



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

MIRT-Verkenning A67 Leenderheide – Zaarderheiken

Nota van Beantwoording Voornemen

Reactie op de zienswijzen op het voornemen om een structuurvisie op te stellen

Datum 9 april 2018
Status Definitief

Colofon

Uitgegeven door	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Informatie	Tom van Tilborg
Telefoon	06-15359690
Fax	
Uitgevoerd door	Projectteam MIRT-Verkenning A67 Leenderheide - Zaarderheiken
Opmaak	
Datum	9 april 2018
Status	Definitief
Versienummer	1.0

Inhoud

- 1 Inleiding 6**
- 2 Beantwoording zienswijzen 7**

1 Inleiding

Op donderdag 4 januari 2018 is het voornemen gepubliceerd om een structuurvisie op te stellen voor de A67 tussen de knooppunten Leenderheide en Zaarderheiken. Voor deze Structuurvisie worden de milieueffecten in een milieueffectrapport (planMER) onderzocht.

Van vrijdag 5 januari tot en met donderdag 1 februari 2018 was er de gelegenheid om een zienswijze in te dienen op dit voornemen. Gedurende deze periode lag de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) ter inzage. Deze beschrijft de alternatieven die onderzocht worden in het kader van de MER. Daarnaast is in de NRD te lezen hoe deze alternatieven tot stand zijn gekomen en welke effecten in de komende tijd in beeld worden gebracht om een keuze tussen de alternatieven mogelijk te maken.

Gedurende de zienswijze periode zijn 40 zienswijzen binnengekomen van overheden, belangenorganisaties, weggebruikers en omwonenden. Hierin worden suggesties aangedragen over de te onderzoeken alternatieven en gesignaleerde knelpunten, maar ook over de onderzoeksaanpak.

Beantwoording zienswijzen

Vanaf de volgende pagina worden de binnengekomen zienswijzen beantwoord. De zienswijzen zijn geanonimiseerd en op volgorde van binnenkomst weergegeven.

In de tabel zijn steeds in de linker kolom de hoofdpunten uit de zienswijze weergegeven, in de rechter kolom is de beantwoording opgenomen. In de beantwoording is steeds per zienswijze aangegeven wat we hiervan meenemen in het vervolg van de Verkenning.

2 Zienswijzen

Zienswijze 1

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) De file staat structureel in de ochtend richting Eindhoven en in de avond in de richting van Venlo. De aanpassingen mogen er niet toe leiden dat de file straks in omgekeerde richting staat.</p>	<p>Het beeld van de optredende files komt overeen met de knelpuntanalyse van de MIRT-Verkenning. De knelpuntanalyse is terug te vinden in de Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen, die te vinden is op de website van de MIRT-Verkenning onder documenten: https://mirta67leenderheidezaarderheiken.nl/over+deze+mirt-verkenning/documenten/default.aspx</p> <p>De effecten van de voorgestelde oplossingsrichtingen op de doorstroming op de A67 en de omliggende wegen worden in de komende fase uitvoerig in beeld gebracht en spelen een rol in het bepalen van het voorkeursalternatief.</p>
<p>b) Op het stuk A67 net na Zaarderheiken richting Duitsland heeft bij de 1ste afslag na de Maas ook een aandachtspunt.</p>	<p>Het genoemde deel van de A67 is geen onderdeel van de huidige Verkenning. Bij de uitwerking van de kansrijke maatregelen kijken we wel naar de effecten op het omliggende wegennet en zal zichtbaar worden of en zo ja waar mogelijk toekomstige knelpunten kunnen ontstaan. Dit kan aanleiding zijn voor het starten van een nieuw project.</p>
<p>c) Op momenten dat er minder inhalend vrachtverkeer is wordt de doorstroming aanzienlijk bevorderd!</p> <p>Inhalend vrachtverkeer icm treintjes vrachtwagens leveren irritatie op EN gevaarlijke situaties bij op- en afritten.</p>	<p>Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is er in 2014 voor gekozen om het inhaalverbod voor vrachtwagens op de A67 te verwijderen. Het inhaalverbod zorgde voor nog langere pelotons met vrachtwagens op de rechterrijstrook. Deze aaneengesloten pelotons bemoeilijken het invoegen van het overige verkeer op de snelweg.</p> <p>Als onderdeel van de Smart Mobility-maatregelen wordt onderzocht of een adaptief inhaalverbod voor vrachtwagens kan worden ingesteld: een inhaalverbod op de momenten dat de situatie op de weg dit toelaat.</p>

<p>d) De in mijn ogen kritische plekken zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oprit Geldrop richting Eindhoven • Toerit A67 van A2 en N2 bij Leenderheide in de avond. • Oprit van de A73 voor afslaand verkeer van de A67 loopt vol, met als gevolg langzaam rijdend verkeer en gevaarlijke situaties op de A67 	<p>De genoemde kritische plekken komen ook naar voren in de knelpuntanalyse van de MIRT-Verkenning. Binnen de Verkenning wordt gezocht naar een oplossing voor deze knelpunten. De knelpuntanalyse is terug te vinden in de Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen, die te vinden is op de website van de MIRT-Verkenning (www.mirta67.nl).</p>
<p>e) Angst voor zware voertuigen die door de middenberm en vangrail schieten. Hoe is dit te voorkomen?</p>	<p>Bij de uitwerking van de alternatieven wordt de richtlijn gehanteerd die van toepassing is op snelwegen. De richtlijn is mede gebaseerd op verkeersveiligheidsaspecten. Als wordt voldaan aan de richtlijn wordt ook voldaan aan eisen ten aanzien van de verkeersveiligheid. Daarbij gaat het ook om een afdoende veilige scheiding tussen rijbanen.</p>
<p>f) Veel bestuurders hebben de focus niet op de weg, maar op iets anders (meestal smartphone). Dit leidt tot onrustig rijgedrag en irritatie.</p>	<p>Het genoemde aandachtspunt komt ook naar voren in de knelpuntanalyse van de MIRT-Verkenning. Binnen de Verkenning wordt gezocht naar een oplossing voor de gesignaleerde knelpunten. De knelpuntanalyse is terug te vinden in de Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen, die te vinden is op de website van de MIRT-Verkenning (www.mirta67.nl).</p> <p>Als onderdeel van het pakket Smart Mobility worden maatregelen onderzocht om het rijgedrag (en daarmee de verkeersveiligheid) te verbeteren.</p>

Zienswijze 2

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Het parkeren van vrachtwagens op vluchtstroken is een groot probleem. Aanwezige parkeerplekken zijn te klein. Er moet een oplossing gezocht worden voor de Europese richtlijn dat er in weekend niet meer mag overnacht worden in vrachtwagens.	Het genoemde aandachtspunt komt ook naar voren in de knelpuntanalyse van de MIRT-Verkenning. Binnen de Verkenning wordt gezocht naar een oplossing voor de gesignaleerde knelpunten. De knelpuntanalyse is terug te vinden in de Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen, die te vinden is op de website van de MIRT-Verkenning (www.mirta67.nl).
b) De A67 moet verbreed worden naar 2x3 over het gehele traject tot Venlo.	De genoemde maatregel is in fase 1 van de Verkenning onderzocht. Deze is afgefallen omdat de maatregel veel duurder is dan een gedeeltelijk verbreding en maar weinig extra bijdraagt aan de oplossing van de gesignaleerde problemen. Een nadere onderbouwing staat op pagina 25 van de Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen, die te vinden is op de website van de MIRT-Verkenning (www.mirta67.nl).

Zienswijze 3

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Het OV in de regio wordt steeds verder versoberd, waardoor de auto de enige optie is. Zorg voor goed en royaal OV, in combinatie met P&R voorzieningen rond Eindhoven.	<p>Als onderdeel van het pakket Smart Mobility worden maatregelen onderzocht om het woon-werkverkeer in de spits op de A67 naar Eindhoven te verminderen.</p> <p>Het bieden van een alternatieve vervoerswijze door het verbeteren van het openbaar vervoer, verbeteren van fietsverbindingen of aanleg van P&R-voorzieningen maakt daar ook onderdeel van uit.</p>
b) Verbeteren van het rijgedrag door informatievoorziening (bv. leren ritsen en dat ondersteunen met bebording) is ook onderdeel van Smart Mobility	Als onderdeel van het pakket Smart Mobility worden maatregelen onderzocht om het rijgedrag (en daarmee de verkeersveiligheid) te verbeteren. Ook informatievoorziening maakt daar onderdeel van uit.
c) Auto's die op het laatste moment uitvoegen zorgen voor irritaties. Zorg voor lange uitvoegstroken, gescheiden van de hoofdrijbaan.	<p>Bij de uitwerking van de alternatieven wordt de richtlijn gehanteerd die van toepassing is op snelwegen. De richtlijn bevat een onderdeel over de lengte van uitvoegstroken.</p> <p>Het is bekend (onder andere uit de participatie) dat rijgedrag kan leiden tot onveilige situatie en tot irritatie bij andere weggebruikers. In het kader van het project wordt (onder de vlag van Smart Mobility) ook gekeken naar mogelijkheden om het rijgedrag te beïnvloeden.</p>
d) Stimuleren van motorrijden (mogelijke oplossing voor fileproblematiek)	Binnen het onderdeel Smart Mobility van de Verkenning wordt onder andere gekeken naar mogelijkheden om alternatieve manieren van mobiliteit te stimuleren en de te faciliteren. Daarin kan ook de motor (als een alternatief voor de auto) een rol spelen.
e) Het doortrekken van de N2 naar Geldrop kan een oplossing zijn voor het vele verkeer vanuit Geldrop naar Eindhoven.	Zie de beantwoording van zienswijze 2b. Dit geldt ook voor de genoemde oplossing, die binnen de Verkenning het doortrekken van de parallelstructuur heet.

