



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

MIRT-Verkenning A67 Leenderheide – Zaarderheiken

Nota van Beantwoording Voornemen

Zienswijzen op de Ontwerp-Structuurvisie en planMER

Datum 7 november 2019
Status Eindconcept

Colofon

Uitgegeven door Ministerie van Infrastructuur en
Waterstaat

Fax
Uitgevoerd door Projectteam MIRT-Verkenning A67
Leenderheide - Zaarderheiken

Datum 7 november 2019
Status Eindconcept
Versienummer 1.1

Inhoud

1	Inleiding	6
2	Zienswijzen	7
3	Advies Commissie m.e.r.	61
Bijlage A	Indieners van zienswijzen	65

1 Inleiding

Op donderdag 21 februari 2019 is de Ontwerp-Structuurvisie gepubliceerd voor de A67 tussen de knooppunten Leenderheide en Zaarderheiken. Daarnaast zijn voor deze Ontwerp-Structuurvisie de milieueffecten in een milieueffectrapport (planMER) onderzocht.

Van vrijdag 22 februari 2019 tot en met donderdag 4 april 2019 lagen de Ontwerp-Structuurvisie en planMER ter inzage en was er de gelegenheid om een zienswijze in te dienen op dit voornemen de Structuurvisie vast te stellen. De Ontwerp-Structuurvisie beschrijft de resultaten van de MIRT-Verkenning A67 Leenderheide Zaarderheiken. In deze Verkenning zijn in de afgelopen twee jaar mogelijke maatregelen onderzocht voor de huidige en toekomstige problematiek op de A67. Uiteindelijk is er daarbij een keuze gemaakt voor een Voorkeursalternatief, dat wordt toegelicht in de Ontwerp-Structuurvisie.

Nota van beantwoording

In deze Nota van Beantwoording worden de binnengekomen zienswijzen beantwoord (hoofdstuk 2). Parallel aan de ter inzage legging is advies ingewonnen bij de commissie MER. Het advies van de commissie MER en de beantwoording ervan is ook opgenomen in deze nota van beantwoording (hoofdstuk 3).

Beantwoording zienswijzen

Gedurende de zienswijzenperiode zijn 44 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.

Vanaf pagina 7 zijn 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 of deze leidt tot aanpassingen in de Ontwerp-Structuurvisie.

Twee thema's kwamen in de ingediende zienswijzen opvallend vaak naar voren. Enerzijds gaat het om de vormgeving van de aansluiting Geldrop en anderzijds om de effecten op geluid en luchtkwaliteit in de omgeving. Veel reacties hebben daarbij betrekking op aspecten die pas in de volgende fase van het project worden uitgewerkt. Deze leiden dan ook niet tot aanpassing van de nu voorliggende Ontwerp-Structuurvisie.

Vervolg

Na het opstellen van de Nota van Beantwoording wordt de Ontwerp-Structuurvisie aangepast voor zover de ingediende zienswijzen daar aanleiding toe geven. Vervolgens wordt de definitieve Structuurvisie vastgesteld. Daarmee is de MIRT-Verkenning A67 afgerond en gaat het project over naar de planuitwerkingsfase.

In de planuitwerkingsfase wordt het Voorkeursalternatief nader uitgewerkt en geoptimaliseerd. Het ontwerp wordt vervolgens vastgelegd in het (Ontwerp)Tracébesluit (O)TB). Dit is het juridisch bindende document waarin het ontwerp wordt vastgelegd. Op dit (O)TB is wederom formele inspraak mogelijk.

2 Zienswijzen

Zienswijze 1

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) Het is een gemiste kans dat er niks wordt gedaan aan de overlast van parkerende vrachtwagens op de vluchtstrook t.h.v. buurtschap de Leensel, voorbij parkeerplaats de Leysing richting Eindhoven. Dit geeft ook afval-overlast in de berm en tuinen.</p>	<p>Er is inmiddels geconcludeerd dat het aanpakken van de problematiek van het vrachtwagen parkeren niet op het schaalniveau van de A67 kan plaatsvinden. De mogelijke oplossingen zijn ingewikkeld, vragen de inzet van meerdere partijen (ook provincies en gemeenten) en moeten op een hoger schaalniveau worden afgewogen. Dit vraagstuk wordt daarom nu aangepakt als onderdeel van het programma goederencorridors.</p> <p>Het onderzoeken van oplossingen voor deze problematiek is daarom geen onderdeel van de scope van deze MIRT-Verkenning. Indien voor de A67 maatregelen voortkomen uit het programma Goederencorridors dan kunnen deze in een later stadium worden geïntegreerd.</p>
<p>b) Ook snap ik niet dat er geen geluidsschermen geplaatst worden tegen het verkeerslawaai, daar de geluidsbelasting bij alle woningen in het buurtschap de Leensel te hoog is.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geluidsschermen zijn daarnaast te combineren met zonneschermen, waardoor er geen dure windmolens geplaatst hoeven te worden. • Het is ook mogelijk de heuvel waarop de A67 ligt zijdelings aan te planten met bomen en struiken welke dan naast het dempen van het geluid ook de functie hebben om fijnstof en CO₂ op te nemen en om te zetten. 	<p>Het gedeelte van de A67 nabij buurtschap Leensel wordt niet aangepast in het kader van dit project. De monitoring van de bestaande geluidsoverlast in de huidige situatie gebeurt door de naleving van de zogenaamde geluidsproductieplafonds en is belegd bij het geluidsket van Rijkswaterstaat. Voor informatie kunt u kijken op: https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/geluid-lanqs-rijkswegen/index.aspx</p> <p>De suggesties voor het combineren van geluidsschermen met zonnepanelen en het aanbrengen van beplanting zal worden meegenomen bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in de Planuitwerkingsfase. De aanleg van beplanting blijkt daarbij in de praktijk geen noemenswaardig effect te hebben op de geluidsbelasting voor de omgeving.</p>

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie. Aangedragen suggesties ten aanzien van duurzame oplossingen worden meegenomen in de nadere uitwerking in de planuitwerkingsfase.

Zienswijze 2

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) Participant ziet als oplossing voor het verkeersprobleem dat vrachtwagens wordt verboden om in te halen. Er mag op sommige plaatsen 120 en 130 kilometer per uur gereden worden. Als de vrachtwagens, die in theorie niet harder kunnen dan 80 kilometer per uur kunnen, niet meer mogen inhalen, kan het andere verkeer goed doorrijden. In Duitsland is dit een heel gebruikelijke oplossing en het werkt dat ook.</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 in combinatie met de grote hoeveelheid vrachtverkeer voor lange pelotons met vrachtwagens op de rechterrajstrook. Deze aaneengesloten pelotons bemoeilijken het invoegen van het overige verkeer op de snelweg en zorgen voor onveilige situaties. Het aantal vrachtwagens op dit deel van de A67 is dus feitelijk te hoog om een inhaalverbod in te kunnen stellen. De verkeerssituatie op de A67 wordt periodiek gemonitord.</p>

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie.

Zienswijze 3

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>Participant gebruikt dagelijks de A67 van Baarlo naar Veldhoven (en terug) en heeft veel ervaring met de toegenomen drukte van het verkeer. Participant stelt voor:</p> <p>a) Vanaf ter hoogte van Geldrop naar Leenderheide en vice versa: wegbreiding naar 3-baans</p>	<p>De A67 wordt in het Voorkeursalternatief verbreed op het gedeelte tussen knooppunt Leenderheide en Geldrop.</p> <p>In de richting van Geldrop vanuit Eindhoven wordt een derde rijstrook toegevoegd. In de richting van Eindhoven wordt de capaciteit uitgebreid door middel van een weefvak. Het weefvak zorgt ervoor dat verkeer vanaf de oprit Geldrop, dat bij Leenderheide de A67 weer verlaat, niet hoeft in te voegen tussen het overige verkeer.</p>
<p>b) Meer controle (video bewaking) op snelheidsovertreders, welke de verkeersveiligheid en de doorstroming zal verbeteren. De snelheidsovertreders ook verbaliseren (niet alleen bewaking) – een geldboete (eventueel toenemende naar frequentie en aard) is de enige manier om het gedrag van mensen te veranderen.</p>	<p>De politie is verantwoordelijk voor de handhaving van de verkeersregels en zorgt er daarmee voor dat het veilig is op de Nederlandse wegen. Zij controleert onder meer op gevaarlijk verkeersgedrag, bijvoorbeeld overtreden van de maximale snelheid en niet handsfree telefoneren. Meer controle op snelheidsovertreders is geen verantwoordelijkheid en bevoegdheid van de Minister.</p>
<p>c) In Duitsland heb ik positieve ervaringen met een inhaalverbod voor vrachtverkeer tijdens piekuren 's morgens en 's avonds. Jaren geleden bestond dit verbod op de A67. Nu door sterk toegenomen vrachtverkeer weer ter overweging.</p>	<p>Zie de beantwoording van zienswijze 2a.</p>
<p>d) Op plaatsen waar vrachtverkeer/chauffeurs overnachten (bijv. Asten) ter overweging om gedoseerde toegang te geven tot A67, een methode die op meerdere plaatsen in Nederland voor verkeer wordt toegepast.</p>	<p>Er wordt gewerkt aan een systeem om het verkeer bij de oprit Asten slim in te laten invoegen tussen het overige verkeer. Dit gebeurt in samenspraak met het project N279. Op andere locaties worden opritten aangepast zodat het (vracht)verkeer meer tijd en ruimte heeft om snelheid te maken en in te voegen. Er is niet voorzien in aanvullende doseerinstallaties voor vrachtverkeer. Het inzetten van een toeritdosering voor vrachtverkeer bij verzorgingsplaatsen is niet overwogen in dit project omdat dit om zeer lokale effecten gaat. De problematiek van het vrachtwagenparkeren wordt in het kader van MIRT Goederencorridor verder onderzocht.</p>

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie.

Zienswijze 4

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Aanpassen snelheid: overal eenzelfde eenduidige snelheid	<p>Het rijksbeleid is dat op autosnelwegen de maximumsnelheid in principe 130 km/uur is. Daarvan kan worden afgeweken als daar aanleiding voor is, bijvoorbeeld bij overschrijding van grenswaarden tav geluid of fijnstof.</p> <p>In de huidige situatie heeft een deel van de A67 een maximumsnelheid van 130 km/u (Zaarderheiken – Someren) en een deel van 120 km/uur (Someren – Leenderheide).</p> <p>Het deel van de A67 dat wordt aangepast in het Voorkeursalternatief (Geldrop – Leenderheide) wordt ontworpen op een snelheid van 130 km/uur. Er is nog geen definitief besluit genomen over de maximumsnelheid voor dit deel van de A67. Per wegvak wordt een bewuste afweging gemaakt voor een maximumsnelheid.</p>
b) Inhaalverbod voor vrachtwagens	Zie de beantwoording van zienswijze 2a

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie.

Zienswijze 5

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) Participant heeft in 2000 gekozen voor een bouwka­vel met toeslag vanwege het vrije uitzicht. In de nieuwe ontwerpen die nu ter inzage liggen om de A67 ter hoogte van Geldrop aan te passen, dat wil zeggen o.a. te verbreden, wordt mijn mooie uitzicht wegge­nomen. De snelweg komt tientallen meters dichter op mijn huis te liggen. Op dit moment worden geen plannen getoond hoe dit qua uiterlijk, geluidsoverlast, luchtvervuiling en dergelijke gecompenseerd zal gaan worden.</p> <p>Participant heeft geen vertrouwen in deze oplossing en vindt dat de meerkosten voor een zichtka­vel hiermee niet meer te verantwoor­den zijn.</p>	<p>In het kader van het (O)TB zal worden onderzocht of en in hoeverre er aanleiding is om aanvullende (mitigerende) maatregelen te nemen. Ook dient het Tracébesluit een beschrijving te bevatten van de inpassing van de maatregelen.</p> <p>Het is desalniettemin mogelijk dat participant en andere omwonenden nadeel ondervinden van de geplande aanpassingen aan de A67 als onderdeel van het voorkeursalternatief. In die gevallen zijn de reguliere regelingen voor nadeelcompensatie en planschade van toepassing.</p> <p>https://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx</p>

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie.

