility projecten. Deze leden vinden het wel jammer dat deze vrijblijvend zijn en dat met het verbreden van de wegcapaciteit voor veel automobilisten de incentive vervalt om de auto te laten staan of de spits te mijden. Dergelijke maatregelen hebben een pull- en een push-factor nodig om te werken. Om de spitsprojecten om de spits te vermijden een kans te geven kunnen deze niet samenvallen met een vergroting van de wegcapaciteit. De milieueffectrapportage (mer) stelt heel duidelijk dat de effecten van de Smart Mobility projecten teniet worden gedaan door de verkeersaantrekkende werking van de verbreding. Waarom is er niet voor gekozen om eerst met Smart Mobility maatregelen de verkeers- en spitsvraag te verminderen alvorens de asfaltplannen uit te werken?

De leden van de GroenLinks-fractie kunnen zich goed voorstellen dat veel omwonenden van deze snelweg uitkijken naar de beloofde verbetering van de geluidsschermen. Desondanks neemt de geluidsoverlast in elk scenario en op enkele punten fors toe, tot wel 3 decibel extra. De vergroting van de wegcapaciteit leidt er ook toe dat de autonome groei van het verkeer en dus de overlast, zowel langs de snelweg als het onderliggend wegennet, niet afneemt. De verschillen zijn niet groot, maar door vooral in te zetten op maatregelen die het verkeer doen afnemen, is het wel een gemiste kans. Deze leden betreuren dat.

II Reactie van de Minister

Ik wil de leden van de fracties van de VVD, CDA en GroenLinks dankzeggen voor hun vragen en opmerkingen over de Ontwerp-Structuurvisie A67 Leenderheide – Zaarderheiken (Kamerstuk 35 147, nr. 1). Met belangstelling is kennisgenomen van de vragen en opmerkingen van de leden van deze fracties.

Hieronder ga ik in op de vragen die zijn voorgelegd. Bij de beantwoording daarvan volg ik zoveel mogelijk de volgorde van het verslag, behoudens waar de fracties eenzelfde vraag hebben gesteld.

Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie vragen wanneer automobilisten de verbeterde verkeersdoorstroming gaan ervaren.

In aanvulling en vooruitlopend op de verbreding van het gedeelte van de A67 tussen Leenderheide en Geldrop worden maatregelen uitgevoerd om de verkeersveiligheid en de doorstroming te verbeteren. Voor de maatregelen zijn geen planologische besluiten nodig. De maatregelen moeten wel worden voorbereid door wegbeheerders. De voorbereiding van de korte termijn maatregelen wordt dit jaar opgestart. Als eerste is opdracht gegeven te starten met de maatregelen de bewegwijzering aan te passen.

De leden van de VVD fractie vragen wanneer met de bouw wordt begonnen en het wegtraject naar verwachting klaar is voor gebruik?

Na afronding van de inspraakprocedure en ontvangst van de reacties van de wettelijke adviseurs waaronder de commissie m.e.r. zal ik de Definitieve Structuurvisie vaststellen die voor behandeling aan u wordt voorgelegd waarna het (ontwerp) Tracébesluit moet worden opgesteld. Naar aanleiding van de besluitvorming zal de planning hiervoor worden herijkt.

De leden van de VVD fractie vragen wanneer het resterend stuk vanaf Geldrop naar Zaarderheiken gepland is en hoeveel geld er nog mist om de rest van de A67 aan te pakken en in welke fasering dat zou kunnen en wat daar voor nodig is?

De verbreding wordt toekomstvast uitgevoerd door in het ontwerp rekening te houden met de mogelijkheid van het later doortrekken van een derde rijstrook richting Someren. Binnen SmartwayZ.NL wordt de verkeerskundige situatie op het netwerk in Zuid-Nederland gemonitord en geëvalueerd, specifiek betreffende de functie van de A67 in het (internationale) netwerk en regionale netwerk (de zogenaamde robuuste rand) voor Zuidoost Brabant. Op basis van de monitoring en evaluatie kunnen de betrokken partijen in het programma SmartwayZ.NL afwegen of en wanneer aanvullende maatregelen nodig zijn op de A67, of eventuele op andere plaatsen in het nationale en/of regionale netwerk. Eerder is geschat dat deze verbreding van Leenderheide tot Zaarderheiken ca. €400 - €700 mln kost. Dit past niet in het beschikbaar budget. Op dit moment is geen verbreding gepland van Geldrop naar Zaarderheiken.

Vragen en opmerkingen van de leden van de CDA-fractie

De leden van de CDA fractie vragen hoe de Ontwerp-Structuurvisie ervoor gaat zorgen dat de kans op deze ernstige ongelukken gaat afnemen?