Zienswijze 4

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) Een geluidswal ter hoogte van Liessel en Asten, daar de weg daar voor een groot deel hoog boven het maaiveld ligt, draagt de herrie/ het geluid veel verder.</p>	<p>In de MIRT-Verkenning worden alle effecten van de onderzochte alternatieven in beeld gebracht, waaronder geluid. We laten zien welke verandering er zal optreden indien de alternatieven worden gerealiseerd, en of de toekomstige situatie (wanneer de maatregelen gerealiseerd zijn) kan voldoen aan de wettelijke norm. Daarbij wordt er een inschatting gemaakt van welke maatregelen getroffen moeten worden om de geluidsoverlast terug te brengen tot een niveau dat wel voldoet. Een geluidsschermbaan is dan een van de mogelijke maatregelen.</p> <p>In de volgende fase (planuitwerkingsfase) wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt en zal duidelijk worden welke (geluids)maatregelen exact getroffen moeten worden om te voldoen aan de wettelijke vereisten.</p> <p>In een eerder stadium zijn al afspraken gemaakt over een geluidsschermbaan ter hoogte van Liessel. Aanleg van dit scherm is uitgesteld totdat duidelijk is of de weg op dit punt verbreed zal worden.</p>
<p>b) Zorg voor een oplossing voor wildkamperende chauffeurs op vluchtstroken en de rommel die ze in de bermen achterlaten.</p>	<p>Zie de beantwoording van zienswijze 2a.</p>
<p>c) Compensatie voor omwonenden als de weg of rijbaan dichterbij woningen toe gelegd/ geplaatst gaat worden.</p>	<p>Compensatie voor personen en bedrijven die benadeeld worden door het verleggen van de weg is vastgelegd in wettelijke regelgeving. Meer informatie hierover is te vinden op de website: https://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/index.aspx</p>

Zienswijze 5

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Eventueel vluchtstroken gebruiken als rijbaan zoals de A2.	De genoemde maatregel is in fase 1 van de Verkenning onderzocht. Deze is afgefallen omdat de maatregel minder oplossend vermogen heeft dan een verbreding naar 2x3 rijstroken. Een nadere onderbouwingstaat op pagina 25 van de Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen, die te vinden is op de website van de MIRT-Verkenning (www.mirta67.nl).
b) Zorgen dat invoegstroken 2 km doorlopen zodat auto's beter tussen vrachtwagens gevoegd worden	Bij de uitwerking van de alternatieven wordt de richtlijn gehanteerd die van toepassing is op snelwegen. De richtlijn bevat een onderdeel over de lengte van uitvoegstroken. Het is bekend (onder andere uit de participatie) dat rijgedrag kan leiden tot onveilige situatie en tot irritatie bij andere weggebruikers. In het kader van het project wordt (onder de vlag van Smart Mobility) ook gekeken naar mogelijkheden om het rijgedrag te beïnvloeden.

Zienswijze 6

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Aanpassingen moeten zo snel mogelijk plaatsvinden, files met zoveel vrachtwagens zijn levensgevaarlijk. De problematiek op de A67 moet beter onderkend worden en hoog op de agenda komen bij de politiek.	De MIRT-Verkenning is erop gericht om de gesignaleerde problematiek op de A67 op te lossen. Ook vanuit de politiek is er veel aandacht voor de A67. Het kiezen en vervolgens realiseren van een oplossing kost echter tijd. Er zijn landelijk spelregels afgesproken over de stappen die genomen moeten worden. Het eindproduct moet een oplossing zijn waar vele partijen zich in kunnen vinden en herkennen, hiervoor is zorgvuldige afstemming nodig. De stappen waaruit een MIRT-Verkenning bestaat kunt u vinden op www.mirta67.nl
b) Richting Venlo naar Eindhoven weer een matrixbord met info terugplaatsen bij Asten, immers de info op bord maasbrug Venlo wordt vaak tijdens rit achterhaald.	Bedankt voor de suggestie. Bij de verdere uitwerking van de maatregelen wordt ook gekeken naar de informatievoorziening voor de weggebruikers.
c) Wegverbreding van 3 stroken vanaf Asten tot Geldrop of liever nog Eindhoven.	Een verbreding van de A67 naar 2x3 rijstroken tussen Asten en Eindhoven wordt onderzocht binnen de Verkenning. Dit is opgenomen in alternatief drie.
d) Afrit Eindhoven dubbelbaans maken, immers hier gaat veel verkeer van snelweg af.	Binnen de Verkenning wordt specifiek aandacht besteed aan de op- en afritten (ook richting verkeersplein Leenderheide). Het doel is dat de aansluitingen de toekomstige verkeersstromen goed kunnen verwerken. Dit kan betekenen dat de betreffende afrit twee rijstroken krijgt.
e) Richting Eindhoven - Venlo: separate oprit vanaf A2 naar A67 om rotonde Leenderheide te vermijden.	Als wordt bedoeld vanaf de A2 uit de richting Maastricht (vanuit zuid) naar de A67 richting Venlo (richting oost) is het antwoord: als onderdeel van het onderzoek wordt ook gekeken naar de verkeersafwikkeling op het verkeersplein Leenderheide. Aan de hand daarvan zal worden bekeken of maatregelen nodig zijn en zo ja welke, voor de doorstroming op het verkeersplein.
f) Knooppunt Zaarderheiken: De afrit al eerder 2-baans maken en ook 2-baans laten aansluiten op A73.	Het knelpunt bij knooppunt Zaarderheiken is opgenomen in de knelpuntanalyse van de MIRT-Verkenning. De oorzaak van het knelpunt blijkt daarbij stroomafwaarts op de A73 te liggen. Binnen de Verkenning wordt gezocht naar een oplossing voor dit knelpunt, waarmee de toekomstige verkeersstromen goed verwerkt kunnen worden.

Zienswijze 7

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Bij het uitwerken van de alternatieven kijken naar verminderen van geluidsoverlast en luchtvervuiling door aankoop van gronden en aanleg van bos.	Zie ook de beantwoording van zienswijze 4a. De aanleg van beplanting blijkt daarbij in de praktijk geen noemenswaardig effect te hebben op de geluidsbelasting voor de omgeving.
b) Snelheid is nodig. Bij de huidige groei van de economie hoort een betere infrastructuur.	Zie de beantwoording van zienswijze 6a.
c) Het principe van scheiden van transit en lokaal verkeer zou verder kunnen worden doorgevoerd.	Zie de beantwoording van zienswijze 2b en 3e.
d) Het oplossen van de problematiek bij de oprit Leenderheide van de N2 richting Venlo	Het genoemde aandachtspunt komt ook naar voren in de knelpuntanalyse van de MIRT-Verkenning. Binnen de Verkenning wordt gezocht naar een oplossing voor de gesignaleerde knelpunten. De knelpuntanalyse staat in de Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen, die te vinden is op de website van de MIRT-Verkenning (www.mirta67.nl).
e) Veel van het verkeer op de N2 komt van of gaat naar ASML, Vliegveld, HTC en Maxima. In de visie zou dus de geplande (?) oprit bij ASML op de A67 moeten worden meegenomen. Dat zal de N2 serieus verlichten.	Dit valt buiten de scope van de Verkenning. In de Verkenning wordt vanzelfsprekend rekening gehouden met de autonome ontwikkelingen.

Zienswijze 8

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) Wij willen dat het effect van aanleg van het project op Scouting Stratum geminimaliseerd moet worden. Wij willen niet dat voor de wegverandering opnieuw grond van de scouting onteigend wordt. Ook willen wij niet meer last krijgen van geluid. Verkeersgeluid moet zoveel mogelijk gereduceerd worden. Risico op inkomstenderving en opzeggingen leden.</p>	<p>De MIRT-Verkenning A67 heeft betrekking op het gedeelte van de weg tussen de knooppunten Leenderheide en Zaarderheiken. Het terrein van de scouting ligt juist ten westen van knooppunt Leenderheide en daarmee niet binnen het betreffende gebied. Wel zullen binnen de Verkenning ook de externe effecten in dit deel van de omgeving in beeld worden gebracht (zoals geluidsbelasting). Daarbij wordt er een inschatting gemaakt van welke maatregelen getroffen moeten worden om de geluidsoverlast terug te brengen tot een niveau dat wel voldoet. Een geluidscherm is dan een van de mogelijke maatregelen.</p> <p>In de volgende fase (planuitwerkingsfase) wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt en zal duidelijk worden welke (geluids)maatregelen exact getroffen moeten worden om te voldoen aan de wettelijke vereisten.</p> <p>Zie ook de beantwoording van zienswijze 4a.</p>

Zienswijze 9

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) Om de A67 te ontlasten is er behoefte aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rechtstreekse fietsverbindingen vanuit de dorpen • Betere busverbindingen naar Eindhoven • P&R plaatsen bij Eindhoven 	Zie ook de beantwoording van zienswijze 3a.
<p>b) Aanleg van geluidsschermen en het terugbrengen van de maximumsnelheid om de geluidsoverlast terug te dringen.</p>	Zie ook de beantwoording van zienswijze 4a ten aanzien van geluidsoverlast.
<p>c) Laten vervallen van het viaduct Geldrop: hierdoor kan doorgaand vrachtverkeer snelheid houden en ontstaat ruimte voor aanleg van een grote rotonde in Geldrop en een secundaire weg tussen Geldrop en Eindhoven.</p>	<p>Nabij de aansluiting Geldrop wordt de A67 gekruist door de Geldropse weg en de spoorlijn. Deze beide verbindingen moeten worden gehandhaafd. Het opheffen van het viaduct Geldrop door het omlaag brengen van de A67 (op maaiveldniveau) en het omhoog brengen van de Geldropse weg is alleen mogelijk als ook de spoorlijn verdiept wordt aangelegd of over de A67 gaat. Dit vraagt een grote investering, die niet past in het gereserveerd budget. De optie van een aparte weg tussen Geldrop en Eindhoven is in de vorige fase van de Verkenning bekeken en afgefallen.</p>
<p>d) Er moet een commissie komen die de schade voor omwonenden inventariseert.</p>	Zie ook de beantwoording van zienswijze 4c. Het instellen van een commissie voor een specifiek project is daarbij niet gebruikelijk.