Zienswijze 6

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) Participant is geen voorstander van de aanleg van pechvakken. Deze pechvakken zullen de verkeersveiligheid eerder negatief beïnvloeden dan positief, omdat er een groot tekort aan weggebonden verzorgingsplaatsen / parkeerplaatsen is. Immers steeds weer opnieuw komen er berichten in de pers dat vrachtwagenchauffeurs op de pechstroken gaan parkeren omdat er te weinig verzorgingsplaatsen voorhanden zijn. De pechvakken zullen daarom worden gebruikt door rustende vrachtwagenchauffeurs, waardoor er op meer plekken onrust bij uitvoegen en invoegen kan ontstaan.</p>	<p>Zie beantwoording zienswijze 1a ten aanzien van verzorgingsplaatsen / parkeerplaatsen voor vrachtwagens.</p> <p>Op een pechhaven kan een auto of vrachtauto met pech veilig staan, waardoor tevens de doorstroming niet wordt belemmerd. Vooral op stukken van de snelweg met een smalle vluchtstrook en veel vrachtverkeer zijn pechhavens gunstig voor de verkeersveiligheid en de doorstroming. Dit is op de A67 aan de orde. Het risico op oneigenlijk gebruik van de pechhavens is geen reden om deze niet aan te leggen voor de verkeersveiligheid.</p>
<p>b) Daarom is het beter om extra verzorgingsplaatsen aan te leggen, minimaal elke 20 kilometer of korter bij elkaar. Met de aanleg van deze verzorgingsplaatsen zou u kunnen beginnen om met de eerder gesloten verzorgingsplaatsen, zoals de veilige Aalster Hut, De Gender en Blauwe Kei weer opnieuw aan te leggen. Het afstanden stramien dient hoe dan ook gerespecteerd te worden, aangezien dat een vereiste is van het beleid vanwege de eisen aan verkeersveiligheid.</p>	<p>Het beleid is erop gericht dat verzorgingsplaatsen de korte stop faciliteren, het overnachten wordt niet gefaciliteerd. Hiervoor zijn in beginsel om de 20 kilometer verzorgingsplaatsen aangelegd. De A67 voldoet aan dit afstandscriterium. Er zullen daarom ook geen verzorgingsplaatsen worden aangelegd. Voor het overnachten zijn truckparkings langs het onderliggend wegennet ingericht.</p>
<p>c) Daarbij is het van belang dat vanwege klimatologische overwegingen de berm van de snelweg en de verzorgingsplaatsen te beplanten met houtopstanden van lage struiken in combinatie met hoge bomen. Hiermee geeft u een start met de invulling van de Intentieovereenkomst Actieplan Bos en Hout, gepubliceerd op 26 mei 2017 Nr. 27437, om 100.000 hectare aan extra bos te poten. Daar niet alle berm van de snelweg geschikt zijn voor aanplanting van bos, zou het goed zijn dit te concentreren rond de verzorgingsplaatsen.</p>	<p>Belangrijke criteria voor het inrichten van verzorgingsplaatsen zijn verkeersveiligheid, sociale veiligheid en het voorkomen van transportcriminaliteit. Daarom is het "licht en zicht"-principe een belangrijk inrichtingsprincipe voor verzorgingsplaatsen. Om die reden is het niet mogelijk de verzorgingsplaatsen dicht te beplanten met bomen.</p>
<p>d) Een bijkomend voordeel van dit bos langs de snelweg heeft een bijkomend effect dat het geluid van de snelweg gedempt wordt door het bos langs de snelweg.</p>	<p>De aanleg van beplanting blijkt in de praktijk geen noemenswaardig effect te hebben op de vermindering van de geluidsbelasting voor de omgeving.</p>

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie.

Zienswijze 7

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) In het voorkeursalternatief worden de op- en afritten dichtbij de woning van de participant aangelegd. De snelweg verschuift daardoor zo'n 300 meter dichterbij de woning. Men verwacht daardoor een grotere geluidsbelasting en meer vervuiling (fijnstof) die de gezondheid negatief beïnvloedt. Daarnaast wordt het uitzicht vanuit de woning minder aantrekkelijk, waardoor er waardedaling van het onroerend goed zal optreden. Vanuit de woning heeft men nu een vrij uitzicht over een weiland naar bomen. Met dit alternatief verdwijnt het uitzicht.</p>	<p>Zie beantwoording van zienswijze 5a</p>

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie.

Zienswijze 8

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) Voor de op- en afritten wordt een groot stuk van het 'dal' van de kleine Dommel opgeofferd. Zo'n 15 jaar geleden is de Dommel helemaal 'gerestaureerd'. De natuurwaarde is toen weer helemaal teruggebracht. Nu is er een plan om dat weer met asfalt te bedekken.</p> <p>Er is een veel beter alternatief waardoor de natuurwaarde niet hoeft te worden aangetast. Dat is om de afrit parallel aan de snelweg te laten lopen. Deze variant geeft ook een lagere geluidsbelasting op de wijk. Bij de grote lus, die als een van de varianten wordt gepresenteerd, zal er een grotere geluidsbelasting op de woningen zijn. Daarom pleit participant ervoor om de afrit parallel aan de snelweg te situeren.</p>	<p>Er is op dit moment nog geen keuze gemaakt over de vormgeving van de op- en afrit bij Geldrop. Binnen de Verkenning zijn twee vormgevingsvarianten op hoofdlijnen uitgewerkt. Het is echter ook nog mogelijk dat er uiteindelijk gekozen wordt voor een alternatieve vormgeving. Ook wordt de vorm van de aansluiting op het onderliggend wegennet (het Bogardeind) nog nader vormgegeven.</p> <p>De ruimtelijke inpassing van de snelweg wordt in de planuitwerkingsfase nader uitgewerkt. Dit geldt zowel voor de precieze ligging van de snelweg als voor de vormgeving van de aansluiting.</p> <p>Bij de ruimtelijke inpassing wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de bestaande functies in de omgeving.</p>

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie. De afweging over de vormgeving van de aansluiting wordt in de volgende fase gemaakt, waarbij de relevante belangen worden afgewogen en belanghebbenden worden betrokken.

Zienswijze 9

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) De verbreding van de A67, met name de op- en afritten, gaat ten koste van het perceel van de indiener. De verbrede weg komt dicht bij het woonhuis en in het slechtste geval over het perceel. Indieners willen actief en op tijd geïnformeerd worden over de plannen, zodat men tijd en ruimte heeft om de keuzes af te wegen.</p>	<p>Net zoals tijdens de verkenningsfase zal de omgeving ook bij de planuitwerkingsfase betrokken worden. De grondeigenaren wiens percelen worden geraakt zullen bovendien rechtstreeks benaderd worden door Rijkswaterstaat in de volgende fase. Zij worden direct betrokken bij de planuitwerking.</p>

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie. De afweging over de vormgeving van de aansluiting Geldrop wordt in de volgende fase gemaakt, waarbij de relevante belangen worden afgewogen en belanghebbenden worden betrokken.

Zienswijze 10

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) Er is een besluit genomen om langs de A67 bij Lierop een geluidsscherm te plaatsen. De uitvoering daarvan is uitgesteld in afwachting van de verbreding van de A67. In de MIRT-verkenning zou het geluidsscherm meegenomen worden. Nu is er een voorkeursalternatief waarbij er geen derde baan bij Lierop komt, maar daarbij wordt niet meer gesproken over het plaatsen van het geluidsscherm bij Lierop. Indien er wil dat gestart wordt met het plaatsen van het scherm.</p>	<p>In een eerder stadium is een besluit genomen tot plaatsing van een geluidsscherm bij Lierop. Dit besluit staat los van de Verkenning, evenals de realisatie van het geluidsscherm. Wel is de aanleg van het scherm uitgesteld om de resultaten van de Verkenning af te wachten. De realisatie van het betreffende geluidsscherm is belegd bij de gemeente. Het is nu aan de gemeente om de realisatie op te starten.</p>

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie. De plaatsing van het betreffende geluidsscherm is geen onderdeel van de ontwerp-structuurvisie.

Zienswijze 11

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) Indiener is als ondernemer gevestigd op het deel van het tracé dat in de ontwerpstructuurvisie aangeduid is als 'nader af te wegen.' Indien en voor zover die nadere afweging ertoe leidt dat het bedrijf moet wijken voor de ontsluitingsweg, verlangt men een alternatief. Voorts valt op dat er geen ruimte is gereserveerd voor een vervangende locatie van het bedrijf. Indiener wil dat in de definitieve structuurvisie een vervangende locatie voor het bedrijf wordt opgenomen.</p>	<p>Zie beantwoording van zienswijze 8 ten aanzien van de vormgeving van de aansluiting Geldrop.</p> <p>De grondeigenaren wiens percelen worden geraakt zullen rechtstreeks benaderd worden door Rijkswaterstaat in de volgende fase.</p>

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie. De afweging over de vormgeving van de aansluiting wordt in de volgende fase gemaakt, waarbij de relevante belangen worden afgewogen en belanghebbenden worden betrokken. De ontwerp-structuurvisie ziet niet toe op het bieden van alternatieve locaties.

Zienswijze 12

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) De plannen tot verbreding van de A67 leiden bij cliënten in zijn algemeenheid tot grote zorgen. Zorgen om hun woon- en leefklimaat en de mogelijke aantasting daarvan. Daarbij valt te denken aan vermeerdering van fijnstof en stikstofdioxide ter plaatse, de concentraties fijnstof overschrijden thans reeds de norm, vermeerdering van geluid en trillingen. Te meer gelet op de zeer dichtbij gelegen Natura 2000 gebieden. In het Ontwerp wordt onder verwijzing naar de effectrapportage gesteld dat de effecten op luchtvervuiling en geluid minimaal zijn, maar dat wel op punten mitigerende maatregelen nodig zijn. Over het hoe, wat en waar van de additionele maatregelen is het Ontwerp verder vrij vaag, zodat cliënten daar inhoudelijk weinig van kunnen vinden. Cliënten merken daarbij overigens op dat hun woning m.b.t. o.a. geluid niet in de rapporten is opgenomen. Conclusies ten aanzien van hun woning en de effecten daarop kunnen derhalve vooralsnog niet worden getrokken.</p>	<p>Tijdens de Verkenning is onderzoek gedaan naar de effecten op geluidsbelasting en luchtkwaliteit als gevolg van de drie alternatieven, ten opzichte van de autonome situatie in 2030 als er geen wijzigingen worden aangebracht aan de snelweg. Dit is vooral gedaan om een vergelijking mogelijk te maken tussen de verschillende alternatieven. Er is om die reden ook nog geen uitspraak gedaan over de exacte benodigde mitigerende maatregelen. Als gevolg van de Raad van State-uitspraak over de programma aanpak stikstof (PAS) is nog aanvullend onderzoek verricht naar de effecten op Natura-2000 gebieden. De rapportage van dit onderzoek is een bijlage van de definitieve Structuurvisie voor de A67.</p> <p>In de volgende fase (planuitwerkingsfase) worden de ontwerpen in het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. In die fase worden ook de exacte gevolgen van de maatregelen voor in detail in beeld gebracht. Pas dan kan er meer gezegd worden over de effecten op de locatie van de betreffende woning en over de eventuele mitigerende maatregelen die nodig zijn rondom de A67.</p>
<p>b) Los van de verbreding van de A67 conform het voorkeursalternatief (VKA) wordt ook in het VKA melding gemaakt van aanvullende maatregelen in de vorm van hernieuwde aansluitingen, meer concreet aan de zijde van de kern van Geldrop. Het ontwerp is ook te dien aanzien behoorlijk vaag. Uit tekeningen uit de m.e.r. kan worden afgeleid dat in elk van de alternatieven de A67 wordt ontsloten via een verruiming van de huidige vormgeving via een zogenaamde superrotonde of via een halve Haarlemmermeeraansluiting. Daarbij lijkt te kunnen worden afgeleid dat in beide gevallen het Bogardeind tot voorbij de woning van cliënten wordt verbreed met 2 x 1 rijbaan tot 2 x 2 rijbanen. Vermoedelijk zal het Bogardeind de facto vrijwel tot aan de voordeur van cliënten reiken. U begrijpt dat cliënten daarop in elk geval niet zitten te wachten.</p>	<p>Zie beantwoording van zienswijze 8 ten aanzien van de vormgeving van de aansluiting Geldrop.</p> <p>Hierin is ook verwoord dat de vormgeving van de aansluiting op het Bogardeind nog nader moet worden uitgewerkt. De varianten die nu zijn ingetekend betreffen een mogelijke vormgeving, maar nog geen definitieve vormgeving.</p> <p>De grondeigenaren wiens percelen worden geraakt zullen rechtstreeks benaderd worden door Rijkswaterstaat in de Planuitwerkingsfase. In de nadere uitwerking wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de bestaande functies rondom de weg.</p>
<p>c) Hoewel in het Ontwerp wordt aangegeven dat van een definitieve keuze over de vorm van de aansluiting nog geen sprake is en dit verdere uitwerking behoeft, achten cliënten het van groot belang hun standpunten daarop</p>	<p>Zie beantwoording van zienswijze 8.</p>

reeds thans kenbaar te maken. Er zal eveneens met de individuele belangen van cliënten rekening gehouden moeten worden. In die zin wordt verzocht om alternatieven te onderzoeken met betrekking tot de aansluiting, dusdanig dat van het inleveren van nog meer grond aan de voorzijde van de woning van cliënten geen sprake is en dat het Bogardeind niet nog dichterbij hun woning komt te liggen.