De meeste ongelukken op de A67 op het traject Leenderheide – Zaarderheiken vinden plaats bij de aansluiting Geldrop. In het voorkeursalternatief heb ik opgenomen dat extra capaciteit zal worden toegevoegd tussen Leenderheide en Geldrop. Daarnaast zal deze aansluiting worden aangepast, zodat de problemen met in- en uitvoegend verkeer wordt verkleind. Ook de overige maatregelen zullen bijdragen aan het verkleinen van de kans op ernstige ongelukken. Uit de analyses blijkt bijvoorbeeld dat veel incidenten waar vrachtwagens bij betrokken zijn, te maken hebben met problemen met de banden. In het voorkeursbesluit is opgenomen dat door middel van meten van bandenspanning chauffeurs erop worden geattendeerd als hun banden niet in orde zijn. De bandenspanning wordt elektronisch gemeten en chauffeurs worden 'in car', of via elektronische borden naast de weg geïnformeerd. Dit draagt ook bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op de A67.

De leden van de CDA fractie vragen welk effect wordt verwacht van de Smart Mobility maatregelen op de verkeersveiligheid?

De verwachting is dat de Smart Mobility-maatregelen een positief effect hebben op de verkeersveiligheid. De maatregelen voor het vergemakkelijken van het in- en uitvoegen en het verminderen van de incidenten a.g.v. slechte banden zijn genomen met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid op de A67.

Zullen de verschillende maatregelen ook de kans op ongelukken met vrachtwagens doen afnemen?

Een grote stroom vrachtverkeer leidt tot colonnevorming. Deze rijen vrachtverkeer op de rechter rijbaan maken in en uitvoegen lastiger. In alle alternatieven worden in- en uitvoegstroken verlengd, zodat verkeer meer ruimte en tijd heeft om in- of uit te voegen tussen het vrachtverkeer. Een duidelijke verbetering treedt op tussen Geldrop en Eindhoven (in beide richtingen). Door de bestaande in- en uitvoegstrook te vervangen door een weefvak hoeft de grote stroom personenverkeer tussen deze plaatsen niet meer in en uit te voegen tussen de vrachtwagens. In de meeste gevallen worden hiermee 4 rijbaanwisselingen

(invoegen, vrachtwagen(s) inhalen, terug naar rechts, uitvoegen), voorkomen. Dit komt de doorstroming en verkeersveiligheid ten goede. Zoals hierboven gemeld is in het voorkeursbesluit tevens opgenomen dat door middel van meten van bandenspanning chauffeurs erop worden geattendeerd als hun banden niet in orde zijn. Dit draagt ook bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op de A67.

Andere maatregelen zoals een inhaalverbod voor vrachtverkeer zijn ook overwogen. Onderzoek laat echter zien dat dit duidelijke nadelen oplevert omdat dit colonnevorming zou versterken en snelheidsverschillen tussen personenverkeer op de linkerrijstrook en vrachtverkeer op de rechterrijstrook groter worden, waardoor de verkeersveiligheid slechter wordt.

De leden van de CDA fractie lezen in de Ontwerp-Structuurvisie dat een aandachtspunt de verkeersonveiligheid blijft die is gerelateerd aan het rijgedrag van zowel vracht- als personenverkeer en de technische staat van de voertuigen, met name het vrachtverkeer. Hoe wordt met dit aandachtspunt omgegaan?

Het verbeteren van het rijgedrag geldt breder dan alleen de A67 en daarom zal worden aangesloten bij de landelijke campagnes (bijvoorbeeld Mono). Voor de technische staat wordt nu in eerste instantie ingezet op de banden van vrachtwagens. Uit onderzoek blijkt dat incidenten vaak te maken hebben met een te lage bandenspanning. Zoals hierboven aangegeven is in het voorkeursalternatief opgenomen dat chauffeurs, door middel van het meten van bandenspanning, erop worden geattendeerd als hun banden niet op orde zijn.

De leden van de CDA-fractie vinden het een goede ontwikkeling dat het in de Programmaraad SmartwayZ.NL genomen besluit in lijn is met de motie van het lid Remco Dijkstra c.s. (Kamerstuk 35 000 A, nr. 39). Kan de minister aangeven hoe het resterend budget voor de A67 beschikbaar wordt gehouden voor het programma SmartwayZ.NL?