Zienswijze 10

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) Ik wil dat onze wijk wordt ontlast van geluid en fijnstof en vraag om een geluidwerend scherm aan te brengen bij de weg langs Geldrop. Deze zou moeten worden geplaatst tussen de Coevering en Bogardeind. Ik vraag om de mogelijkheid te onderzoeken om een extra groenvoorziening met bomen en struiken aan te leggen, waardoor fijnstof en geluid wordt gefilterd.</p>	<p>Zie ook de beantwoording van zienswijze 4a en 7a ten aanzien van geluidsoverlast.</p>
<p>b) Ik ben benieuwd naar de lengte van de toe- en afritten.</p>	<p>In hoofdstuk 4 (Bestaande situatie) van rapportage deel B van de eerste fase van de MIRT-Verkenning is per wegvak informatie over lengte van de op- en afritten opgenomen. Deze rapportage is te vinden op de website van de MIRT-Verkenning onder documenten: https://mirta67leenderheidezaarderheiken.nl/over+deze+mirt-verkenning/documenten/default.aspx</p>
<p>c) Een extra toe- of afrit naar de Technocampus en ASML zou de weg bij Geldrop (toe- en afrit) substantieel ontlasten.</p>	<p>Dit valt buiten de scope van de Verkenning. In de Verkenning wordt vanzelfsprekend rekening gehouden met de autonome ontwikkelingen.</p>

Zienswijze 11

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) In de NRD ontbreken de meekoppelkansen waar in een eerder stadium over gesproken werd. De belangrijkste meekoppelkans die in alle drie de Clusters toch meegenomen zou moeten worden is in mijn zienswijze de 'RUIT', te weten de rondweg van autosnelwegen rond het gebied Eindhoven – Helmond.</p>	<p>De meekoppelkansen zijn inderdaad niet opgenomen in de NRD, waarin vooral beschreven staat hoe de effecten van de mogelijke oplossingen in beeld worden gebracht.</p> <p>In het vervolg van de Verkenning zullen we zeker aandacht blijven besteden aan deze meekoppelkansen: aanvullende kansen die we kunnen verzilveren wanneer we toch aan de slag gaan met de omgeving.</p> <p>Het realiseren van de zogeheten Ruit om Eindhoven zit niet in de autonome ontwikkelingen en past niet binnen de huidige Verkenning.</p>
<p>b) Het is nog onduidelijk hoe de maatregel 'Verminderen (spits) vraag vrachtverkeer' wordt ingevuld. Het lijkt me dan ook onjuist om nu zo'n oplossing in een Cluster op te nemen terwijl het eigenlijk helemaal geen oplossing is.</p>	<p>Het klopt dat in de NRD nog onduidelijk is hoe deze maatregel exact kan worden ingevuld. In de komende periode wordt daarom nader uitgewerkt hoe de specifieke maatregelen eruit kunnen zien en welk effect zij hebben op het gesignaleerde knelpunt. Zodat bij de besluitvorming over het voorkeursalternatief een goede afweging kan worden gemaakt over de maatregelen.</p>
<p>c) Wel een slimme oplossing is een inhaalverbod voor vrachtwagens op het traject Geldrop-Someren. Dat moet wel gepaard gaan met continu handhaven met bijvoorbeeld camera's op de viaducten. Camera's kunnen ook gebruikt worden voor handhaving op weggedrag.</p>	<p>Zie de beantwoording van zienswijze 1c.</p>

Zienswijze 12

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) Files worden naar mijn mening naast het drukke verkeer voornamelijk veroorzaakt door inhalende vrachtwagens en korte invoegstroken bij op en afritten.</p> <p>Vraag is of er toch een inhaalverbod moet komen. Daarnaast verlengen van de in- uitvoegstroken.</p>	<p>Zie de beantwoording van zienswijze 1c ten aanzien van het inhaalverbod voor vrachtwagens.</p> <p>Binnen de Verkenning wordt specifiek aandacht besteed aan de op- en afritten. Het doel is dat de aansluitingen de toekomstige verkeersstromen goed kunnen verwerken. Indien nodig is verlenging daarbij aan de orde.</p>
<p>b) Wat is verhouding vrachtverkeer - personenverkeer?</p>	<p>In hoofdstuk 5 (Gebruik: verkeersintensiteiten en verkeersveiligheid) van rapportage deel B van de eerste fase van de MIRT-Verkenning is per wegvak informatie over de verhouding vrachtverkeer - personenverkeer. Deze rapportage is te vinden op de website van de MIRT-Verkenning onder documenten: https://mirta67leenderheidezaarderheiken.nl/over+deze+mirt-verkenning/documenten/default.aspx</p>

Zienswijze 13

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) De ontwikkelingen van Greenport Venlo leiden tot grote aantallen extra verkeersbewegingen (eigen berekeningen bijgevoegd). Op basis van actuele verkeerstellingen dienen tijdige strategische keuzes te worden gemaakt.	De ontwikkelingen rondom de Greenport zijn verwerkt in het verkeersmodel. We kijken daarbij naar de toekomstige situatie in 2030 en maken een doorkijk naar 2040. In de Verkenning maken we gebruik van het meest recente verkeersmodel waarin de laatste inzichten zijn verwerkt.
b) De oplossing voor de A67 is een verbreding naar tweemaal 3-baans over het hele traject.	Zie de beantwoording van zienswijze 2b.

Zienswijze 14

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) Indien verbreding nodig is, dan alleen op noodzakelijke trajecten. Verbreding over het hele traject is onnodig.</p>	<p>Binnen de Verkenning worden oplossingen gezocht volgens het principe 'Smart Mobility waar het kan, capaciteitsuitbreiding waar het niet anders kan'.</p> <p>Indien er te weinig capaciteit is op een wegvak zal eerst worden gekeken of dit met Smart Mobility-maatregelen kan worden opgelost. Pas als dat niet lukt is capaciteitsuitbreiding aan de orde. Verbreding vindt dus alleen plaats op plekken waar er geen voldoende oplossing is.</p>
<p>b) Het knelpunt zit tussen Geldrop en Leenderheide, waarbij de files worden veroorzaakt door remgedrag in combinatie met de grote snelheidsverschillen. Een mogelijke oplossing is om de maximum snelheid in de spits terug te brengen naar 80km/h (met handhaving).</p>	<p>Als onderdeel van de Smart Mobility-maatregelen wordt onderzocht of een adaptieve maximumsnelheid kan worden ingesteld, waarbij op drukke momenten een lagere maximumsnelheid geldt.</p>
<p>c) Voor veel mensen is OV geen alternatief omdat de bussen niet naar de werklocaties gaan. Experimenteer met bussen over de snelweg naar industrieterreinen.</p>	<p>Zie de beantwoording van zienswijze 3a. Hierbij wordt ook gekeken naar rechtstreekse verbindingen met belangrijke werkgebieden.</p>

Zienswijze 15

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) De matrixborden met snelheden (90/70/50) zorgen voor files, deze moeten worden uitgeschakeld.	<p>Matrixborden boven de snelwegen worden onder andere ingezet voor filedetectie. Door middel van lussen in het wegdek wordt gesignaleerd dat verkeer langzaam rijdt. Het achteropkomende verkeer wordt vervolgens gewaarschuwd door een lagere maximumsnelheid op de borden te tonen.</p> <p>Het doel hiervan is niet in de eerste plaats om files te voorkomen, maar om de verkeersveiligheid te verbeteren door ongevallen in de staart van de file te voorkomen.</p>
b) Daarnaast is een inhaalverbod voor vrachtwagens nodig.	Zie de beantwoording van zienswijze 1c.

Zienswijze 16

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) Capaciteitsvergroting tussen Leenderheide en Asten is nodig. Problemen zijn te groot om alleen met Smart Mobility op te lossen.</p>	<p>Zowel een verbreding tussen Leenderheide en Asten als Smart Mobility maatregelen zijn onderdeel van de alternatieven die in de komende tijd worden uitgewerkt. Uit de analyses van de effecten zal blijken of Smart Mobility voldoende oplossend vermogen heeft of dat capaciteitsuitbreiding nodig is op het genoemde traject.</p> <p>De opgave voor de Verkenning is om nu eerst een goede vergelijking te maken tussen de alternatieven, zonder daarbij vooruit te lopen op de uitkomsten.</p>
<p>b) Kijk ook naar slimme oplossingen die je nu al kunt realiseren. Bijvoorbeeld borden met 'rechts houden' om onnodig links rijden tegen te gaan.</p>	<p>Binnen het pakket Smart Mobilty wordt breed gekeken naar mogelijke maatregelen die bijdragen aan de doelstellingen van het project. Het aanbrengen van bebording om beter rijgedrag te stimuleren wordt daarbij ook zeker bekeken.</p>
<p>c) Het inhaalverbod voor vrachtwagens moet weer worden ingevoerd.</p>	<p>Zie de beantwoording van zienswijze 1c.</p>