De grondeigenaren wiens percelen worden geraakt zullen rechtstreeks benaderd worden door Rijkswaterstaat in de volgende fase.

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie. De afweging over de vormgeving van de aansluiting wordt in de volgende fase gemaakt, waarbij de relevante belangen worden afgewogen en belanghebbenden worden betrokken. Ook de maatregelen ten aanzien van geluid en fijnstof worden in de volgende fase nader uitgewerkt.

Zienswijze 13

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) Ik had graag gezien dat de oprit A67 aan de kant van McDonalds komt te liggen in plaats van aan de kant van het NH-hotel. In het gesprek met de deskundige blijkt dat wel een voorkeursalternatief te zijn, maar dat is niet opgehangen in deze informatiebijeenkomst.</p> <p>Indiener heeft een grote voorkeur voor de genoemde variant.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het neemt minder ruimte van de natuur; • Doordat er geen bocht hoeft te worden gemaakt, kan je beter snelheid maken; • Het verkeer uit de richting Heeze krijgt betere toegang tot de A67; • De fietsers uit Leende die naar het Strabrecht college gaan, kunnen dan beter oversteken. 	<p>Zie beantwoording van zienswijze 8.</p> <p>De genoemde belangen zullen in de volgende fase worden meegenomen in de nadere uitwerking van de aansluiting.</p>

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie. De afweging over de vormgeving van de aansluiting wordt in de volgende fase gemaakt, waarbij de relevante belangen worden afgewogen en belanghebbenden worden betrokken.

Zienswijze 14

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) De locatie van de vereniging bevindt zich in recreatiegebied De Smelen op een steenworp afstand van de A67. Zoals de plannen van de uitbreiding van de A67 er nu uitzien, komt de weg vlakbij de locatie te liggen en gaat dit ten koste van verschillende voorzieningen.	Zie beantwoording van zienswijze 8. In de nadere uitwerking wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de bestaande functies rondom de weg.
b) De overlast van geluid en fijnstof is nu al groot en zal nog groter worden.	De monitoring van de bestaande geluidsoverlast in de huidige situatie gebeurt door de naleving van de zogenaamde geluidsproductieplafonds en is belegd bij het geluidsloket van Rijkswaterstaat. Voor informatie kunt u kijken op: https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/geluid-langs-rijkswegen/index.aspx Tijdens de Verkenning is onderzoek gedaan naar de effecten op geluidsbelasting en luchtkwaliteit als gevolg van de drie alternatieven, ten opzichte van de autonome situatie in 2030 als er geen wijzigingen worden aangebracht aan de snelweg. Het onderzoek in het MER is gericht op het mogelijk maken van het kiezen van een voorkeursalternatief en niet bedoeld als toets van de effecten op de GPP-punten. Er is om die reden ook nog geen uitspraak gedaan over de exacte benodigde mitigerende maatregelen. In de planuitwerking wordt de geluidbelasting in meer detail in beeld gebracht en wordt tevens onderzoek gedaan naar de noodzaak en doelmatigheid van mitigerende maatregelen (zoals bijvoorbeeld schermen). De grenzen voor de geluidbelasting worden overigens (wettelijke grenzen) bepaald op basis van gemiddelde (berekende) geluidbelasting, verdeeld over een etmaal. In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) werken rijksoverheid, provincies en gemeenten samen om overal in Nederland op tijd aan de Europese normen voor luchtkwaliteit te voldoen. Voor fijnstof vindt in dit kader periodieke monitoring plaats.
c) De vereniging gaat te maken krijgen met inkomstenderving aangezien de locatie nu regelmatig wordt verhuurd. Groepen zullen straks veel minder geneigd zijn om de locatie te huren.	Het is mogelijk dat participant en andere omwonenden en gebruikers nadeel ondervinden van de geplande aanpassingen aan de A67 als onderdeel van het voorkeursalternatief. In die gevallen is de Beleidsregel nadeelcompensatie

Infrastructuur en Waterstaat 2019 van toepassing. Er kan in voorkomend geval een verzoek om nadeelcompensatie worden ingediend.

<https://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie. De afweging over de vormgeving van de aansluiting wordt in de volgende fase gemaakt, waarbij de relevante belangen worden afgewogen en belanghebbenden worden betrokken. Ook de maatregelen ten aanzien van geluid worden in de volgende fase nader uitgewerkt.

Zienswijze 15

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) In 5.5.3 van het MER wordt gesproken over het eventueel verhogen van de bestaande geluidsschermen. Ter hoogte van onze woonwijk staan echter geen geluidsschermen. Wellicht is het dan beter om eerst schermen te plaatsen en die direct op hoogte te brengen.	In de betreffende paragraaf zijn voorbeelden genoemd van mogelijke maatregelen. Gedurende de Planuitwerkingsfase wordt het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Dan wordt ook duidelijk of de geluidsnormen worden overschreden, en zo ja welke maatregelen moeten worden getroffen ten aanzien van geluid. De tekst hierover in de structuurvisie zal worden verduidelijkt.
b) Waarom bij Lierop wel en bij ons geen schermen staan gepland is mij niet duidelijk. Lierop ligt ten zuiden van de A67 en onze woonwijk ten noorden. De wind is meestal zuid of zuid west. Wij hebben dus meer last van geluid van de A67 dan Lierop.	Het besluit om een geluidsscherm te plaatsen bij Lierop maakt geen onderdeel uit van de MIRT-Verkenning A67. Dit besluit is in een eerder stadium al genomen en staat los van de berekeningen die in het kader van deze Verkenning zijn uitgevoerd.
c) Het verkeer dat van Geldrop naar de N2 rijdt moet onder meer naar ASML. Als op termijn de aansluiting bij ASML op de A67 gereed is, moet verkeer vanaf Geldrop bij Leenderheide dus doorrijden en niet afslaan naar de N2. Dat verkeer gaat tussen Geldrop en Leenderheide dus toch weer inweven.	Deze opmerking is juist. De nieuwe aansluiting bij ASML kan invloed hebben op de hoeveelheid verkeer op de A67 en op het aantal weefbewegingen op het wegvak tussen de aansluiting Geldrop en Leenderheide. Hoe groot dit effect zal zijn is op dit moment nog niet duidelijk. Het wegontwerp biedt in principe voldoende ruimte aan weefbewegingen. Naast het effect van de nieuwe aansluiting op de A67 is de verwachting dat ook de maatregelen die zijn opgenomen in het voorkeursalternatief (zoals de smart mobility-maatregelen om de verkeersstroom tussen Geldrop/Heeze en Eindhoven te beïnvloeden) effect zullen hebben op de verkeersbelasting van het wegvak tussen Geldrop en Leenderheide.
d) Over innovatie wordt niet gesproken. Waarom niet experimenteren met nieuwe technologie die zowel stof als geluid kan afvangen en tevens zonne-energie kan produceren. De A67 ligt mooi west / oost.	De genoemde duurzaamheidsaspecten zijn in de Verkenning niet (uitvoerig) beschouwd omdat ze voor het doel van de Verkenning (het aanduiden van een voorkeursalternatief) niet of nauwelijks onderscheidend zijn. In het kader van de planuitwerking zal nadere aandacht worden besteed aan de duurzaamheidsaspecten. Duurzaamheid is een thema dat de Rijksoverheid project-overstijgend adresseert.

Conclusie: de zienswijze leidt tot een tekstuele aanpassing in de paragrafen 5.2 en 6.1 van de Ontwerp-Structuurvisie. De maatregelen ten aanzien van geluid worden in de volgende fase nader uitgewerkt. De benoemde effecten van de toekomstige aansluiting bij ASML worden voldoende ondervangen in het ontwerp van het Voorkeursalternatief. Aangedragen suggesties ten aanzien van duurzame oplossingen worden meegenomen in de nadere uitwerking in de Planuitwerkingsfase.

Zienswijze 16

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) Indiener stelt vast: Via hoofdzakelijk modellen en informatie uit meetlussen komt het openbaar bestuur tot de conclusie dat er noodzaak is om meer asfalt te realiseren om zodoende de verlieskosten als gevolg van files terug te dringen. Door een schaarste aan middelen, lees geld, en investerings-efficiency wordt de uitbreiding “parallelbaan A73 zuidelijke richting” bij de woonwijk Klingerberg en Boekend in Venlo, mijns inziens terecht, niet uitgevoerd.</p>	<p>In het MER zijn doelbereik, effecten en kosten van de aanpak van de parallelbaan van de A73 in zuidelijke richting onderzocht. Op grond van een afweging van de effecten, doelbereik en kosten is er voor gekozen deze maatregel niet op te nemen in het voorkeursalternatief. Een overweging daarbij is geweest dat deze maatregel leidt tot het verschuiven van problemen.</p>
<p>b) Uit nalevingsverslagen van Rijkswaterstaat en Staatscourant blijkt dat op deze locatie al 6 jaar de geluidsproductieplafonds overschreden worden. In de huidige ter inzage liggende ontwerpstructuurvisie staat totaal geen planvorming of oplossingen voor dit geluidsprobleem alhier.</p>	<p>De monitoring van het wegverkeerslawaai in de huidige situatie gebeurt door de naleving van de zogenaamde geluidsproductieplafonds en is belegd bij het geluidslotet van Rijkswaterstaat. Voor informatie kunt u kijken op: https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/geluid-langs-rijkswegen/index.aspx De MIRT-Verkenning is niet bedoeld om (autonome) geluidproblemen aan te pakken en/of eventuele overschrijdingen van GPP’s te signaleren.</p>
<p>c) De vraag is om de bestaande knelpunten in geluidsniveaus ook mee te nemen ook daar waar geen uitbreiding van het asfalt plaatsvindt met name het lage geluidsscherm bij viaduct Boekhorst in de woonwijk Klingerberg.</p>	<p>Binnen de Verkenning en de verdere uitwerking van de maatregelen wordt vooral gekeken naar de effecten als gevolg van de maatregelen. Het naleven van de geluidsplafonds voor de bestaande situatie is geen onderdeel van het project, maar valt onder de reguliere naleving (zie ook beantwoording 16b).</p>

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie.

Zienswijze 17

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Namens het bestuur van de vereniging vraagt de indiener om een terugkoppeling ten aanzien van de volgende vragen die men heeft over de te realiseren verbreding van de A67 langs de visvijvers bij de IJzeren man. Door de verbreding van de snelweg A67 komt een gedeelte van onze vijvers te vervallen. Hierdoor worden onze vijvers aanzienlijk kleiner. Hoe worden wij hierin gecompenseerd?	Zie beantwoording zienswijze 8. De grondeigenaren wiens percelen worden geraakt zullen rechtstreeks benaderd worden door Rijkswaterstaat in de volgende fase. In de nadere uitwerking wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de bestaande functies rondom de weg.
b) Hoe worden wij gecompenseerd qua parkeermogelijkheden, bereikbaarheid, onze invalidensteiger, en onze vismogelijkheden?	Rijkswaterstaat gaat in de volgende fase in gesprek met de grondeigenaren wiens percelen worden geraakt. De genoemde onderwerpen kunnen in deze gesprekken nader worden beschouwd.
c) Tevens willen wij u vragen wat de verwachtingen zijn omtrent de duur van de werkzaamheden, langs onze vijvers, en kunnen wij in deze periode gebruik blijven maken van de vijvers.	Op dit moment is dit nog niet duidelijk. Pas na de aanbesteding aan de aannemer wordt duidelijk hoe lang de werkzaamheden zullen duren en wat de exacte consequenties zijn voor het gebruik van recreatiegebied de Smelen tijdens de periode van realisatie.

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie. De inpassing van het Voorkeursalternatief in de omgeving wordt in de volgende fase nader uitgewerkt, waarbij de relevante belangen worden afgewogen en belanghebbenden worden betrokken.