In het Programma SmartwayZ hebben rijk en regio voor dit project € 212 mln beschikbaar gesteld, waarvan € 55 mln afkomstig van de provincie Noord-Brabant, € 3 mln van de provincie Limburg en € 154 mln van het rijk. In de Programmaraad SmartwayZ.NL is de afspraak gemaakt dat de infrastructurele en infragebonden maatregelen worden bekostigd uit de middelen die binnen SmartwayZ zijn gereserveerd voor de A67. Het maatregelpakket (korte en lange termijn) is geraamd op € 154 mln, waarvan € 6 mln niet weggebonden smart mobility maatregelen. Daarbij is afgesproken dat resterende budget gereserveerd blijft voor het programma SmartwayZ.NL. Dit is conform eerder genoemde motie van het lid Remco Dijkstra c.s. (Kamerstuk 35 000 A, nr. 39). Bij het vaststellen van de definitieve Structuurvisie zal ik definitieve financiële afspraken maken en deze weergeven binnen de begroting en het MIRT overzicht. Hierover wordt u later geïnformeerd.

De leden van de CDA-fractie lezen verder dat in de Ontwerp-Structuurvisie nog geen keuze is gemaakt voor de uitvoering van de aansluiting Geldrop. Wanneer wordt deze keuze wel gemaakt?

In het Ontwerp Tracébesluit zal worden aangegeven hoe de aansluiting Geldrop wordt vormgegeven.

De leden van de CDA fractie vragen hoe het kan dat het wegvak tussen de aansluitingen Geldrop en Someren en verder door naar de aansluiting Asten in de analyse van de

verkeerseffecten voor de situatie in 2030 een relatief hoge IC-verhouding (de verhouding intensiteit en capaciteit op een baanvak) laat zien, maar dat uit de dynamische modellen blijkt dat dit niet zou leiden tot filevorming.

Een hoge IC-verhouding is één van de factoren voor filevorming. Echter, ook andere factoren spelen een rol. Het gaat onder andere om de vormgeving van de weg en de mate waarin er rijbaanwisselingen zijn. In het dynamisch model worden deze verschillende factoren bij elkaar gebracht en kan er een uitspraak worden gedaan over de verwachte filevorming.

De leden van het CDA merken op dat wordt aangegeven dat de verbreding van twee naar drie rijstroken vooralsnog niet doorgezet zal worden tot de aansluiting Someren en verder tot Asten en vragen wat redenen kunnen zijn om hier in de toekomst wel toe te besluiten?

De verbreding wordt toekomstvast uitgevoerd door in het ontwerp rekening te houden met de mogelijkheid van het later doortrekken van een derde rijstrook richting Someren. Binnen SmartwayZ.NL wordt de verkeerskundige situatie op het netwerk in Zuid-Nederland gemonitord en geëvalueerd, specifiek betreffende de functie van de A67 in het (internationale) netwerk en regionale netwerk (de zogenaamde robuuste rand) voor Zuidoost Brabant. Op basis van de monitoring en evaluatie kunnen de betrokken partijen in het programma SmartwayZ.NL afwegen of en wanneer aanvullende maatregelen nodig zijn op de A67, of eventueel op andere plaatsen in het landelijke en/of regionale wegennet.

Is de minister bereid de wegvakken Geldrop - Asten en Sevenum - Venlo van de A67 en de A73 intensief te monitoren en te evalueren, zodat bij structurele knelpuntvorming versneld over kan worden gegaan tot aanvullende maatregelen?

Ja, zoals hierboven toegelicht wordt de situatie op de A67 binnen het Programma SmartwayZ.NL gemonitord en geëvalueerd. De A73 zit in de periodieke monitoring van het rijk.

De leden van de CDA-fractie lezen in de diverse onderliggende rapporten van de Ontwerp-Structuurvisie dat er een capaciteitsknelpunt is op de parallelbaan van de A73 bij het knooppunt Zaarderheiken (in zuidelijke richting). Daarbij wordt geconcludeerd dat de beoogde extra rijstrook tussen knooppunt Zaarderheiken en aansluiting Maasbree geen meerwaarde heeft, omdat het alleen de file zou verplaatsen. Is het echter niet zo dat deze maatregel voorkomt dat knooppunt Zaarderheiken volledig dichtslibt door de terugslag van de file in de avondspits? Zou dit niet een eerste stap kunnen zijn naar twee keer drie rijstroken tussen de knooppunten Zaarderheiken en Tiglia? Is de minister bereid deze maatregel in het verdere proces nog te overwegen in relatie tot de mogelijkheden van Smart Mobility oplossingen?