Zienswijze 17

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) In hoofdstuk 3, artikel 3.3 van de NRD, wordt vermeld dat alleen van Geldrop en Lierop de woonwijken en kernen dicht bij de snelweg liggen. Daar moet zeker ook Ommel aan worden toegevoegd. Ook Ommel mag niet worden vergeten in de besluitvorming m.b.t. fijnstof, geluidoverlast en m.b.t. gevaarlijke stoffen vlak langs de woonkern.</p>	<p>Inderdaad is per abuis vergeten om in deze zin Ommel te vermelden. Bij het uitwerken van de drie alternatieven zullen echter de effecten op de omgeving langs het gehele traject in beeld worden gebracht. Ook de effecten op de kern Ommel zullen daarbij dus inzichtelijk worden gemaakt ten behoeve van de besluitvorming.</p>

Zienswijze 18

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) In de notitie die er nu ligt komt op pagina 19 punt 3.3 alleen de geluidsoverlast bij Lierop en Geldrop naar voren. Een belangrijk detail ontbreekt hierbij: in Ommel liggen de woningen nog dichterbij de snelweg dan in Geldrop en Lierop.</p>	<p>Zie de beantwoording van zienswijze 17a ten aanzien van Ommel.</p>
<p>b) Wij denken aan de volgende maatregelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Betere voorzieningen om geluidsoverlast tegen te gaan, bijv. een hoger, efficiënter geluidsscherm dan wat er nu staat; • Verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km/uur; • Inhaalverbod voor vrachtwagens tussen 6:00 en 24:00 uur; • Verlaging van de hoeveelheid vrachtverkeer door gebruik te maken van alternatieven, bijv. het spoor. • Verbetering van de doorstroming waardoor er minder files optreden. 	<p>Zie ook de beantwoording van zienswijze 4a ten aanzien van maatregelen ten behoeve van geluidsoverlast.</p> <p>Als onderdeel van de Smart Mobility-maatregelen wordt onderzocht of een adaptieve maximumsnelheid kan worden ingesteld, waarbij op drukke momenten een lagere maximumsnelheid geldt.</p> <p>Zie de beantwoording van zienswijze 1c. Zie de beantwoording van zienswijze 3a.</p>
<p>c) Wij geloven niet dat verbreding van de weg het probleem oplost. Mocht er toch besloten worden tot verbreding dan willen wij dat er verschillende scenario's uitgewerkt worden waarbij de kwaliteit van de leefomgeving in Ommel. Bijvoorbeeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verdiept aanleggen van de verbrede weg, met effectieve geluidsschermen, en de Marialaan er met een viaduct overheen laten gaan. • Verbeteren van de geluidsschermen en zandwal zodat er daadwerkelijk effect is op de geluidsoverlast. 	<p>Zie ook de beantwoording van zienswijze 4a ten aanzien van maatregelen ten behoeve van geluidsoverlast. Wanneer uit de Verkenning naar voren komt dat de toekomstige situatie niet aan de wettelijke norm voldoet zal worden bekeken welke maatregelen efficiënt zijn om de overlast tegen te gaan. Er kan nu nog geen uitspraak worden gedaan over eventuele maatregelen.</p>
<p>d) Mochten onze voorgestelde maatregelen niet ingewilligd worden, dan vernemen wij graag hoe u er voor gaat zorgen dat de kwaliteit van leefomgeving niet achteruit gaat.</p> <p>Wij eisen dat de kwaliteit van onze leefomgeving er op vooruit gaat door de maatregelen op de A67. Wij willen dat u aantoont dat dit zo zal zijn.</p>	<p>In het kader van de milieueffectrapportage worden de effecten van de alternatieven op de leefomgeving in beeld gebracht. Daarbij wordt de voorgeschreven aanpak gevolgd en worden de voorgeschreven rekenmodellen gebruikt. In deze aanpak zijn geen metingen ter plaatse voorgeschreven en metingen zullen niet worden uitgevoerd. Het onderzoek zal laten zien wat de toe- of afnames zijn van de geluibelasting en de veranderingen in de concentraties NOx en PM10 in de lucht, in vergelijking met de referentiesituatie.</p>

- Uitvoeren van metingen van luchtkwaliteit en geluidsoverlast van de huidige situatie;
- Uitwerking van scenario's voor verbetering van de doorstroming waarin op basis van modellen wordt aangetoond dat de luchtkwaliteit en geluidsoverlast verbetert;
- Metingen na afloop van de werkzaamheden van luchtkwaliteit en geluidsoverlast die aantonen dat de situatie niet verslechterd is en bij voorkeur verbeterd is.
- Indien blijkt dat de situatie verslechterd is, worden maatregelen genomen om alsnog de kwaliteit te verbeteren.

Indien u hier anders over denkt, dan horen wij graag van u precies welke stappen dan genomen worden om de kwaliteit van de leefomgeving te monitoren, tijdens en na de werkzaamheden.

De beoordeling van de effecten (is er een toe of afname ten opzichte van de referentiesituatie) vindt plaats op basis van de wettelijke kaders. Ook het eventueel toepassen van mitigerende maatregelen (zoals schermen) wordt in beeld gebracht aan de hand van de daarvoor geldende regelgeving.

Zienswijze 19

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Inhalende vrachtwagens vormen een grote ergernis en zorgen voor onveilige situaties. Stel op korte termijn een inhaalverbod in voor vrachtverkeer.	Zie de beantwoording van zienswijze 1c.
b) Voor de langere termijn is de enige oplossing een verbreding naar 2x3 over het hele traject.	Zie ook de beantwoording van zienswijze 2b ten aanzien van een verbreding over het hele traject. Binnen de Verkenning wordt deze oplossing niet nader onderzocht. Bij de uitwerking van de kansrijke maatregelen kijken we wel naar de effecten op het omliggende wegennet en zal zichtbaar worden of en zo ja waar mogelijk toekomstige knelpunten kunnen ontstaan. Dit kan aanleiding zijn voor het starten van een nieuw project.
c) Wijzig de (situatie onderaan de) afrit bij Ommel en Asten. De huidige vorm is onlogisch. Herstel hier weer de rotonde.	De situatie onderaan de betreffende afrit is ook in de knelpuntenanalyse van de Verkenning naar voren gekomen. De kruispunten zelf zijn onderdeel van het project N279-Zuid. Vanuit dat project wordt in samenhang met de A67 gezocht naar een passende oplossing.

Zienswijze 20

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Wij ondersteunen de drie clusters van kansrijke maatregelen, maar zien dit als een 'tussenstation' naar een eindbeeld met een volledige A67 bestaande uit 2x3 rijstroken tussen de Belgische en Duitse grens.	Zie ook de beantwoording van zienswijze 19b.
b) Realiseren van een goede achterlandverbinding is belangrijk voor de ontwikkeling van de Greenport Venlo. Wij verzoeken u dan ook in het project een doorkijk naar 2040 en 2050 op te nemen.	Zie ook de beantwoording van zienswijze 19b. Binnen de Verkenning wordt een doorkijk gemaakt naar de verdere toekomst.
<p>c) Smart-Mobility heeft terecht prioriteit boven uitbreiding van de infra. Hierbij moet in onze ogen wel een paar kanttekeningen worden geplaatst:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De Smart-Mobility-maatregelen moeten over de landsgrenzen heen worden doorgetrokken. • Het oplossend vermogen van Smart-Mobility moet worden afgezet tegen de omvang van de bereikbaarheidsproblemen. • Bij de inzet van Smart-Mobility moet de noodzaak van de problematiek voor ogen worden gehouden. De pregnante bereikbaarheidsproblemen vragen nu om een oplossing. • De regio Venlo wil graag meedenken over het mogelijk maken van pilots op de A67 om deze -vooral voor het vrachtverkeer- de 'slimste' snelweg van Europa te maken. 	<p>De inzet van de Verkenning is om op een goede manier een inschatting te maken van de effecten van Smart Mobility. Omdat het veelal gaat om nieuwe ontwikkelingen zijn er daarbij altijd onzekerheden over het werkelijke resultaat.</p> <p>De verwachte resultaten en de onzekerheden daarbij zullen worden afgezet tegen de omvang en de urgentie van de problematiek, om te zien of Smart Mobility werkelijk een oplossing kan bieden.</p> <p>We zoeken daarbij (via bestaande contacten) het contact met regio's over de grens in Duitsland om de aanpak af te stemmen waar dat nodig en zinvol is.</p> <p>Daarnaast maken we graag gebruik van het aanbod van de regio om mee te denken.</p>
d) We constateren in toenemende mate een knelpunt bij knooppunt Zaarderheiken. Hier moet een oplossing voor zowel de korte als de lange termijn komen.	In de analytische fase is ook gekeken naar Zaarderheiken. Op basis daarvan wordt als onderdeel van het project nu gekeken naar de aanpak van een deel van de A73 (westelijke rijbaan). Eventuele knelpunten op de andere rijbaan vallen buiten de scope van het project omdat deze geen relatie hebben met knelpunten op de A67.
e) Het toekomstige congestieprobleem is te verlichten door autoverkeer over relatief korte afstand (<15 km) naar fietsverkeer te geleiden. We verzoeken u de snelfietsroutes Venlo-Maasbree-Panningen/Beringe en Sevenum-Deurne als onderdeel van de Greenport Bikeway mee te nemen in het vervolgonderzoek.	Als onderdeel van Smart Mobility wordt in de Verkenning ook gekeken naar de mogelijke effecten van andere manieren van verplaatsen (zoals per fiets) op de verkeersbelasting van de A67.