Zienswijze 18

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) De gemeente onderschrijft het initiatief om de A67 tussen Eindhoven en Venlo te verbeteren van harte. Deze achterlandverbinding met internationale relevantie is van cruciaal belang voor de verdere ontwikkeling van Noord-Limburg en van grote importantie voor Nederland. Vanuit dit perspectief ondersteunen wij het Voorkeursalternatief waarbij de A67 tussen knooppunt Leenderheide en Geldrop wordt verbreed naar 2x3 rijstroken. Gemeente vraagt de verdere procedure voortvarend ter hand te nemen, opdat de realisatie zo spoedig mogelijk kan beginnen.</p>	<p>Het ministerie is voornemens de verdere procedure voortvarend op te pakken om zo snel mogelijk tot realisatie van het Voorkeursalternatief te komen.</p>
<p>b) De gemeente ziet de beoogde 2x3 rijstroken tussen knooppunt Leenderheide en Geldrop als een 'tussenstation' naar een eindbeeld van de A67 bestaande uit 2x3 rijstroken over de volledige lengte tussen de Belgische en Duitse grens. Een A67 waar de laatste technologische ontwikkelingen worden meegenomen om het goederenvervoer én het personenvervoer optimaal te faciliteren.</p>	<p>Het huidige voorkeursalternatief blijkt volgens de verkeerkundige onderzoeken een voldoende robuuste oplossing te bieden. Toekomstige ontwikkelingen zullen moeten uitwijzen of verbreding over een langer traject nodig is. Om goed zicht te houden op benodigde aanvullende maatregelen zal de verkeerssituatie gemonitord worden vanuit het programma SmartwayZ.NL.</p>
<p>c) In de diverse achterliggende rapporten van de Ontwerp-structuurvisie constateert u dat er een capaciteitsknelpunt is op de parallelbaan van de A73 in het knooppunt Zaarderheiken (in zuidelijke richting). Daarbij concludeert u ook dat de beoogde extra rijstrook tussen knooppunt Zaarderheiken en aansluiting Maasbree geen meerwaarde heeft. De gemeente is het met deze conclusie niet eens omdat deze maatregel voorkomt dat knooppunt Zaarderheiken volledig dichtslibt door de terugslag van de file in de avondspits. Bovendien is dit een eerste stap naar de beoogde eindsituatie 2x3 rijstroken tussen de knooppunten Zaarderheiken en Tiglia. Gemeente verzoekt deze maatregel in het verdere proces nog te heroverwegen in relatie tot de mogelijkheden van smart-mobility-oplossingen.</p>	<p>De onderzochte oplossingsrichting voor het genoemde probleem, namelijk het toevoegen van een rijstrook op de parallelbaan, heeft geen meerwaarde omdat deze het probleem slechts verplaatst. De oplossing biedt daarmee geen oplossing voor het netwerk. Daartoe zijn aanvullende maatregelen op de A73 nodig die niet langer passen binnen de scope van de MIRT-Verkenning A67. Binnen dit project zal het toevoegen van de maatregel niet worden heroverwogen.</p>
<p>d) Uit de verkeersonderzoeken blijkt dat op de wegvakken Geldrop-Asten en Sevenum-Venlo in 2030 hoge belastingsgraden optreden en bovendien sprake is van relatief veel vrachtverkeer. Daarbij constateert u dat dit, net zoals op de A73 rondom Blerick, niet tot structurele doorstromingsproblemen leidt. Gelet op het economische belang van de</p>	<p>Het klopt dat de belasting van de betreffende wegvakken aanzienlijk is. Uit de onderzoeken blijkt dat deze niet leiden tot structurele problemen. Hierbij is rekening gehouden met de groei van de genoemde regio's en een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd voor de effecten bij een nog hoger percentage vrachtverkeer. Het verzoek tot monitoring en evaluatie maakt onderdeel uit van</p>

<p>A67 voor de Mainport Rotterdam, Brainport Eindhoven en Greenport Venlo én de dominante rol van het omvangrijke vrachtverkeer op de doorstroming pleit de gemeente ervoor deze wegvakken van de A67 en A73 intensief te monitoren en evalueren, en bij structurele knelpuntvorming versneld over te gaan tot aanvullende maatregelen.</p>	<p>het voorgestelde voorkeursalternatief. De opdracht hiertoe wordt belegd binnen het programma SmartwayZ.NL.</p>
<p>e) Als laatste punt wil de gemeente meegeven graag mee te denken over het mogelijk maken van Smart-mobility-pilots op de snelweg om de A67 de 'slimste' snelweg van Europa te maken. Binnen de netwerken van Trendsportal en Smart Logistics Center Venlo ziet men goede mogelijkheden om pilots uit te voeren op het vlak van vrachtverkeer en/of logistiek.</p>	<p>De uitwerking van het onderdeel Smart-Mobility is belegd binnen het programma SmartwayZ.NL, waarin de gemeente ook is vertegenwoordigd. Het aanbod van de gemeente wordt afgestemd met het programma. Daarnaast wordt de gemeente uitgenodigd hierin ook proactief de gewenste rol op te pakken.</p>

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie. Het aanbod ten aanzien van de uitwerking van Smart-Mobility wordt belegd bij programma SmartwayZ.NL.

Zienswijze 19

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) De regio hanteert een ontwikkelingsgerichte benadering en heeft dit beschreven in Programma SmartwayZ.nl. Eén van de belangrijkste uitgangspunten van het bidbook bereikbaarheid Zuid-Nederland en de Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant is dat de randen van het gebied robuust worden, waaronder de A67. De vorige minister heeft meegetekend eind 2015 met de vaststelling van SmartwayZ.NL. Het uitgangspunt daarin is dat de A67 een capaciteitsuitbreiding zou krijgen gelijk aan alternatief 3.</p> <p>De studie naar het voorkeursalternatief is uitgegaan van een probleemgerichte benadering, waardoor u op alternatief 2 bent uitgekomen. Daardoor voldoet ons (gezamenlijke) infrastructurele programma nu al niet meer aan de groeiende mobiliteitsvraag van onze inwoners. Nu al zijn de reistijden op de robuuste randen te lang binnen onze regio, waardoor met het hanteren van 'slechts' een probleemgerichte benadering deze regio te kort wordt gedaan. De gemeente heeft een grote voorkeur voor een ontwikkelingsgerichte benadering, waarbij met de aanleg van nieuwe infrastructuur sturing en stuwing wordt gegeven aan de groei van de economie en de demografie van onze regio.</p>	<p>In de gedane onderzoeken voor de MIRT-Verkenning is rekening gehouden met de hoogste groeiscenario's voor de regio. Nadere analyses hebben daarbij uitgewezen dat de gehanteerde groeiprognoses voor zowel inwoners als arbeidsplaatsen hoger liggen dan de prognoses die door de regio zelf worden gehanteerd. Daarnaast is een aanvullende gevoeligheidsanalyse uitgevoerd om de robuustheid van de alternatieven te toetsen.</p> <p>Uit de onderzoeken komt naar voren dat het Voorkeursalternatief een robuuste oplossing voor de problematiek vormt en de doorstroming op de A67 zeer sterk verbetert. De resultaten geven dan ook geen basis voor de conclusie dat 'het (gezamenlijke) infrastructurele programma nu al niet meer aan de groeiende mobiliteitsvraag van de inwoners voldoet'.</p>
<p>b) Nu de A67 tussen Geldrop en Asten niet uitgebreid wordt naar 2x3 rijstroken, is de robuustheid onvoldoende. Niet alleen om de problemen in onze regio op te lossen, maar ook om alle stedelijke ontwikkelingen in de regio Eindhoven het hoofd te bieden. Deze randen moeten verkeersaders zijn met een capaciteit die het verkeersaanbod kan verwerken. Dan wordt een betrouwbare reistijd geboden onze inwoners, waarbij doorstroming en verkeersveiligheid zijn geborgd op het hoofdwegennet én het onderliggende wegennet.</p>	<p>Zie de beantwoording van zienswijze 19a.</p>
<p>c) Het bieden van een concreet perspectief voor het gedeelte Geldrop – Asten. Tijdens het participatieproces is helder uiteengezet dat alternatief 2 een grotere mate van haalbaarheid en eveneens maakbaarheid kent dan alternatief 3. Wij begrijpen uw argument dat er veel juridische risico's zijn verbonden inzake milieu en emissies (NatuurNetwerk Brabant/Natura 2000/PAS) bij een keuze alternatief 3, waardoor de capaciteitsvergroting</p>	<p>Naast de grotere haalbaarheid van alternatief 2 ten opzichte van alternatief 3, geven de verkeerskundige onderzoeken geen aanleiding om alternatief 3 te kiezen boven alternatief 2. Alternatief 3 leidt slechts tot zeer beperkte verbetering op de A67 en opzichte van alternatief 2, maar leidt wel tot capaciteitsproblemen elders in het netwerk.</p>

van de A67 veel langer op zich zou kunnen laten wachten. Echter, betreuren wij dat u alleen een Ontwerp Structuurvisie hebt gepubliceerd met een voorkeursalternatief gebaseerd op alternatief 2 en niet tegelijkertijd een separate studie (bijvoorbeeld een NRD) voor de A67 gedeelte Geldrop - Asten hebt gepubliceerd. Wij willen onze inwoners een duidelijk perspectief kunnen bieden voor een oplossing van de problemen die er nu al zijn. Dit wordt niet bereikt met een voorkeursalternatief gebaseerd op alternatief 2, waardoor de problemen voor het gedeelte op de A67 tussen Geldrop en Asten naar verwachting zelfs zullen worden vergroot.

Wij dringen er bij u op aan om, naast de Ontwerp Structuurvisie met daarin het voorkeursalternatief gebaseerd op alternatief 2, te starten met een concreet realiseringperspectief voor een verbreding van de A67 van het gedeelte Geldrop-Asten naar 2x3 rijstroken.

De conclusie dat de problemen op de A67 tussen Geldrop en Asten zullen worden vergroot als gevolg van alternatief 2 wordt niet ondersteund door de uitkomsten van de onderzoeken die in het kader van de Verkenning zijn uitgevoerd. Ook op dit wegvak zal een aanzienlijke verbetering van de doorstroming plaatsvinden.

De onderzoeksresultaten geven dan ook geen aanleiding om over te gaan tot realisering van de A67 tussen Geldrop en Asten. Uitwerking hiervan zal worden opgepakt indien resultaten van de monitoring en evaluatie daar aanleiding toe geven.

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie.

Zienswijze 20

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) De ervaring welke indiener heeft met wegverbredingen aanpassingen aan snelwegen / verbeterde doorstroming etc. is dat indien er slechts een gedeelte aangepast wordt het probleem alleen maar verschuift. Met de voorgenomen plannen van alternatief 2 zal naar zijn mening dus het probleem slechts gedeeltelijk opgelost worden en het probleem verschuiven naar het knooppunt bij Someren en Asten, wat nu ook al iedere ochtend vol staat.</p> <p>Van de drie uitgewerkte alternatieven is naar zijn mening (op de langere termijn) alleen alternatief 3 een optie, daar het aantal (vracht)auto's de komende jaren alleen maar toe gaat nemen. Venlo is het logistieke hotspot / knooppunt van Europa en er komen nog regelmatig nieuwe logistieke dienstverleners naar Venlo. Venlo is de logistieke hotspot tussen het Duitse Ruhrgebied en de havens van Antwerpen en Rotterdam maar ook de overige delen van Nederland. Vooral het vrachtverkeer zal dus de komende jaren steeds meer toenemen. Dit is niet bevorderlijk voor de doorstroming. Als er naar de lange termijn gekeken wordt dan is een volledige twee keer 3-baans A67 van de Duitse grens tot aan Eindhoven de beste optie, maar dat zal financieel wel geen optie zijn.</p>	<p>Uit de verkeersonderzoeken blijkt dat het voorkeursalternatief (VKA) de belangrijke knelpunten voor de doorstroming en verkeersveiligheid wegneemt. In de onderzoeken is gekeken naar de doorstromingseffecten van de alternatieven. Op basis van de modelonderzoeken is geconcludeerd dat geen nieuwe doorstromingsknelpunten ontstaan, maar is ook geconstateerd dat de hoeveelheid verkeer op het weggedeelte tussen Geldrop en Someren (en tot Asten) fors is. In de onderzoeken is rekening gehouden met de verdere groei van de hoeveelheid (vracht)verkeer. Vanwege de belangrijke functie van de A67 voor vrachtverkeer is ook gekeken naar de mogelijke effecten van een verdere groei van de hoeveelheid vrachtverkeer.</p> <p>Mede op basis van de verkeersgegevens is in het VKA een adaptieve aanpak opgenomen. Dit houdt in dat de verbreding van het weggedeelte van de A67 tussen Geldrop en Leenderheide zo wordt ontworpen dat het doortrekken van de verbreding tot Someren of Asten mogelijk wordt gemaakt. In het VKA is tevens voorzien in een monitoringprogramma dat er mede op is gericht de ontwikkeling van de verkeersbelasting van de A67 te volgen.</p>
<p>b) Daarnaast heeft indiener de ervaring dat het vrachtverkeer vaker betrokken en/of de veroorzaker is van ongelukken. Dit komt naar zijn mening ook doordat het vrachtverkeer op dit traject mogen inhalen. Het snelheidsverschil tussen het vrachtverkeer (80 km/h) en overig verkeer (130 km/h) is te groot.</p> <p>Advies van de indieners is om zolang de A67 twee keer twee rijstroken is een algeheel inhaalverbod voor vrachtverkeer in te stellen tussen 6.00 en 20.00. Bij drie rijstroken is dat niet persé nodig.</p>	<p>Zie de beantwoording van zienswijze 2a</p>

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie.