Er wordt niet besloten tot aanpassing van de 'zuidwestboog' van Knooppunt Zaarderheiken (A67 naar A73). Hiermee zou weliswaar een de doorstroming op de parallelstructuur worden verbeterd, maar dit zal er toe leiden dat een nieuwe filekiem ontstaat op de (drukkere) hoofdrijbaan van de A73 waar nu geen file is. De file zou dus alleen worden verplaatst. De verbreding van de A73 tussen Zaarderheiken en Tiglia naar 2x3 rijstroken maakt geen onderdeel uit van de verkenning A67 Leenderheide – Zaarderheiken. Er is op dit traject ook geen knelpunt aanwezig en er is geen geld voor gereserveerd.

De leden van de CDA fractie vragen wat de toekomstvisie van de minister is als eindbeeld van de A67 en wat in de toekomst nodig is om een goede goederencorridor over de weg tussen de mainports van de Randstad en Antwerpen naar het Europese achterland tot stand te brengen en Brainport Eindhoven én Greenport Venlo een extra kwaliteitsimpuls op het vlak van bereikbaarheid te geven?

De A67 vervult een belangrijke rol in de bereikbaarheid van Zuid-Nederland en daarbinnen de Brainport Eindhoven en de Greenport Venlo. De weg is belangrijk voor (doorgaand) vrachtverkeer en – als onderdeel van de robuuste randenstructuur – het verkeer in de regio Eindhoven. Vanuit dit perspectief voor de A67 wordt een adaptieve aanpak gehanteerd. De verbreding wordt toekomstvast uitgevoerd door in het ontwerp rekening te houden met de mogelijkheid van het later doortrekken van een derde rijstrook richting Someren. Binnen SmartwayZ.NL wordt de verkeerskundige situatie op het netwerk in Zuid-Nederland gemonitord en geëvalueerd, specifiek betreffende de functie van de A67 in het (internationale) netwerk en regionale netwerk (de zogenaamde robuuste rand) voor Zuidoost Brabant. Op basis van de monitoring en evaluatie kunnen de betrokken partijen in het programma SmartwayZ.NL afwegen of en wanneer aanvullende maatregelen nodig zijn op de A67, of eventueel op andere plaatsen in het landelijke en/of regionale wegennet. Acties in de Programma- aanpak Goederencorridors vinden plaats bovenop de aanpak in de Ontwerp-Structuurvisie A67.

Vragen en opmerkingen van de leden van de GroenLinks-fractie

Op het hele oost-west goederentraject in Brabant zou een forse investering in het spoor, met name in de capaciteit van en leefbaarheid om de Brabantroute, een veel duurzamere oplossing zijn geweest. Waarom is dat niet overwogen?

De groei van (goederen)transport op de oost west corridor wordt gefaciliteerd met een aanpak gericht op het spoor en de weg. In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) wordt door de aanpak van het tracé Meteren-Boxtel op de Brabantroute ruimte gecreëerd voor groei van de vervoersbehoefte in de komende jaren. Momenteel wordt in het Toekomstbeeld OV de toekomstige vervoersbehoefte verder verkend. Bovendien is voor het oost-west goederenvervoer in het verleden de Betuweroute aangelegd en wordt in het kader van de MIRT Goederencorridor Zuidoost het duurzaam accommoderen van goederenvervoer integraal aangepakt. In 2015 hebben Rijk en regio overeenstemming bereikt over het starten van een programma Bereikbaarheid Zuid Nederland, later SmartwayZ.NL genoemd (Kamerstuk 34 300 A, nr. 16). Als onderdeel daarvan is afgesproken een verkenning voor de A67 te starten met als uitgangspunt 'Smart Mobility waar mogelijk, capaciteitsvergroting waar nodig'. Om hier invulling aan te geven is een verkenning gestart.

Heeft de minister een analyse laten maken waar het volgende knelpunt zich gaat voordoen? Heeft de minister een plan voor de oplossing daarvan?

Met de maatregelen in de Ontwerp-Structuurvisie worden de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid aangepakt en verbeterd. De ontwikkelingen op het netwerk in Zuid Nederland en de A67 worden binnen het programma SmartwayZ.NL gemonitord. Daar zal uit blijken of er knelpunten ontstaan.

Waarom is er niet voor gekozen om eerst met Smart Mobility maatregelen de verkeers- en spitsvraag te verminderen alvorens de asfaltplannen uit te werken?

Met uitsluitend smart mobility-maatregelen kunnen de opgaven op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid op het traject op dit moment nog onvoldoende worden aangepakt. Dit is het resultaat van het onderzoek dat in de verkenning is uitgevoerd. Daarom bestaat het alternatief uit een combinatie van maatregelen, bestaande uit het toevoegen van capaciteit en (slimme) mobiliteitsmaatregelen. Van de onderzochte alternatieven in de verkenning brengt het in de voorkeursbeslissing geselecteerde voorkeursalternatief het reistijdverlies op het netwerk het sterkst terug.