<p>f) Alle in- en uitvoegstroken moeten worden vormgeven volgens de hedendaagse maatvoering</p>	<p>Bij de uitwerking van de alternatieven wordt de richtlijn gehanteerd die van toepassing is op snelwegen. De richtlijn bevat een onderdeel over de lengte van uitvoegstroken.</p>
<p>g) Ten aanzien van een oplossing voor vrachtwagenparkeren worden de volgende overwegingen meegegeven:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Met het verschuiven van het vrachtautoparkeren van de autosnelwegen naar het onderliggend wegennet mag/moet de problematiek van het foutparkeren niet automatisch verplaatsen naar het onderliggend wegennet. • Indien de problematiek dat vereist is de gemeente bereid een rol spelen in de handhaving langs het onderliggend wegennet. • Inzake de lange weekendrust vragen we het Ministerie van IenW zo snel als mogelijk te zorgen voor een 'level playing field' met de ons omringende landen. 	<p>De problematiek mbt het vrachtwagenparkeren is weerbarstig en behoeft een integrale aanpak. Dit wordt door partijen onderkend en daarom wordt er binnen het programma goederenvervoercorridors in samenwerking met het programma SmartwayZ.NL gewerkt aan een actieplan.</p>

Zienswijze 21

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) De fiets kan een deel van het verkeer tussen Geldrop en Leenderheide overnemen. Dit is een vraag beperkende maatregel. Dat betekent volgens ons dat in alle 3 voorgetelde clusters de aanleg van Snelfietsroutes, met name die tussen Heeze, Geldrop en Eindhoven een belangrijke plek moet krijgen.	Zie ook de beantwoording van zienswijze 3a.
b) Verder geven wij u graag mee dat fiets en OV niet in één adem genoemd moeten worden; het OV vraagt naast investeringen in de infrastructuur (vrije banen) jaarlijks een forse bijdrage in de exploitatiekosten. De fiets fietst voor niets!	Bij de nadere uitwerking van de maatregelen zal een duidelijk onderscheid worden gemaakt in fiets- en OV-maatregelen. Ook zal het verwachte effect afzonderlijk worden bepaald.
c) Derhalve vragen we u in de uitwerking, zoals geschetst op blz. 23 en 25, de mogelijkheden voor de fiets nadrukkelijk uit te werken. Als (lichtblauwe) indicator kan gelden het aantal automobilisten dat daadwerkelijk op de fiets overstapt. Deze is niet alleen van toepassing op de hoofdaspecten [verkeer en vervoer] maar ook op [duurzaamheid]. En vergeet u ook niet deze indicator toe te voegen bij het hoofdaspect [gezondheid].	In de Verkenning wordt ook als onderdeel van Smart Mobility gekeken naar mogelijkheden om de fiets als alternatief voor de auto te stimuleren. De verschuiving is moeilijk te kwantificeren en een aparte indicator hiervoor achten we niet zinvol. Het effect van (minder) autogebruik als gevolg van (meer) fietsgebruik is verdisconteerd in de berekeningen die worden gedaan voor het energiegebruik en de emissies. In het kader van de Verkenning wordt geen aandacht besteed aan de gezondheidseffecten van (meer) gebruik van de fiets.
d) Toevoegen van een indicator voor sluipverkeer onder het aspect Verkeer en Vervoer	Als onderdeel van de effectbepalingen wordt gekeken naar de effecten op het gehele wegennet.
e) Aangezien in de NRD de werkgeversaankpak wordt genoemd, kan deze ook beter expliciet in de clusters worden genoemd. Hierbij adviseren wij in het hoofdaspect [duurzaamheid] als indicatoren het aantal (werknemers van) gecontacteerde bedrijven toe te voegen alsmede een rapportcijfer voor de per werkgever gerealiseerde fiets-voorzieningen.	De Verkenning richt zich op de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A67. In het project wordt daarom gekeken naar de effecten van (onder andere) een werkgeversaankpak op de verkeersintensiteiten, de doorstroming en de verkeersveiligheid. Het apart beoordelen van een werkgeversaankpak (en van de per werkgever gerealiseerde fietsvoorzieningen) valt buiten de scope van het project en een dergelijke beoordeling draagt niet bij aan het kiezen van een voorkeursalternatief.
f) Tot slot stellen wij voor bij de verdere aanpak van het onderzoek (pag. 29) ook voor Snelfietsroutes een aanvullende MKBA te maken.	Dit valt buiten de scope van het project.

Zienswijze 22

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) De knelpunten met betrekking tot veiligheid en capaciteit worden veroorzaakt door doorgaand verkeer dat de tolheffing in buurlanden mijdt. Bereid dit wegvak voor op een kabinetsbesluit om tolheffing in te voeren. Minder transitverkeer zorgt voor betere luchtkwaliteit en veiligheid en minder geluidsoverlast.</p>	<p>De maatregel om tolheffing specifiek in te voeren op de A67 is in de eerste fase van de Verkenning onderzocht. Tolheffing vraagt echter om het aanpassen van landelijke wet- en regelgeving en dat valt niet binnen de haalbaarheid van dit project. Daarom is deze maatregel niet opgenomen. Deze onderbouwing is ook opgenomen in bijlage 1 bij rapportage deel B van de eerste fase, zoals te vinden op de website van de Verkenning: https://mirta67leenderheidezaarderheiken.nl/over+deze+mirt-verkenning/documenten/default.aspx</p> <p>Vanzelfsprekend volgt de MIRT-Verkenning A67 de ontwikkelingen met betrekking tot de kilometerheffing voor vrachtverkeer, zoals die is opgenomen in het Regeerakkoord "Vertrouwen in de toekomst".</p>
<p>b) Beperk de inspraak door burgers, het belang van bijvoorbeeld hulpdiensten dient zwaarder te wegen vanuit het oogpunt van veiligheid.</p>	<p>De bereikbaarheid bij calamiteiten en voor hulpdiensten is onderdeel van de ontwerprichtlijnen en van de beoordeling van de kwaliteit van de wegontwerpen.</p>

Zienswijze 23

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) Kies voor een duidelijk beleid: Doorgaande snelwegen minimaal 3 baans om doorstroming te bevorderen, met veel minder ongelukken zoals kop-staart botsingen.</p>	<p>De MIRT-Verkenning A67 richt zich in de eerste plaats op het oplossen van de gesignaleerde knelpunten op de betreffende weg. Aanpassing of vaststelling van landelijke richtlijnen op dit vlak is geen opgave vanuit de Verkenning.</p>
<p>b) Maximale snelheid rondom steden 100 km,(leefbaarheid) en de rest 130 km. (bord 90 km bij nat wegdek begrijpen buitenlanders niet)</p>	<p>De MIRT-Verkenning A67 richt zich in de eerste plaats op het oplossen van de gesignaleerde knelpunten op de betreffende weg. Aanpassing of vaststelling van landelijke richtlijnen op dit vlak is geen opgave vanuit de Verkenning.</p>
<p>c) Invoeren van tolsysteem volgen bewezen Duitse methode, wie gebruikt betaald zoals in het openbaar vervoer, verlaging benzineprijs.</p>	<p>Zie de beantwoording van zienswijze 22a.</p>
<p>d) Het gebruik van schone elektrische auto's bevoordelen die in de binnenstad willen zijn, zodat luchtkwaliteit beter wordt.</p>	<p>De MIRT-Verkenning A67 richt zich in de eerste plaats op het oplossen van de gesignaleerde knelpunten op de betreffende weg. Het bevorderen van schoon verkeer in de binnenstad dient een plek te krijgen in gemeentelijk beleid.</p>

Zienswijze 24

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) Vergeet alstublieft niet dat naast de Natura-2000 gebieden ook ten noorden van de A67 tussen Eindhoven en Geldrop mooie natuur/heidegebieden liggen. Ik kan me er volledig in vinden dat de opritten bij Geldrop werk nodig hebben en nu onveilig zijn, maar laat het niet ten koste gaan van de natuur.</p>	<p>Bij het uitwerken van de alternatieven wordt naast de effecten op de Natura2000 gebieden ook gekeken naar de effecten op andere aanwezige natuurwaarden. Per alternatief zullen de effecten op de natuur zorgvuldig in beeld worden gebracht en vervolgens meegenomen in de afweging om te komen tot een voorkeursalternatief.</p>
<p>b) Zorg dat capaciteitsverhoging alleen maar symptoombestrijding is. Daarom juich ik de plannen voor smart mobility van harte toe! Laat die niet varen omdat het een wat "lastigere" oplossing is dan een extra rijbaan/weefvak.</p>	<p>Zie ook de beantwoording van zienswijze 14a. Dit past volledig in het uitgangspunt van de Verkenning.</p>
<p>c) In het rapport wordt duidelijk dat de echte knelpunten zich vooral in de spits voordoen, tussen Geldrop en Eindhoven. Ik vermoed dat dit veel te maken heeft met het OV in bijvoorbeeld Heeze en Geldrop (gebrek aan goede verbindingen, zeker met de werklocaties). Ik vertrouw er op dat u de effecten hiervan nauwkeurig onderzoekt.</p>	<p>Zie ook de beantwoording van zienswijze 3a. De genoemde effecten zullen in dit kader in beeld gebracht worden.</p>
<p>d) Daarnaast is het belangrijk dat bij capaciteitsvergroting goed wordt gekeken naar geluidsoverlast en luchtvervuiling. Ik moedig u aan de standaarden van de WHO te gebruiken in plaats van de Europese eisen.</p>	<p>Binnen de MIRT-Verkenning worden de effecten van de maatregelen op geluid en luchtkwaliteit in de omgeving zorgvuldig in beeld gebracht. Er wordt daarbij getoetst aan de wettelijke geldende normen in Nederland. Het onderzoek van de effecten door geluid en lucht is erop gericht inzichtelijk te maken waar de belasting door geluid en lucht verandert en hoe groot die veranderingen zijn in vergelijking met de referentiesituatie. Daarbij worden dus ook effecten bij concentraties (lucht) c.q. geluidbelastingen die lager zijn dan de geldende Nederlandse normen in beeld gebracht. Ook bij de beoordeling van de effecten op de fysieke omgevingscondities voor gezondheid wordt ook rekening gehouden met belastingen lager dan de geldende normen.</p>