Zienswijze 21

Inhoud zienswijze	Beantwoording
Gelijk aan zienswijze 18.	Zie beantwoording zienswijze 18.

Zienswijze 22

Inhoud zienswijze	Beantwoording
Gelijk aan zienswijze 19.	Zie beantwoording zienswijze 19.

Zienswijze 23

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) De ontwerpstructuurvisie van de A67 Leenderheide-Zaarderheiken heeft de nodige zorgen gewekt. Het plan zal weliswaar de verkeers-belasting op de A67 sterk doen verminderen maar de kans is groot dat de geluids- en luchtvervuilingsoverlast zal toenemen. Eén van de opties is het naar het noorden uitbreiden van de snelweg tot wel 60 meter. Een gecombineerde in- en uitvoegstrook zal hierbij naar alle waarschijnlijkheid - door het optrekken en afremmen van de voertuigen - de geluid en luchtvervuiling alleen maar verder doen toenemen.</p>	<p>Het voorkeursalternatief bevat een weefvak tussen Geldrop en Leenderheide. Dit is erop gericht het aantal in- en uitvoegbewegingen tot een minimum te beperken. Het verkeer zal hierdoor beter doorstromen waardoor het optrekken en afremmen van voertuigen verminderd in vergelijking met de huidige situatie.</p> <p>Ten aanzien van geluid en luchtvervuiling: zie beantwoording zienswijze 14b.</p>
<p>b) Afhankelijk van de weersomstandigheden ondervindt men nu al veel hinder van de snelweg. Ook het knooppunt Leenderheide met zijn 'fly-over' is een toenemende geluidsbron. De huidige geluidswal van de A67 is ook niet doorgetrokken tot knooppunt Leenderheide hetgeen de huidige overlast kan verklaren.</p>	<p>Zie beantwoording zienswijze 14b.</p>
<p>c) Gijzenrooi is een beschermd natuur- en recreatiegebied waar vele mensen genieten van de rust, het landschap en de natuur. Het is voor alle belanghebbenden van groot belang dat dit voor de toekomst gewaarborgd wordt.</p> <p>Wat zijn de voorgenomen maatregelen om ervoor te zorgen dat de geluidshinder wordt verminderd in plaats van verhoogd na de implementatie van de diverse plannen? Hoe kunt u de bewoners en belanghebbenden garanderen dat de kwaliteit van Gijzenrooi gewaarborgd blijft?</p>	<p>Zie beantwoording zienswijze 14b.</p>

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie.

Zienswijze 24

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) Indieners maken zich grote zorgen over het voornemen om de A67 te verbreden. In de huidige situatie zijn er ter hoogte van onze woning geen geluidswerende voorzieningen. De geluidswal stopt al eerder aan de oostzijde van onze woning. Het huidige verkeersgeluid veroorzaakt nu al geluidsoverlast en draagt tot in de woning.</p> <p>Bij de voorgenomen uitbreiding zal de snelweg dichterbij de woning komen te liggen en het geluidsniveau ernstig toenemen. Naar inzien van de indiener tot een onaanvaardbaar niveau.</p> <p>Wat zijn de voorgenomen voorzieningen aan geluidswerende maatregelen bij de verschillende varianten en hoe waarborgt u dat de toegestane grenswaarden ter plaatse van de woning voor geluid niet worden overschreden.</p>	Zie beantwoording bij zienswijze 14b.
b) Idem als onder a. maar dan ten aanzien van luchtkwaliteit.	Zie beantwoording bij zienswijze 14b
c) Kunt u aangeven hoever deze geluidswerende maatregelen door gaan lopen aan de westzijde van de woning?	Zie beantwoording bij zienswijze 14b
d) De fly-over/viaduct van de aansluiting van de A2 en A67 ten westen veroorzaakt ook geluidsoverlast. Ook hier zal naar alle waarschijnlijkheid de geluidslast toenemen. Ook hiervoor de vraag welke geluidswerende maatregelen u hiervoor gaat nemen.	Zie beantwoording bij zienswijze 14b

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie.

Zienswijze 25

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indieners stellen vast: dat wat verkeerstechnisch het beste alternatief is, voor hen moeilijk te beoordelen is. Wel ervaart men dagelijks, dag en nacht, hoeveel geluidsoverlast deze weg veroorzaakt en men heeft dit diverse malen aangekaart. Men vindt het bedroevend dat dit aspect geen aandacht krijgt in de rapportages. Verder is men van mening dat de geluidsoverlast in Ommel nu aangepakt moet worden, ook als alternatief 3 niet wordt gerealiseerd.	Zie beantwoording bij zienswijze 14b

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie.

Zienswijze 26

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) Zienswijze ingediend namens verschillende bewoners, die gedurende het traject betrokken zijn geweest en hun zienswijzen hebben gegeven. Men is teleurgesteld dat er geen rekening is gehouden met hun wensen.</p> <p>In 5.5.3 wordt gesproken over het eventueel verhogen van de bestaande geluidsschermen. Ter hoogte van onze woonwijk staan echter geen geluidsschermen. Wellicht is het dan beter om eerst schermen te plaatsen en die direct op hoogte te brengen.</p>	<p>Zie beantwoording bij zienswijze 14a ten aanzien van voorzieningen ten behoeve van geluid en zienswijze 15a ten aanzien van de genoemde voorzieningen.</p>
<p>b) Verder komt de snelweg aan de kant van Geldrop minimaal 60 meter dichterbij te liggen. Dat gaat ten koste van natuurgebied, wandelgebied achter de Akert richting de Coevering, en geeft weer meer vervuiling voor de bewoners van de Akert en nog meer geluidsoverlast.</p> <p>Waarom komt dit dicht tegen Geldrop aan? Omdat verderop een natuurgebied ligt in de gemeente Eindhoven. Daarom moet de snelweg richting Geldrop opschuiven. In dat gebied wonen geen mensen!! Maar omdat het een natuurgebied is mag het niet die kant opschuiven. Maar het woongenot en de gezondheid van de wijken in Geldrop dicht tegen de snelweg is kennelijk minder belangrijk.</p>	<p>In het MER zijn zowel de effecten op de leefomgeving (geluid, lucht e.d.) als de effecten op natuur en landschap beschreven. Deze effecten zijn meegenomen bij de afwegingen ten behoeve van het voorkeursalternatief. Daarnaast wordt in de planuitwerkingsfase het ontwerp van de weg in definitieve vorm uitgewerkt, waarbij de wettelijke kaders ten aanzien van geluid, lucht en natuur medebepalend zullen zijn voor de exacte ligging.</p>
<p>c) Bij metingen die gepubliceerd zijn is al eens vastgesteld dat de hoogste concentratie fijnstof van heel Nederland het hoogst is nabij de kruising Bogardeind. En nu gaan we er gewoon nog een schepje bovenop doen door de snelweg dicht de woonwijk in te leggen. Om nog maar niet te spreken dat het een waardedaling gaat opleveren voor de woningen. Geluidsoverlast in de tuin en bij open ramen neemt alleen maar toe en is nu al erg hoog.</p>	<p>Zie beantwoording zienswijze 14a.</p> <p>In de planuitwerkingsfase zal duidelijk worden welke effecten er precies zijn als het gaat om luchtkwaliteit. In die fase zal ook duidelijk worden welke maatregelen er eventueel getroffen dienen te worden om deze effecten te mitigeren. Daarbij moet worden opgemerkt dat het effect van de snelweg op luchtkwaliteit over het algemeen zeer lokaal is en maar een beperkt effect op de omgeving heeft.</p>
<p>d) Wat doet u met de ingebrachte alternatieven en opmerkingen van de wijkbewoners die zijn ingebracht op de voorlichtingsavonden? (Misschien moet u een inspraakavond organiseren voor de direct omwonenden)</p>	<p>De ingebrachte opmerkingen en reacties vanuit het platform en de informatieavonden tijdens fase 1 van de Verkenning zijn beoordeeld binnen de verkenning. Opmerkingen en alternatieven die niet zijn meegenomen zijn beschreven in Bijlage 1 bij de Notitie Kansrijke Alternatieven. Hier is</p>

	<p>beschreven waarom suggesties niet verder zijn meegenomen. Dit document is te vinden op de projectwebsite.</p> <p>De suggesties die in fase 2 zijn meegegeven zijn als advies meegegeven aan de bestuurders bij de besluitvorming over het Voorkeursalternatief.</p> <p>Voor zover suggesties en alternatieven betrekking hebben op maatregelen ten aanzien van geluid en luchtkwaliteit, zijn deze nog niet meegenomen omdat in deze fase geen uitspraak wordt gedaan over dergelijke maatregelen. Zie ook de beantwoording van zienswijze 14b.</p>
e) Gaat u zorgen, dat als het toch doorgaat, dat er een geluidswal wordt aangelegd?	Zie beantwoording zienswijze 14b
f) Kunnen we nog bezwaar aantekenen en hoe kunnen we dit doen?	Tegen de definitieve Structuurvisie kunt u geen bezwaar aantekenen. In de volgende fase, waarin het voorkeursalternatief, verder wordt uitgewerkt zal een Tracébesluit worden voorbereid. In die fase is het mogelijk om een zienswijze in te dienen tegen het Ontwerp Tracé Besluit, en daarna is beroep mogelijk tegen het Tracé Besluit. Dit kan door middel van het schrijven van een brief als ook online.

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie.

Zienswijze 27

Inhoud zienswijze	Beantwoording
Gelijk aan zienswijze 19	Zie beantwoording zienswijze 19.

Zienswijze 28

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>De gemeente draagt in haar zienswijze verschillende punten aan:</p> <p>a) In de nu voorliggende Ontwerp Structuurvisie A67 wordt het voorkeursalternatief omschreven als een combinatie van de eerder onderzochte alternatieven 2 en 3. In de basis wordt daarbij uitgegaan van een pakket aan Smart Mobility-maatregelen met een reductie van het personenverkeer van 10% tijdens de spitsuren. De gemeente beschouwt dit als een erg optimistische inschatting maar is tevens van mening dat we dit pakket aan maatregelen een kans moeten geven.</p>	<p>In het Voorkeursalternatief is uitgegaan van een pakket aan Smart-Mobility-maatregelen. Daarbij is niet uitgegaan van een reductie van het totale personenverkeer met 10%. De genoemde 10% betreft specifiek het woon-werkverkeer vanuit de regio Geldrop met een bestemming in Geldrop. Een dergelijke reductie op een specifieke verkeersstroom is zeker realistisch te noemen.</p>
<p>b) Wij betreuren echter dat het advies van de bestuurlijke adviesgroep (BAG) aan de programmaraad Smartwayz.NL niet is meegenomen waarin een meer toekomstbestendige en robuuste oplossing voor de A67 werd aanbevolen. Gelet op de thans beschikbare financiële middelen hebben wij echter begrip voor de gemaakte keuze.</p> <p>Dit betekent dat wij ons op hoofdlijnen kunnen vinden in het nu voorgestelde voorkeursalternatief met enkel een verbreding van de A67 tussen Geldrop en Leenderheide. We beschouwen dit echter meer als een goede oplossing voor de korte en middellange termijn. Gelet op de overblijvende hoge I/C- verhouding op het wegvak tussen Asten en Geldrop in 2030 achten wij voor de langere termijn een meer robuuste oplossing wenselijk, zoals voorzien in de Regionale Bereikbaarheidsagenda. Hierin wordt de A67 aangeduid als een belangrijke robuuste rand welke essentieel is voor een goede verkeersafwikkeling in het middengebied Eindhoven-Helmond. Dit betekent dat wij ervan uitgaan dat het voor de langere termijn (na 2030, richting 2040) alsnog nodig zal zijn de A67 verder te verbreden naar 2x3 rijstroken tot de aansluiting van de N279 op de A67 bij Asten.</p>	<p>Zie de beantwoording van zienswijze 18b.</p>
<p>c) Deze constatering betekent evenwel dat bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief voldoende flexibiliteit moet worden opgenomen zodat een eventuele verbreding van de A67 naar 2x3 rijstroken tot Asten tot de mogelijkheden blijft horen, zonder dat daarbij nieuwe inpassingsproblemen ontstaan op het wegvak tussen Geldrop en Leenderheide. Daarmee ontstaat een meer duurzame oplossing.</p>	<p>In het ontwerp van het Voorkeursalternatief wordt rekening gehouden met een eventuele toekomstige verbreding naar 2x3 rijstroken tussen Geldrop en Asten. Er is dan ook gekozen voor de gewenste duurzame oplossing.</p>

<p>d) De gemeente onderschrijft de keuze voor een weefvak op de noordelijke rijbaan en 3 rijstroken op de zuidelijke rijbaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De toevoeging van een weefvak aan de noordelijke rijbaan van de A67 tussen Geldrop en Leenderheide doet recht aan de problematiek die in de basis begint met het vele invoegend verkeer bij Geldrop. • Het verleggen van het weefmoment in westelijke richting werkt in dat verband ook positief; bij een kleiner snelheidsverschil is het makkelijker en veiliger invoegen. • In de simulatie van alternatief 3 blijkt dat het achterwege blijven van een weefvak tussen Geldrop en Leenderheide direct een negatief effect geeft op de kwaliteit van de doorstroming op dit wegvak. • De rijstrokenverdeling voor de zuidelijke rijbaan doet meer recht aan de hoeveelheid verkeer die ter hoogte van de afrit Geldrop de A67 blijft volgen ten opzichte van de hoeveelheid verkeer die de A67 bij Geldrop verlaat. Het grote pluspunt van deze keuze is dat de verzorgingsplaats Meelakkers behouden kan blijven. <p>Een kanttekening plaatst de gemeente bij de weefbewegingen die in de voorlopige uitwerking zijn opgenomen voor het verhoudingsgewijs hoge aandeel vrachtverkeer dat vanuit de hoofdrijbaan van de randweg Eindhoven tweemaal van rijstrook dient te wisselen alvorens men op de meest rechter rijstrook (richting Venlo) aankomt. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. De vraag doet zich dan voor of dat (gedeeltelijk) kan worden voorkomen door de meest linkse rijstrook van de zuidelijke rijbaan direct na knooppunt Leenderheide niet af te kruisen. De wijze van weven voor het vrachtverkeer is voor de gemeente Geldrop-Mierlo echter niet bepalend voor de keuze van het voorkeursalternatief.</p>	<p>De genoemde overwegingen hebben een rol gespeeld bij de uitwerking van het Voorkeursalternatief.</p> <p>De kanttekening met betrekking tot de weefbewegingen wordt meegegeven als aandachtspunt voor de nadere uitwerking in de planuitwerkingsfase.</p>
<p>e) Ontwerp aansluiting Geldrop: de Haarlemmermeeroplossing (conform variant A uit de MIRT-Verkenning) voorziet in een oprit in de richting Leenderheide met een nieuwe spooronderdoorgang. Deze variant heeft meer nadelige ruimtelijke consequenties voor het industrieterrein De Barrier en in het bijzonder voor het recreatieve uitloopgebied rond de Smelen ten zuiden van de woonwijk Genoehuis. Daarentegen heeft deze vormgeving minder ruimtebeslag in het beekdal van de Kleine Dommel, dat als Natte Natuurparel onderdeel is van het Natuurnetwerk Brabant.</p> <p>De gemeente maakt zich ernstige zorgen omtrent de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het onderliggende wegennet en de gevolgen daarvan op de aspecten verkeersveiligheid en leefbaarheid in de directe woonomgeving.</p>	<p>Zie ook de beantwoording van zienswijze 8a ten aanzien van het ontwerp van de aansluiting Geldrop en de aansluiting op het onderliggend wegennet. Deze worden in de planuitwerkingsfase in afstemming met de gemeente nader uitgewerkt. De geschetste belangen zullen een plaats krijgen in de afweging van de toekomstige vormgeving.</p>

<p>Gezien de verwachte effecten op de omgeving en de verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet heeft de gemeente een sterke voorkeur voor variant B van de aansluiting (half klaverblad). Men geeft daarbij verschillende suggesties voor de uitwerking.</p>	
<p>f) Planuitwerking: de gemeente vraagt om bij de planuitwerking rekening te houden met de volgende aspecten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het nu voorliggende voorkeursalternatief laat een voorlopige uitwerking zien met een tracé van de A67 welke om verschillende redenen fors in noordelijke richting is opgeschoven. Vanwege de nadelige impact voor het woon- en leefmilieu in de aanliggende woonwijken, de recreatieve uitloopgebieden, het bedrijventerrein De Barrier en de aansluiting op het onderliggend wegennet verzoekt de gemeente dringend in de planuitwerking een minder grote boogstraal toe te passen in combinatie met een positieve verkanting in beide rijbanen van de A67. • Naast de toegepaste boogstralen voor de hoofdrijbanen van de A67 is het volgens de gemeente mogelijk de boogstraal van de noordelijke oprit (ten behoeve van het verkeer richting Leenderheide) minder ruim te dimensioneren, temeer daar het invoegmoment voor dit verkeer fors in westelijke richting wordt opgeschoven. • De gemeente verzoekt aanvullende maatregelen te nemen voor de inpassing van de aansluiting op de snelweg in het beekdal van de Dommel: een aansluiting op palen en toevoeging van een droge faunapassage. • De gemeente stelt vast dat de noordelijke rotonde op het Bogardeind verder noordelijk is gelegen dan strikt noodzakelijk en verzoekt deze in de planuitwerking dichterbij het kunstwerk van de A67 te plaatsen. 	<p>Het huidige Voorkeursalternatief is ontworpen volgens de geldende ontwerprichtlijnen voor autosnelwegen. In de planuitwerkingsfase zal het ontwerp nader worden uitgewerkt. Hierbij zullen mogelijke optimalisaties van het ontwerp worden bekeken.</p> <p>Rijkswaterstaat zal de gemeente betrekken bij de nadere uitwerking van het ontwerp. De gevraagde optimalisaties zullen daarbij op haalbaarheid worden beoordeeld.</p>
<p>g) De gemeente vraagt aandacht voor geluidwerende maatregelen. Gezien de overlast die in de huidige situatie wordt ervaren verwacht men dat er maatregelen worden getroffen die het leefklimaat in de aanliggende wijken verbetert. Alleen voldoen aan de wettelijke norm is niet voldoende.</p>	<p>Zie ook de beantwoording van zienswijze 14b met betrekking tot maatregelen in het kader van geluidsoverlast. In de planuitwerkingsfase is nadere uitwerking van eventueel benodigde maatregelen aan de orde. Uitgangspunt is daarbij dat moet worden voldaan aan de wettelijke norm.</p> <p>Het indien gewenst realiseren van bovenwettelijke maatregelen op dit vlak is een verantwoordelijkheid van de gemeente. Dergelijke maatregelen worden slechts gerealiseerd wanneer deze door de gemeente of derden worden gefinancierd.</p>

<p>h) De gemeente is geen voorstander van het gedeeltelijk dempen van recreatieplas De IJzeren Man, gezien het intensieve recreatieve gebruik ervan.</p>	<p>Dit belang zal worden meegenomen bij de nadere optimalisatie van het ontwerp en afwegingen ten aanzien van de vormgeving van aansluiting Geldrop.</p>
<p>i) De gemeente verzoekt de afvalwatertransportleiding van het waterschap, aan de noordzijde, parallel aan de A67 tijdig mee te nemen in de planvorming.</p>	<p>Het ontwerpen van een alternatief tracé voor de betreffende leiding is onderdeel van de planuitwerkingsfase en zal in afstemming met het Waterschap worden opgepakt.</p>
<p>j) De gemeente vraagt in afwachting van de uiteindelijke realisatie in 2023/2024 met de regio in gesprek te gaan over tussentijdse maatregelen aan de A67 tussen Zaarderheiken en Leenderheide.</p>	<p>Een pakket aan tijdelijke maatregelen maakt onderdeel uit van het voorkeursalternatief. Deze zullen in samenwerking met de regiopartijen worden uitgewerkt. Het gesprek over eventuele aanvullende korte termijn maatregelen zal binnen het programma SmartwayZ.NL geagendeerd moeten worden, dit maakt geen onderdeel uit van de scope van het Voorkeursalternatief.</p>

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie. Wel bevat deze zeer relevante aandachtspunten voor de nadere uitwerking van het Voorkeursalternatief.

Zienswijze 29

Inhoud zienswijze	Beantwoording
Gelijk aan zienswijze 19.	Zie beantwoording zienswijze 19.

Zienswijze 30

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) We begrijpen vanuit de wijk Den Akert, dat er iets moet gebeuren aan de A67 en toe en afritten bij afslag Geldrop-Heeze. Het staat iedere ochtend aan alle kanten vast in Geldrop, in Heeze en op de A67 zelf, maar we willen daar zelf geen (weinig) permanente overlast van hebben.	Binnen de MIRT-Verkenning wordt, zoals binnen alle grote ruimtelijke projecten, een zorgvuldige afweging gemaakt tussen de verschillende belangen. Het gaat daarbij zowel om brede maatschappelijke belangen als individuele belangen van bewoners.
b) Wat niet kan en wat één van de huidige oplossingen lijkt te zijn is dat de afslag vanuit Venlo met een grote lus door ons Dommeldal (is een natuurgebied) gaat en zo vlak langs onze wijk gaat, dit zorgt voor verdere toename van de al grote geluidsoverlast(hier zou sowieso wat aan gedaan moeten worden) en ook het fijnstof in de wijk zal duidelijk toenemen.	Zie beantwoording van zienswijze 8 ten aanzien van de vormgeving van de aansluiting Geldrop. Zie verder de beantwoording van zienswijze 14b ten aanzien van geluid en luchtkwaliteit.
c) Een andere variant, die ook de problemen van Geldrop en Heeze met de afslag voor een groot deel oplost, is een variant die lijkt op Leenderheide. De kleine Leenderheide-variant met een rotonde-ontlasting van ongeveer 50% zie bijlage. Deze rotonde zou door de huidige 2 rotondes gaan en het verkeer moet voor de rotonde al voorsorteren voor de richting, zodat bijv. verkeer vanuit Geldrop richting Leenderheide de rotonde helemaal niet op hoeft. Verder kunnen met slimigheden de verkeersstromen nog verder in goede banen geleid worden.	Zoals beschreven in de beantwoording van zienswijze 8, dient de aansluiting van de A67 op het Bogardeind nog nader uitgewerkt te worden. De aangedragen rotondevariant is een interessante suggestie, die wij zullen meegeven aan het projectteam voor de planuitwerkingsfase. Daarbij opgemerkt dat ook deze variant een aanzienlijk ruimtebeslag zal hebben in een omgeving met veel bestaande functies. Ook hier is de inpassing een aandachtspunt.

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie. De afweging over de vormgeving van de aansluiting wordt in de volgende fase gemaakt, waarbij de relevante belangen worden afgewogen en belanghebbenden worden betrokken zodat suggesties uit de omgeving kunnen worden meegenomen.

Zienswijze 31

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiener pleit voor een maximale inzet op Smart Mobility. En dan met name onderdeel 1 (verminderen spitsvraag personenvervoer) waarbij automobilisten overstappen op ander vervoer en de fiets de meeste potentie heeft. Indiener vraagt daarom om werk te maken van de aanleg van snelfietsroutes, gecombineerd met een werkgeversaanpak en de invoering van een fietsvergoeding van € 0,19 per kilometer.	<p>De genoemde snelfietsroutes zijn opgenomen in de Bereikbaarheidsaanpak Zuidoost, waar de gemeente Eindhoven trekker van is binnen het programma SmartwayZ.NL. Het programma maakt werk van de aanleg van deze routes en zal dit blijven doen.</p> <p>De werkgeversaanpak maakt onderdeel uit van het Voorkeursalternatief. De uitvoering hiervan is, net als van de overige Smart Mobility-maatregelen, belegd binnen SmartwayZ.NL.</p> <p>De invoering van een fietsvergoeding door de werkgever kan daar onderdeel van zijn.</p>
b) Indiener pleit voor de realisatie van specifiek de snelfietsroute Geldrop – High Tech Campus – De Run, om daarmee de vervoervraag op de A67 tussen Geldrop en Eindhoven te verminderen.	Zie ook de beantwoording van zienswijze 31a ten aanzien van snelfietsroutes.
c) Men geeft daarbij aan dat de Smart Mobility-maatregelen nauwelijks zijn uitgewerkt in de Ontwerp Structuurvisie.	De Smart Mobility-maatregelen zijn in deze fase inderdaad tot een beperkt detailniveau uitgewerkt. Binnen het programma SmartwayZ.NL vindt vanaf nu nadere uitwerking en realisatie plaats van de maatregelen.
d) Indiener verzoekt om bij de uitwerking van de aansluiting Geldrop een westelijk gelegen tweerichtingsfietspad te realiseren zodat fietsers de op/afritten niet (zonder voorrang) hoeven over te steken.	Het realiseren van een veilige fietsverbinding ter hoogte van de aansluiting is een belangrijk aandachtspunt bij de nadere uitwerking. We geven dit mee aan het projectteam voor de planuitwerkingsfase. Of het geschetste tweerichtingen-fietspad daarbij de juiste oplossing is, is mede afhankelijk van de gekozen vormgeving van de (kruisingen onderaan) de op- en afritten.