Zienswijze 25

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Als je vanaf Venlo komt en je moet naar de High Tech Campus, dan moet het verkeer van de snelweg af bij Leenderheide en er vervolgens weer op. Is er onderzocht hoeveel verkeer er van de snelweg af moet in vergelijking met het verkeer wat richting Antwerpen-Tilburg-Den Bosch moet?	Uit de verkeersmodellen is (ook) bekend hoe groot de bedoelde verkeersstroom is. Overigens gaat het tussen Leenderheide en de HTC om de parallelbaan (N2) en niet de hoofdrijbaan (A2).
b) Vanaf de High Tech Campus rijdt je bij Leenderheide de snelweg af en vervolgens weer op richting Venlo. Vrachtverkeer houdt de snelheid niet in. Invoegen is levensgevaarlijk!	Het invoegen vanaf Leenderheide op de A67 komt ook naar voren in de knelpuntanalyse van de MIRT-Verkenning. Binnen de Verkenning wordt gezocht naar een oplossing voor dit knelpunt. De knelpuntanalyse staat in de Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen, die te vinden is op de website van de MIRT-Verkenning: https://mirta67leenderheidezaarderheiken.nl/over+deze+mirt-verkenning/documenten/default.aspx
c) Veel ergernis van vrachtverkeer dat op alle mogelijke momenten inhaalt. Daarnaast zijn gevaarlijke punten het uitvoegen bij knooppunt Leenderheide en invoegen van Leenderheide richting Venlo.	Zie de beantwoording van zienswijze 1c ten aanzien van vrachtverkeer. De genoemde gevaarlijke punten komen ook naar voren in de knelpuntanalyse van de MIRT-Verkenning. Binnen de Verkenning wordt gezocht naar een oplossing voor deze knelpunten. De knelpuntanalyse staat in de Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen, die te vinden is op de website van de MIRT-Verkenning (zie hierboven).
d) Toezicht op asociaal weggebruik is wat mij betreft erg wenselijk om deze punten zolang er geen structurele goede oplossing en doorstroom van verkeer aangeboden wordt. Want als de A67 naadloos over zou gaan in de N2, zoals voorheen, en visa versa zou dit een heleboel ellende besparen!!!!	Als onderdeel van het pakket Smart Mobility worden maatregelen onderzocht om het rijgedrag (en daarmee de verkeersveiligheid) te verbeteren.

Zienswijze 26

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) In de notitie reikwijdte en detailniveau ontbreekt Ommel onder het kopje overlast. Door de zeer dichte ligging van Ommel op de A67 ervaart Ommel nu al veel geluidsoverlast van de snelweg. Hier zal in het verdere onderzoek en de te nemen maatregelen rekening mee moeten worden gehouden.</p>	<p>Zie de beantwoording van zienswijze 17a.</p>

Zienswijze 27

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) Van belang in het verdere onderzoek is dat er rekening gehouden gaat worden met de overlast die de snelweg veroorzaakt voor het dorp Geldrop. In eerdere fases van dit onderzoek is dit door meerdere mensen en partijen op de kaart gezet. Het stelt gerust dat dit nu ook is opgenomen in de NRD.</p>	<p>Zie ook de beantwoording van zienswijze 4a ten aanzien van externe effecten. Ook de situatie bij Geldrop zal in het vervolg van het onderzoek op deze wijze zorgvuldig in beeld worden gebracht.</p>
<p>b) In een van de informatiesessies van vorig jaar is aangegeven dat er gedacht werd om de bocht bij Geldrop wat ruimer aan te leggen. Hiermee werd bedoeld een uitbreiding richting het zuiden. Hierdoor zouden vrachtwagens beter hun snelheid kunnen behouden en het invoegende vrachtverkeer van de parkeerplaats bij Meelakkers beter snelheid kan maken. Dit draagt bij aan een betere doorstroming van het verkeer. Dit idee zie ik niet meer terugkomen in het NRD, vandaar deze opmerking.</p>	<p>Het verleggen van de bocht in de snelweg vormt binnen de MIRT-Verkenning een onderdeel van de uitwerking van het ontwerp. Het is daarom niet benoemd als aparte oplossing.</p> <p>Bij de uitwerking van de alternatieven wordt onderzocht hoe de optimale ligging van de weg eruit zou kunnen zien.</p>
<p>c) In alle 3 de clusters wordt aangegeven dat er extra voorzieningen zullen komen voor vrachtwagens. Zelf zet ik hierbij mijn vraagtekens. De vrachtwagens leveren voor Nederland niets op. Extra parkeervoorzieningen trekken mogelijk meer vrachtverkeer aan en invoegende vrachtwagens vanaf de parkeerplaatsen zorgen voor slechtere doorstroming.</p>	<p>In de huidige situatie zorgen vrachtwagens die parkeren op de vluchtstroken voor onveilige situaties. Het is van belang deze situaties te voorkomen. Mogelijk is uitbreiding van de aanwezige voorzieningen nodig om het aanwezige vrachtverkeer te kunnen verwerken.</p> <p>Bij de uitwerking hiervan zal in het ontwerp ook goed worden gekeken naar mogelijke effecten op de doorstroming.</p>
<p>d) Als laatste mijn complimenten over de communicatie. Alles wordt helder en duidelijk gecommuniceerd waardoor de input van belanghebbende kenbaar kan worden gemaakt.</p>	<p>Dank u wel voor de complimenten.</p>

Zienswijze 28

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) Betere uitwerking Smart Mobility nodig. Ondanks de nadruk op dit onderwerp wordt in de beschrijving van de alternatieven niet echt duidelijk wat er bedoeld wordt.</p>	<p>Het klopt dat in de NRD nog onduidelijk is hoe deze maatregelen precies worden ingevuld. In de komende periode wordt daarom nader uitgewerkt hoe de specifieke maatregelen eruit kunnen zien en welk effect zij hebben op de gesignaleerde knelpunten. Zodat bij de besluitvorming over het voorkeursalternatief een goede afweging kan worden gemaakt over de maatregelen.</p>
<p>b) Wat wordt bedoeld met de toevoeging 'in beide richtingen 'bij alternatief twee? Het maakt verschil of de rijrichtingen als 1 geheel worden onderzocht of onafhankelijk van elkaar. Beide kennen andere knelpunten (en dus mogelijk andere oplossingen).</p>	<p>Met de toevoeging wordt bedoeld dat in dit alternatief sprake is van het toevoegen van een weefvak in beide rijrichtingen. Zoals beschreven in de NRD kan het uiteindelijke voorkeursalternatief ook bestaan uit een combinatie van maatregelen uit verschillende alternatieven.</p> <p>In theorie kan dat dus ook betekenen dat er voor de twee rijbanen een verschillende maatregel wordt gekozen op basis van de beoordeling van de effecten.</p>
<p>c) Voorkeur voor alternatief 2 boven alternatief 3. Verbreding naar 2x3 tussen Asten en Geldrop lijkt niet nodig. Bovendien biedt aanleg van een 2x3 geen oplossing voor het invoegende verkeer bij Geldrop. Een weefvak zal bovendien minder ruimte innemen en daardoor minder overlast veroorzaken.</p>	<p>Zie ook de beantwoording van zienswijze 14a. Er wordt binnen de Verkenning alleen gekozen voor capaciteitsuitbreiding op delen van de weg waar dat nodig is.</p> <p>Of een weefvak minder ruimte inneemt dan een derde rijstrook is daarbij in sterke mate afhankelijk van de gemaakte ontwerpkeuzes. Omdat een weefvak een volwaardige rijstrook is, geldt dit zeker niet altijd.</p>
<p>d) Een verkeerslichtvrije rechtsaffer bij Leenderheide richting Eindhoven is nodig (verkeerslicht zorgt voor terugslag op A67)</p>	<p>Bij het in beeld brengen van de verkeerskundige effecten wordt ook bekeken hoe knooppunt Leenderheide in de toekomstige situatie het verkeer kan verwerken. Indien er sprak is van knelpunten zal worden gekeken hoe deze het beste kunnen worden opgelost. Een vrije rechtsaffer zou dan een mogelijke oplossing kunnen zijn.</p>