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie. Suggesties voor de uitwerking van de Smart Mobility-maatregelen worden meegegeven aan het programma SmartwayZ.NL dat de nadere uitwerking oppakt.

Zienswijze 32

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>De effecten van de ingrepen in de Structuurvisie op de waterhuishouding zijn ten dele beschreven in het MER-deelonderzoek Water. Diverse aspecten brengt het Waterschap aanvullend onder de aandacht in haar zienswijze.</p> <p>a) Waterketen Aan de noordkant van de A67 liggen rioolwatertransportleidingen parallel aan de snelweg (zie bijlage 1). Bij aanleg van het weefvak en verschuiving van de wegas komen deze in de beheerszone van de snelweg of zelfs onder de snelweg te liggen. Voor realisatie moeten voor deze leidingen alternatieve tracés onderzocht worden en voor de uitvoering van start gaat, moeten de leidingen worden verlegd.</p>	<p>De uitwerking van alternatieve tracés voor de genoemde leidingen maken onderdeel uit van de werkzaamheden in de planuitwerkingsfase. Dit onderdeel zal door Rijkswaterstaat in afstemming met het Waterschap worden opgepakt.</p>
<p>b) Waterveiligheid: Ter hoogte van de kruising van de A67 met het beekdal van de Kleine Dommel ligt een kering aan de zuidkant van de snelweg. Bij extreem hoogwater kan hier sprake zijn van wateroverlast (zie bijlage 2). Om de waterveiligheid te garanderen, is eerder door Rijkswaterstaat toegezegd dat het profiel van de A67 wordt opgehoogd ter plaatse van het beekdal van de Kleine Dommel.</p> <p>Modelberekeningen laten zien dat de duiker van de Kleine Beekloop ter hoogte van de verzorgingsplaats en het tankstation Meelakkers en de A67 opstuwend werkt (zie bijlage 2). Verlenging van de duiker versterkt dit effect, wanneer de huidige dimensionering van de duiker wordt aangehouden. Om de wateroverlast bovenstrooms van de duiker te voorkomen, dient een klimaat-robuste onderdoorgang gerealiseerd te worden die de toets van de klimaatstresstest doorstaat.</p>	<p>De genoemde zaken betreffen nadere uitwerkingen die in de planuitwerkingsfase een plaats moeten krijgen in het ontwerp. Rijkswaterstaat zal deze onderwerpen in afstemming met het Waterschap nader uitwerken. Daarbij zullen eerder gemaakte afspraken waar mogelijk worden gerespecteerd.</p>
<p>c) Watersysteem en waterberging: de aanleg van het weefvak en de aanpassing van de aansluiting Geldrop zorgen voor ruimtebeslag ter plaatse van de A-watergang KD52 (zie bijlage 3). De watergang is van belang voor de afwatering en voor de afvoer vanuit de waterberging van het bedrijventerrein aan de Barrier. De watergang moet worden verlegd, waarbij de afwatering geborgd dient te worden en de hemelwaterberging voor het bedrijventerrein op een goede manier wordt ingepast.</p>	<p>De genoemde zaken betreffen nadere uitwerkingen die in de planuitwerkingsfase een plaats moeten krijgen in het ontwerp. Rijkswaterstaat zal deze onderwerpen in afstemming met het Waterschap nader uitwerken.</p> <p>Het Waterschap zal zoals verzocht worden betrokken bij de nadere uitwerking van de aansluiting Geldrop in het kader van de verplichte Watertoets en de afwegingen die hierin worden gemaakt.</p>

<p>Wanneer wordt gekozen voor de verruiming van de aansluiting bij Geldrop, dan is er sprake van extra ruimtebeslag in het beekdal van de Kleine Dommel en het waterbergingsgebied dat hier is gelegen (zie bijlage 4). Bij de afweging van de alternatieven en de verdere uitwerking van de aansluiting worden wij graag betrokken.</p> <p>De aanleg van het weefvak en de extra rijstrook leidt tot een toename van verhard oppervlak. Directe, versnelde afvoer van afstromend hemelwater naar oppervlaktewater moet worden voorkomen door aanleg van bergingsvoorzieningen. De wijze waarop deze worden vormgegeven, is nu nog niet aangegeven.</p>	
<p>d) Waterkwaliteit: in de Duurzaam GWW sessie is ook door Rijkswaterstaat en in het klant-eisenspecificatiegesprek hebben de waterschappen de ambitie uitgesproken om te komen tot een klimaat-robust wegontwerp dat kwalitatief en kwantitatief is ingepast in de omgeving. Waterkwaliteit wordt door Rijkswaterstaat in dat kader meegenomen en afgestemd op het beschikbare Kader Afstromend wegwater zoals genoemd in paragraaf 3.4.2 Water van het Achtergrondrapport overige thema's.</p> <p>Wij vragen daarom bij de uitwerking al rekening te houden met de mogelijke, toekomstige uitbouw van de snelweg naar 2x3 rijstroken. De uitwerking vraagt aandacht, gezien de hoge grondwaterstand langs een deel van het tracé.</p>	<p>De maatregelen die binnen het project A67 worden getroffen in het kader van de waterkwaliteit, zijn in de eerste plaats passend bij de maatregelen die onderdeel uitmaken van het Voorkeursalternatief. In het voorkeursalternatief wordt rekening gehouden met een toekomstige verbreding naar 2x3 rijstroken oostelijk van Geldrop. De ingrepen tussen Geldrop en Leenderheide zullen dus rekening houden met een verdere verbreding.</p> <p>Indien aanvullende maatregelen in het kader van de waterkwaliteit gewenst zijn met het oog op verdere verbreding, dan betreft dit maatwerk. In overleg tussen Rijkswaterstaat en het Waterschap wordt bepaald welke maatregelen noodzakelijk zijn.</p>
<p>e) Niet duidelijk is wat in de planuitwerkingsfase wordt meegenomen uit deze structuurvisie. Wordt de reservering voor de derde rijstrook (alternatief 3) meegenomen voor het gehele traject of alleen voor het wegvak Geldrop – Leenderheide? Betekent dit dat alle milieueffecten en -maatregelen voor alternatief 3 zullen worden onderzocht voor het gehele traject van Leenderheide tot Asten?</p>	<p>In de planuitwerkingsfase worden de maatregelen nader uitgewerkt die onderdeel uitmaken van het Voorkeursalternatief, te weten de verbreding van de snelweg tussen Leenderheide en Geldrop, de aanpassing van de afrit Geldrop en kleine infrastructurele maatregelen. Er wordt geen reservering opgenomen voor een derde rijstrook op de rest van het genoemde traject. De milieueffecten worden dan ook berekend voor het uitgewerkte Voorkeursalternatief.</p>

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie. Wel bevat deze zeer relevante aandachtspunten voor de nadere uitwerking van het Voorkeursalternatief.

Zienswijze 33, 34

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>Indieners maken bezwaar tegen de voorgenomen as-verschuiving in noordelijke richting die is opgenomen in de verschillende alternatieven die zijn beschreven in de Ontwerp-Structuurvisie. Men richt zich daarbij met name op de Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen die daar (in combinatie met de ligging van het Natura2000-gebied) als onderbouwing worden genoemd:</p> <p>a) Het Natura2000-gebied ligt aan de zuidzijde van de weg, maar niet daar waar de bocht in de snelweg ligt. Daar is ruimte voor uitbreiding naar het zuiden.</p>	<p>De richtlijnen voor het ontwerp van autosnelwegen schrijven ruime boogstralen voor bij bochten in autosnelwegen. Het is daardoor niet mogelijk om de weg ter hoogte van Geldrop naar het zuiden te brengen en toch buiten de Natura2000 gebieden te blijven ten westen en oosten van Geldrop.</p>
<p>b) De ROA vermelden ontwerprichtlijnen voor autosnelwegen, maar stellen niet dat een as-verschuiving noodzakelijk is.</p>	<p>Dit klopt. De ontwerprichtlijnen ten aanzien van boogstralen leiden er in dit specifieke geval echter toe dat een as-verschuiving noodzakelijk is om een ontwerp te kunnen maken dat voldoet aan de richtlijnen. Dit heeft te maken met de ruimtelijke beperkingen in de omgeving, zoals bijvoorbeeld de ligging van het Natura2000 gebied.</p>
<p>c) Op andere plekken zijn er veel scherpere bochten in autosnelwegen opgenomen dan bij Geldrop. Het is onduidelijk waarom er toch is gekozen om de snelweg noordelijk te verplaatsen.</p>	<p>Bij aanpassingen van de snelweg wordt zoveel mogelijk ontworpen volgens de huidige ontwerprichtlijnen. Zoals beschreven in de beantwoording van 33, 34b leidt dit tot een as-verschuiving.</p>
<p>d) Gebruikers van recreatiegebied de Smelen, waaronder verschillende verenigingen, zullen nadelige gevolgen ondervinden van de verlegging. Daarnaast verdwijnt een deel van het natuurgebied</p>	<p>Zie ook de beantwoording van zienswijze 8 ten aanzien van de nadere uitwerking van de aansluiting. In de nadere uitwerking wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de bestaande functies rondom de weg.</p>
<p>e) De verlegging zal een negatieve invloed hebben op het woongenot van omwonenden in Geldrop door onder andere verslechtering van het vrije zicht, verdwijnen van bomen en groen en aantasting van de visvijvers.</p>	<p>Er wordt bij de inpassing van het ontwerp zoveel mogelijk rekening gehouden met bestaande functies in het gebied en met belangen van de omgeving. Desondanks is het mogelijk dat participant en andere omwonenden en gebruikers nadeel ondervinden van de geplande aanpassingen aan de A67 als onderdeel van het voorkeursalternatief. Zie ook de beantwoording van zienswijze 5a.</p>

f) Ook de situatie met betrekking tot geluidsoverlast en luchtkwaliteit zal per definitie verslechteren voor omwonenden, waarbij Rijkswaterstaat zich zal beperken tot een minimum aan maatregelen om binnen de wettelijke normen te blijven.

Zie de beantwoording van zienswijze 14b ten aanzien van geluid en luchtkwaliteit.

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie. De inpassing van het Voorkeursalternatief in de omgeving wordt in de volgende fase nader uitgewerkt, waarbij de relevante belangen worden afgewogen en belanghebbenden worden betrokken.

Zienswijze 35

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>Indieners reageren met hun zienswijze op de verlegging van het tracé in noordelijke richting, waarbij een grote aanslag wordt gepleegd op de wijk Genoenhuis en recreatiegebied De Smelen. En daarnaast richt de zienswijze zich op verplaatsing van verzorgingsplaats Meelakkers.</p> <p>a) Indieners wijzen op de impact op de woonwijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Meer geluidshinder:</i> het geluid van het verkeer op de A67 is voortdurend hoorbaar. Afhankelijk van windrichting en tijdstip op de dag is de overlast beperkt dan wel behoorlijk. Plaatsen van meeste overlast zijn de bovenverdieping en de tuin. Geluidsmetingen ten tijde van de bouw zaten op de grens van wat toegestaan was voor het hebben van slaapkamers op de bovenverdiepingen. Met open ramen en (tuin)deuren is het verkeer ook binnen hoorbaar. Meer verkeer en dan ook nog dichterbij de woonwijk zal meer overlast geven. Ook het weghalen van bomen zal een negatieve impact hebben op het geluid doordat een natuurlijke geluidswal verdwijnt. Met name in de zomerperiode waarin de bomen in het blad zitten zal dit een negatief effect hebben op het (buiten)leven in de wijk. ▪ <i>Meer fijnstof:</i> meer verkeer leidt tot een verhoging van de hoeveelheid fijnstof. ▪ <i>Visuele impact:</i> de weg wordt meer zichtbaar. Nu is er nog redelijk wat groen tussen de wijk en de weg, na de verbreding en verplaatsing zal deze vol in het zicht liggen. ▪ <i>Waardedaling van de woningen:</i> Bovenstaande punten hebben een negatieve invloed op de aanliggende woningen. Dat zijn woningen in de vrije sector prijsklasse vanaf 475.000 euro (peildatum jan 2018). Het animo voor deze woningen zal afnemen als de weg zichtbaar en hoorbaar dichtbij ligt. 	<p>Zie de beantwoording van zienswijze 14b ten aanzien van geluid en luchtkwaliteit.</p> <p>Zie de beantwoording van zienswijze 5a ten aanzien van nadeelcompensatie.</p>
<p>b) Indieners wijzen op de impact op recreatiegebied De Smelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Sporten:</i> Het aantal mensen dat actief sport in het gebied rond de Smelen neemt de laatste 2 jaren enorm toe. Niet alleen het loopparcours van Logo 	<p>Zie beantwoording zienswijze 8.</p>

<p>wordt veel gebruikt, ook aan de westkant van de Smelen wordt dagelijks in groepsverband en individueel veel gesport.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Vissen:</i> Op de Smelen wordt veel gevestigd. Het vissen aan de zuidzijde van de Smelen zal hierdoor niet mogelijk zijn. ▪ <i>Scouting:</i> Het nieuwe tracé komt tot op het terrein van de scouting die aan de oostzijde van de Smelen zit. ▪ <i>Wandelen:</i> Op en rond de Smelen wordt veel gewandeld. Met name als het mooi weer is komen hier gezinnen met kinderen een rondje lopen. In de zomermaanden wordt er ook gepicknickt. 	
<p>c) Indieners dragen als alternatieven aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Aanhouden van het huidige tracé en aan beide zijden met een rijbaan uitbreiden.</i> ▪ <i>Het tracé ter hoogte van Geldrop meer naar het zuiden verplaatsen.</i> 	Zie de beantwoording van zienswijzen 33, 34 a+b.
<p>d) Indieners benoemen het niet verplaatsen van verzorgingsplaats Meelakkers als een gemiste kans. De ligging van deze verzorgingsplaats, kort voor het viaduct bij de afrit Geldrop ziet men als een van de oorzaken dat het verkeer op dit wegvak vastloopt. Ook ontstaan hier gevaarlijke situaties, met name door invoegend vrachtverkeer vanaf de verzorgingsplaats.</p>	In de Verkenning is gekeken naar de mogelijkheden om de Verzorgingsplaats te verplaatsen. Er is echter geen alternatieve locatie beschikbaar langs het tracé van de A67 die volstaat om de verzorgingsplaats naartoe te verhuizen.