<p>e) Onder 5.2.1 in de NRD is aangegeven dat burgers worden betrokken bij het ontwerp. Hierbij wordt niet aangegeven in hoeverre zij invloed uit kunnen oefenen op het proces.</p>	<p>Meer informatie over de wijze waarop de omgeving wordt betrokken bij het (ontwerp)proces van de Verkenning is te vinden op de website: https://mirta67leenderheidezaarderheiken.nl/participatie/default.aspx.</p> <p>De omgeving wordt daarbij betrokken in iedere fase van het ontwerpproces en in de gelegenheid gesteld om input te leveren. Deze inbreng vanuit de omgeving nemen we op gelijkwaardige wijze mee in de afweging aan de inbreng van andere partijen. De omgeving heeft dus een grote invloed op het proces, waarbij we steeds transparant zijn in de keuzes die we maken en wat er met de inbreng vanuit de omgeving is gebeurd.</p>
<p>f) Voor het bepalen van verkeer, geluid en luchtkwaliteit wordt alleen gebruik gemaakt van berekeningen met modellen. Deze doen onvoldoende recht aan de dagelijkse werkelijkheid. Voorstel voor metingen als aanvulling op voorgestelde berekeningen.</p>	<p>Zie de beantwoording van zienswijze 18d.</p>
<p>g) Voor het onderdeel slaapverstoring is niet aangegeven hoe dat geïnventariseerd wordt, laat staan beoordeeld.</p>	<p>Dit gebeurt aan de hand van op onderzoek gebaseerde relaties tussen de geluidbelasting (die uit de modellen komt) en het aandeel van bewoners dat hinder of overlast of slaapverstoring ondervindt.</p>
<p>h) Over de kleinst fijnstofdeeltjes (PM1,0 en kleiner) wordt niet gesproken, terwijl deze juist heel schadelijk zijn.</p>	<p>Hiervoor gelden geen normen. Deze fractie is onderdeel van de fractie PM2,5 die op zijn beurt onderdeel is van de fractie PM10.</p>
<p>i) Alternatieven 2 en 3 zullen leiden tot meer overlast voor omwonenden. Ook de ervaren (welzijns)overlast moet een rol spelen, niet alleen de wettelijke normen op basis van rekenmodellen.</p>	<p>De overlast (in termen van de belasting door geluid en lucht) wordt in het onderzoek kwantitatief in beeld gebracht.</p>
<p>j) Vanuit duurzaamheid is het ophogen geluidswal of plaatsen van geluidsabsorberende schermen met gedeeltelijke overkapping icm zonnepanelen interessant. De opgewekte energie kan worden gebruikt voor smart mobility of voor laden van elektrische auto's van bewoners.</p>	<p>Dit is een interessante kans wanneer ophoging van de geluidswal of het plaatsen van geluidschermen aan de orde is. Zie ook de beantwoording van zienswijze 4a over maatregelen met betrekking tot geluid.</p>
<p>k) Er dient rekening gehouden te worden met een combinatie van vervuilende factoren. Naast de A67 geeft ook het Ruhrgebied veel vervuiling. Daarom verdient deze route extra aandacht voor en zijn landelijke gemiddelden niet zondermeer toepasbaar.</p>	<p>In de onderzoeken voor de luchtkwaliteit wordt gebruik gemaakt van de voorgeschreven modellen. In de modellen is ook de ter plaatse aanwezige achtergrondconcentratie opgenomen. In de achtergrondconcentratie zijn de bijdragen van alle bronnen opgenomen. Dat betekent dat daarin ook rekening wordt gehouden met het Ruhrgebied.</p>

Zienswijze 29

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) Cliënt woont pal tegen de A67 in de oksel van de huidige aansluiting met de N279. Als het noodzakelijk wordt geacht om de A67 te verbreden, kan het zijn dat dit nadelig effect heeft voor cliënt. Zijn dringende verzoek is dan ook om voldoende rekening te houden met zijn belangen, zodat hij niet geschaad zal worden in zijn woon- en leefklimaat. De woonomgeving en leefbaarheid zal dan onder meer aangetast worden door een mogelijke toename van geur, geluid en fijnstof. Momenteel staat zijn woon- en leefklimaat vanwege de ligging ten opzichte van de A67 en de N279 erg onder druk.</p>	<p>In de MIRT-Verkenning worden alle effecten van de onderzochte alternatieven in beeld gebracht, waaronder geluid. We laten zien welke verandering er zal optreden indien de alternatieven worden gerealiseerd en of de toekomstige situatie (wanneer de maatregelen gerealiseerd zijn) kan voldoen aan de wettelijke norm. Daarbij wordt er een inschatting gemaakt van welke maatregelen getroffen moeten worden om de geluidsoverlast terug te brengen tot een niveau dat wel voldoet. Een geluidsschermbaan is dan een van de mogelijke maatregelen.</p> <p>In de volgende fase (planuitwerkingsfase) wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt en zal duidelijk worden welke (geluids)maatregelen exact getroffen moeten worden om te voldoen aan de wettelijke vereisten.</p>
<p>b) Daarnaast vreest cliënt ook een negatieve invloed op de waarde van het onroerend goed. Mochten de voorgenomen plannen tot uitvoering komen, dan dient deze waardevermindering gecompenseerd te worden.</p>	<p>Zie ook de beantwoording van zienswijze 4c.</p>

Zienswijze 30

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) In de NRD is opgenomen "De meeste dorpskernen en woonwijken liggen op enige afstand van de snelweg. Alleen bij Geldrop en Lierop liggen woonwijken en een dorpskern relatief dicht bij de snelweg." Er wordt voorbij gegaan aan het feit dat Ommel en Asten ook dichtbij de snelweg liggen. Wij vragen u Ommel toe te voegen en minimaal dezelfde aandacht aan Ommel te besteden in het vervolg van het onderzoek.</p>	<p>Zie de beantwoording van zienswijze 17a.</p>
<p>b) Wij vragen om een gedegen onderzoek m.b.t. fijnstof en geluidsoverlast voor de dorpskern Ommel. In het kader van alle onderzoeken zullen de resultaten niet alleen afzonderlijk moeten worden beoordeeld, maar zeker ook cumulatief.</p>	<p>Het onderzoek brengt in beeld waar en welke effecten optreden als gevolg van de drie alternatieven. Als dat – gezien de effecten – nodig is worden ook de effecten voor Ommel in beeld gebracht. Onder het kopje 'gezondheid' wordt ook naar de gecumuleerde effecten van geluid en lucht gekeken.</p>
<p>c) Daarnaast dient bij de beoordeling van de maatregelen met de volgende zaken rekening gehouden te worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Minimale maatregelen om het leef- en leerklimaat op Basisschool Het Toverkruid – Lespunt Ommel te verbeteren. • Minimale maatregelen als basis voor de geplande substantiële woningbouw in Ommel (Toekomstagenda Asten2030). • Beoordeling van de effecten van de maatregelen op Natuureservaat De Berken. • Minimale maatregelen om de geluidsoverlast in Processiepark Mariaoord te verminderen (Rijksmonument). • Beoordeling van de effecten van de maatregelen op Vakantiepark Prinsenmeer. 	<p>Het exacte maatregelenpakket ten aanzien van geluid wordt bekend in de volgende fase (planuitwerkingsfase) als het voorkeursalternatief verder wordt uitgewerkt. Zie ook de beantwoording op zienswijze 4a.</p>

Zienswijze 31

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) De verkeersmaatregelen voor de A67 mogen geen verslechtering veroorzaken of aantasting van de beoogde natuurdoeltypen te weeg brengen bij de aandachtsgebieden: Natura 2000 gebieden, Natuurnetwerk Brabant, Natte Natuurparels, de Europese Kader Richtlijn Water, water voor stedelijk gebied en water voor de landbouw.</p>	<p>In de komende periode worden de effecten op de genoemde aspecten in beeld gebracht voor de drie alternatieven, zodat een zorgvuldige afweging kan worden gemaakt.</p> <p>Omdat in deze afweging ook andere belangen worden meegewogen kan een negatief effect op specifieke onderdelen niet altijd worden uitgesloten.</p>
<p>b) Het watersysteem komt in de NRD aan de orde in het hoofdaspect "Externe Effecten" en dan specifiek "Bodem, water en klimaatadaptatie", "Natuur" en "Landschap, cultuurhistorie en archeologie". Wij zijn van mening dat hier een kwantitatieve beoordeling nodig is om de juiste afwegingen te kunnen maken.</p> <p>Wij verzoeken u een grondwatermeetnet in te stellen, bestaande uit een water huishoudkundig en monitoringsplan.</p>	<p>Vooralsnog gaan we er van uit dat een kwalitatieve beoordeling van de eventuele effecten van de alternatieven op het watersysteem voldoende is in deze fase van de Verkenning. Er wordt wel kwantitatief gekeken naar de compensatieopgave (wegens de toename van het verhard oppervlak). Het inrichten van een grondwatermeetnet is in deze fase van de Verkenning niet nodig. Het is niet uitgesloten dat in de volgende stap (de planuitwerking), indien relevant, nader onderzoek zal worden uitgevoerd naar de hydrologische effecten van de snelweg.</p>
<p>c) Wij verzoeken u lopende ontwikkelingen in het landelijk gebied te beschrijven in de m.e.r.</p>	<p>Lopende ontwikkelingen worden beschreven indien ze relevant zijn voor de beoordeling van doelbereik en effecten.</p>

Zienswijze 32

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) Op ca 80 meter van de zeer drukke snelweg A67 ligt het Processiepark, onderdeel van Nederlands Cultureel Erfgoed, zoals gezegd een Rijksmonument, bij de Onze Lieve Vrouw Presentatie Kerk van Ommel. Het geluidsniveau tussen de Kerk en de A67 is nu al zeer hoog, zowel overdag als 's nachts.</p> <p>Het is daarom noodzakelijk bij aanpassingen aan de A67 dat het geluidsniveau terug gebracht wordt, zodat de H.Missen en activiteiten in het Processiepark waardig kunnen worden uitgevoerd.</p>	<p>Zie de beantwoording van zienswijze 4a ten aanzien van de effecten voor geluid.</p>

Zienswijze 33

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Ommel is tot nu toe niet meegenomen in de risico analyse mbt geluidsoverlast. Om de leefbaarheid van Ommel te garanderen is aanpassingen mbt geluidsreductie een must. Zorg zat het Geluid in Ommel wordt meegenomen en de wens dat hier serieus naar wordt gekeken.	Zie ook de beantwoording van zienswijze 17a ten aanzien van geluidsoverlast bij Ommel.

Zienswijze 34, 35 ,36

Inhoud zienswijze	Beantwoording
Gelijk aan zienswijze 20	Zie de beantwoording van zienswijze 20

Zienswijze 37

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) Verzoek voor snelle en structurele oplossing. De indruk is dat de effectiviteit van de Smart Mobility wordt overschat. Daarom ook het verzoek om realistische aannames voor Smart Mobility</p>	<p>Zie ook de beantwoording van zienswijze 20c ten aanzien van de effecten van Smart Mobility.</p>
<p>b) OV en fiets zijn al niet slecht in deze regio en worden richting 2030 verder verbeterd. We hebben daarom weinig verwachtingen ten aanzien van effectiviteit van verdere fietsmaatregelen op doorstroming van de A67.</p> <p>We vragen om een onderbouwing waarom OV en fietsmaatregelen een vraag beperkende werking op de A67 zouden hebben.</p>	<p>In de komende periode wordt in beeld gebracht in hoeverre verbeteringen van OV- en fietsvoorzieningen een bijdrage kunnen leveren aan het verbeteren van de doorstroming. Indien deze voorzieningen in de referentiesituatie van hoog niveau zijn, zullen de verwachte effecten ook lager ingeschat worden.</p> <p>OV en fiets kunnen goede alternatieven zijn voor met name woon-werkverplaatsingen. Binnen de Verkenning kijken we daarbij voornamelijk naar de verplaatsingen vanuit de omgeving Geldrop met Eindhoven. Het verbeteren van het OV en de fietsverbindingen kan weggebruikers stimuleren om niet meer in de auto te stappen in de spits.</p>
<p>c) In de NRD wordt gesproken over mogelijk gebruik van verschillende referentiesituaties, waarin de minder zekere ontwikkelingen worden opgenomen. Door gebruik meerdere referentiesituaties mag de lat niet "omlaag" worden gelegd, waardoor structurele maatregelen overbodig lijkt.</p>	<p>Het eventuele gebruik van verschillende referentiesituaties moet juist helpen om een betere vergelijking te kunnen maken tussen de alternatieven, zodat goed gemotiveerd een keuze kan worden gemaakt voor het voorkeursalternatief. Van het omlaag leggen van de lat is geen sprake.</p>
<p>d) Als mate van onzekerheid over de haalbaarheid of het effect van een maatregel te groot is, dienen de betreffende maatregelen gemotiveerd af te vallen.</p>	<p>Zie ook de beantwoording van zienswijze 20c. Het is de opgave van de Verkenning om de effecten realistisch in beeld te brengen en daarbij te beschrijven welke onzekerheden er zijn. Deze informatie wordt vervolgens meegewogen in de bestuurlijke keuze voor de uiteindelijke maatregelen (het voorkeursalternatief).</p>
<p>e) Meer criteria bij het hoofdaspect verkeer en vervoer moeten lichtblauw. Het probleemoplossend vermogen van de maatregelen verdient meer nadruk.</p> <p>Tijdens het verdere proces zal in de rapportages bij de beoordeling van de effecten, de beschrijving van het probleemoplossende vermogen (het doelbereik) een prominente onderscheiden plek dienen te krijgen.</p>	<p>In de NRD is het totale beoordelingskader opgenomen. Het aantal criteria binnen een thema of aspect zegt niets over het gewicht van dat thema of aspect in de afweging.</p> <p>Hoe effecten en doelbereik uiteindelijk worden gewogen bij het aanduiden van een voorkeursalternatief ligt buiten het MER. De weging van belangen zal plaatsvinden als onderdeel van het bestuurlijke proces.</p>

f) We verzoeken om bij de uitwerking van de MER, enerzijds de effecten op de omgeving waaronder de kern Lierop en anderzijds het effect van een betere doorstroming op de A67 in de milieuaspecten te betrekken.

In het MER wordt in beeld gebracht waar verkeersintensiteiten bij de drie alternatieven zullen veranderen. Daaraan gekoppeld wordt voor de wegvakken waar dat relevant is ook de gevolgen voor geluid en lucht in beeld gebracht.

Zienswijze 38

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Advies om Brabant Advies (provinciale raad voor de leefomgeving) om een reactie te vragen.	Dit is niet gedaan als onderdeel van de NRD-procedure. Brabant Advies is een adviesorgaan van de provincie. Uiteraard kan de provincie een advies vragen.
b) Advies om bij criterium onder verkeersveiligheid de indicator voor 'impact van vrachtverkeer' nader toe te lichten.	Dit zal in het plan-MER worden toegelicht.
c) Advies om t.a.v. het thema geluid ook de geluidseffecten onder de norm in beeld te brengen.	Dit wordt gedaan.
d) Bij thema gezondheid te kiezen voor de methode MGR i.p.v. de methode GES, welke achterhaald is.	Vooralsnog wordt vastgehouden aan de GES als methode voor het in beeld brengen van de effecten bij het aspect gezondheid.
e) Bij thema ruimte en ruimtegebruik gebruik te maken van de methode waarbij het thema ruimtelijke kwaliteit wordt uitgedrukt in: belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde (thema en methode die aansluit bij de waarderingsmethode uit de Brabantse Verordening Ruimte).	De criteria in het beoordelingskader zijn te herleiden tot deze indeling.
f) Bij thema natuur wordt geconstateerd dat de toetsing op het onderwerp stikstofdepositie op natuurgebieden (Passende beoordeling; kwantitatief te bepalen via Aerius) ontbreekt en daarom wordt geadviseerd deze toe te voegen.	In het onderzoek wordt indien nodig ook kwantitatief gekeken naar de stikstofdepositie met behulp van Aerius.
g) Advies om het onderdeel MKBA niet als onderdeel van het MER-beoordelingskader te beschouwen, maar als separaat traject uit te voeren.	De MKBA wordt opgenomen in een separaat rapport en kan een aparte rol vervullen in het proces dat moeten leiden tot het voorkeursalternatief
h) Advies om het thema lichthinder toe te voegen.	Bij de beoordeling van de verstoring van natuurgebieden wordt ook gekeken naar licht als verstoringbron. Er wordt in principe geen beoordeling gemaakt van lichthinder in de woonomgeving.

<p>i) Advies om een schaal in de vorm van +++,++,+,0,-,-,--- (incl. kleurgebruik dat kan helpen het effect helder te visualiseren) te gebruiken i.p.v. de klasse 0/- en 0/+ om verwarring te voorkomen.</p>	<p>We gaan uit van een zevenpunts-beoordelingsschaal en het gebruik van kleuren in de beoordelingstabellen. Vooralnog gaan we er van uit dat we de in de NRD opgenomen indeling zullen handhaven. De beoordelingen worden in de rapporten toegelicht.</p>
<p>j) Advies om naast natuurcompensatie ook te compenseren voor ruimtelijke kwaliteit (aantasting van landschappelijke waarden bijvoorbeeld in de groenblauwe mantel) zoals aangewezen in de Verordening Ruimte van de Provincie.</p>	<p>Hier wordt rekening mee gehouden.</p>
<p>k) Graag horen wij hoe het open planproces ingevuld gaat worden en specifiek hoe u burgers nader gaat betrekken.</p>	<p>Zie ook de beantwoording van zienswijze 28e.</p>
<p>l) Wij vragen ons af hoe u de relatie met de provinciale weg N279 vormt gaat geven. Graag stemmen wij dit goed met u af.</p>	<p>Het project N279-Zuid is een raakvlak project van voor de MIRT-Verkenning. Beide projecten vallen onder het programma SmartwayZ.NL. Er zal nauwe afstemming plaatsvinden tussen beide trajecten. Wij betrekken u hier graag bij.</p>

Zienswijze 39

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) Door de sluiting van verzorgingsplaatsen is er nu een tekort aan parkeerruimte voor de weggebruikers. Hierdoor vindt er momenteel berm parkeren plaats vanwege het gecreëerde tekort aan verzorgingsplaatsen annex parkeerplaatsen. De sluitingen dienen daarom ongedaan gemaakt te worden door de gesloten verzorgingsplaatsen te heropenen.</p> <p>Als voorbeelden van prettige verzorgingsplaatsen worden de Aalsterhut en De Blauwe Kei genoemd.</p> <p>De inrichting van de verzorgingsplaatsen moet de lage houtopstanden gehandhaafd blijven of gepoot worden. Dit omdat verzorgingsplaatsen zonder lage groen beschutting aanzienlijk onveiliger zijn en onaantrekkelijk zijn.</p>	<p>Voor de A67 is op dit punt met name het vrachtwagenparkeren in de knelpuntanalyse van de MIRT-Verkenning naar voren gekomen. Binnen de Verkenning wordt gezocht naar een oplossing voor de gesignaleerde knelpunten. De knelpuntanalyse staat in de Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen, die te vinden is op de website van de MIRT-Verkenning (www.mirta67.nl).</p>

Zienswijze 40

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) Allereerst zijn wij verheugd dat de eerste fase van de MIRT-verkenning is afgerond en dat de komende periode wordt toegewerkt naar een voorkeursalternatief. De problematiek op de A67 is namelijk urgent en wij hechten grote waarde aan een voortvarende planuitwerking zodat de problematiek kan worden opgelost.</p>	<p>Het streven is om voortvarend verder te werken en eind dit jaar een voorkeursalternatief voor de A67 vast te stellen. Daarna kan de planuitwerkingsfase starten.</p>
<p>b) Met het oog op de regionale bereikbaarheidsagenda en de 'robuuste randen' is de verbreding van de A67 tussen Leenderheide en Asten/N279 nodig voor het economisch functioneren en de leefbaarheid van de brainport-regio.</p>	<p>Zowel een verbreding tussen Leenderheide en Asten als Smart Mobility maatregelen zijn onderdeel van de alternatieven die in de komende tijd worden uitgewerkt. Uit de analyses van de effecten zal blijken of Smart Mobility voldoende oplossend vermogen heeft of dat capaciteitsuitbreiding nodig is op het genoemde traject.</p> <p>De opgave voor de Verkenning is om nu eerst een goede vergelijking te maken tussen de alternatieven, zonder daarbij vooruit te lopen op de uitkomsten.</p>
<p>c) Tenslotte ondersteunen wij de smart mobility oplossingen. Omdat echter nog niet duidelijk is om welke maatregelen het gaat hebben wij wel vraagtekens bij de effectiviteit daarvan.</p>	<p>Zie ook de beantwoording hierboven (zienswijze 40b).</p>