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie. De inpassing van het Voorkeursalternatief in de omgeving wordt in de volgende fase nader uitgewerkt, waarbij de relevante belangen worden afgewogen en belanghebbenden worden betrokken.

Zienswijze 36

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Indiëners tonen begrip voor de benodigde maatregelen en verschuiving van de A67 in noordelijke richting. Wel ziet men graag dat in de toekomstige situatie een 1.500 meter hardloopbaan beschikbaar blijft en dat deze zoals in de huidige situatie op zo'n 20 meter van de snelweg komt te liggen. Men wil betrokken worden in hoe dit straks geïmplementeerd gaat worden.	Zie beantwoording zienswijze 8.
b) Het is van belang dat er goede geluidwerende voorzieningen komen. In de huidige situatie wordt er vanuit de loopbaan al ernstige geluidsoverlast ervaren. Dit zal door de verschuiving van de rijbaan alleen maar toenemen. Men wil dat er maatregelen getroffen worden zodat de geluidbelasting afneemt voor de lopers op de loopbaan.	Tijdens de Verkenning is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de drie alternatieven ten opzichte van de autonome situatie in 2030 als er geen wijzigingen worden aangebracht aan de snelweg. Gedurende de planuitwerkingsfase wordt het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Dan wordt ook duidelijk of de geluidsnormen worden overschreden, en zo ja welke maatregelen moeten worden getroffen ten aanzien van geluid.

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie. De inpassing van het Voorkeursalternatief in de omgeving wordt in de volgende fase nader uitgewerkt, waarbij de relevante belangen worden afgewogen en belanghebbenden worden betrokken.

Zienswijze 37

Inhoud zienswijze	Beantwoording
Gelijk aan zienswijze 19.	Zie beantwoording zienswijze 19.

Zienswijze 38

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) Indieners waarderen de uitgebreide en transparante verslaglegging van het proces tot op heden en de mogelijkheid om in te schrijven. Zij uiten hun zorgen over de gekozen voorkeursvariant en in het bijzonder de vormgeving van de aansluiting Geldrop. Zij doen een dringend beroep om bij de nadere uitwerking en afweging van de belangen bij de definitieve keuze van de vorm van de aansluiting Geldrop hun punten mee te nemen.</p>	<p>Zie ook de beantwoording van zienswijze 8 ten aanzien van de nadere uitwerking van de aansluiting. In de nadere uitwerking wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de bestaande functies rondom de weg.</p>
<p>b) Indieners zijn verre van gerustgesteld dat er een goede oplossing komt. In de huidige structuurvisie staat niets vermeld over een geluidsscherm ter hoogte van de Akert, en er staat niets vermeld over geluidsarm asfalt.</p> <p>In de rapporten staat er ook niet duidelijk of bij de vaststelling van de geluidsbelasting bij de voorkeursvariant de totale bijdrage van verbreding, weefvak, verlegging van de wegas en de nieuwe aansluitingen bij Geldrop is meegenomen bij alle meetpunten, specifiek in de wijk de Akert en in ons geval aan de zuidkant van de weg Akert. Het in- en uitvoegend verkeer zal in deze variant (het halve klaverblad) ongeveer twee keer zo dichtbij komen, waardoor het geluidsniveau ernstig zal toenemen en tijdens spitsuren naar verwachting boven de wettelijke grenzen uit zal komen.</p>	<p>Zie ook de beantwoording van zienswijze 14b ten aanzien van geluid.</p> <p>In het modelonderzoek voor geluid zijn zowel de hoofdrijbaan als de aansluitingen en het onderliggend wegennet opgenomen. Het onderzoek in het MER is gericht op het mogelijk maken van het kiezen van een voorkeursalternatief en niet bedoeld als toets van de effecten op de GPP-punten.</p> <p>In de planuitwerking wordt de geluidbelasting in meer detail in beeld gebracht en wordt tevens onderzoek gedaan naar de noodzaak en doelmatigheid van mitigerende maatregelen (zoals bijvoorbeeld schermen). De grenzen voor de geluidbelasting worden overigens (wettelijke grenzen) bepaald op basis van gemiddelde (berekende) geluidbelasting, verdeeld over een etmaal.</p>
<p>c) Dit geldt ook voor de fijnstof concentratie, onze tweede zorg. We begrijpen dat de uiteindelijke oplossing voor het in- en uitvoegen nog niet vaststaat, maar we willen er met nadruk op wijzen om goed te kijken naar alle mogelijkheden en de gezondheid van de inwoners van de wijk de Akert voorop te stellen.</p> <p>Ook voor dit aspect staat in de rapporten niet duidelijk of bij de berekening van het fijnstofgehalte bij de voorkeursvariant de totale bijdrage van verbreding, weefvak, verlegging van de wegas en de nieuwe aansluitingen is meegenomen bij alle meetpunten, specifiek in de wijk de Akert en in ons geval aan de zuidkant van de weg Akert.</p>	<p>Zie ook de beantwoording van zienswijze 14b ten aanzien van luchtkwaliteit. Zie ook de beantwoording van zienswijze 1b ten aanzien van innovatieve oplossingen.</p> <p>In de rekenmodellen voor de luchtkwaliteit is rekening gehouden met verkeer op de hoofdrijbanen, de aansluitingen en het onderliggend wegennet.</p>

<p>Indieners willen verzoeken ook innovatieve oplossingen voor het afvangen van fijnstof te onderzoeken en te incorporeren in een geluidsscherm ter hoogte van de wijk de Akert.</p>	
<p>d) Indieners zijn in 2013 in de Akert komen wonen vanwege het uitzicht op en de ligging aan het natuurgebied. Het uitzicht is nog steeds een zeer belangrijke factor voor hun woongenot. In het geval dat de VKA wordt gerealiseerd, dan zal een deel van dit uitzicht plaatsmaken voor in- en uitvoegend verkeer op korte afstand en/of voor een geluidsscherm op korte afstand. Dit heeft voor ons natuurlijk een enorme impact en is een dramatische vermindering van ons woongenot, vanwege het feit dat dit de belangrijkste reden van aankoop van deze woning is geweest.</p>	<p>Zie ook de beantwoording van zienswijze 5a ten aanzien van nadeelcompensatie.</p>
<p>e) Indieners zijn voornemens de overheid aansprakelijk te stellen voor de gezondheidsschade van gezinsleden door slechtere luchtkwaliteit en toegenomen geluidsoverlast. Ook zullen zij de overheid aansprakelijk stellen voor de te verwachten waardedaling aan de woning.</p>	<p>Zie ook de beantwoording van zienswijze 5a ten aanzien van nadeelcompensatie.</p>
<p>f) Indieners uiten zorgen over de natuur in het beekdal van de Kleine Dommel waar zij op uitkijken. Met de keuze voor de aansluiting met een grote lus door dit gebied lijkt het belang hiervan niet voldoende mee te wegen. Er lijkt meer belang te worden gehecht aan behoud van recreatiegebied De Smelen. Indieners zijn voorstander voor de variant met een Halve Haarlemmermeer aansluiting, waarmee het Dommeldal gespaard blijft.</p>	<p>Zie ook de beantwoording van zienswijze 8 ten aanzien van de vormgeving van de aansluiting.</p>
<p>g) Indieners maken zich zorgen of de juiste afwegingen worden gemaakt en of economische belangen zwaarder wegen dan hun woongenot. Men betwijfeld of daarbij wel de juiste berekeningen worden uitgevoerd voor hun directe woonomgeving als het gaat om geluid en luchtkwaliteit. Men uit daarbij ongenoegen over het feit dat voor andere woonwijken wel geluidsmaatregelen benoemd zijn maar voor de eigen wijk niet.</p>	<p>Binnen de MIRT-Verkenning wordt, zoals binnen alle grote ruimtelijke projecten, geprobeerd om een zorgvuldige afweging te maken tussen alle verschillende belangen. Het gaat daarbij zowel om brede maatschappelijke belangen als individuele belangen van bewoners.</p> <p>Zoals aangegeven in de beantwoording van zienswijze 14b worden in de nadere uitwerking nog nauwkeurigere berekeningen gemaakt voor geluid en luchtkwaliteit. In de huidige Verkenning is dit op een globaler niveau gedaan, waardoor een specifieke locatie niet tot in detail is onderzocht.</p>

Zie verder beantwoording van zienswijze 15a ten aanzien van de genoemde maatregelen voor geluid in de rapportages.

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie. De afweging over de vormgeving van de aansluiting wordt in de volgende fase gemaakt, waarbij de relevante belangen worden afgewogen en belanghebbenden worden betrokken. Ook de maatregelen ten aanzien van geluid worden in de volgende fase nader uitgewerkt.

Zienswijze 39

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) Zienswijze ingediend namens een cliënt met bedrijfswoningen dicht tegen de oprit van de A67 (aansluiting Asten). In de zienswijze wordt vastgesteld dat op de tekeningen van het voorkeursalternatief geen wijzigingen te zien zijn ter plaatse van de eigendommen van de cliënt.</p> <p>In de onderliggende stukken wordt er gesproken over korte termijn maatregelen waaronder aanpassing van de toerit Asten en het realiseren van een geluidscherm ter hoogte van de woning van de cliënt. Meer wordt er niet geschreven over deze maatregelen.</p> <p>Indiener verzoekt de cliënt duidelijkheid te verschaffen over hoe deze maatregelen er uit zien en wat voor effect deze maatregelen hebben op het perceel van de cliënt.</p>	<p>De mogelijke ingrepen en maatregelen nabij de aansluiting Asten worden in de planuitwerking verder uitgewerkt. Daarbij is er een samenhang met de aanpak van de N279 door de provincie Noord-Brabant. Op dit moment is er daardoor niet meer duidelijkheid te geven over de mogelijke effecten van de maatregelen voor de indiener van de zienswijze.</p>

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie.

Zienswijze 40

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>Indiener is eigenaar van gronden gelegen binnen het bestemmingsplan Bedrijventerrein de Barrier te Geldrop, met uitzondering van de locatie waarop de McDonalds is gerealiseerd.</p> <p>a) Indiener meent dat de opmerking op p. 22 van de Ontwerp-Structuurvisie dat het bedrijventerrein de Barrier 'bestemd' is, maar 'nog braakliggend', onvoldoende recht doet aan de werkelijkheid. Ten dele (McDonalds) is er wel al invulling gegeven aan het gebied, ten dele is de verdere ontwikkeling juist vertraagd vanwege de huidige plannen rond de reconstructie van de A67.</p>	<p>In de Ontwerp-Structuurvisie is de huidige situatie van het bedrijventerrein de Barrier beschreven. De tot het bedrijventerrein behorende gronden hebben een bedrijfsbestemming maar die is, met uitzondering van de locatie McDonald's, nog niet gerealiseerd. De door indiener bedoelde passages hebben geen betrekking op de vraag hoe deze feitelijke situatie is ontstaan.</p>
<p>b) Indiener meent dat dit ook geldt voor de opmerking op p. 95 van het MER, waar wordt gesproken over 'de beoogde locatie' voor bedrijventerrein de Barrier. Dat bedrijventerrein heeft immers dus al een als zodanig bestemde locatie. Ten dele is het terrein al ontwikkeld, ten dele gaat die ontwikkeling verder, maar is die door de plannen rond de A67 vertraagd.</p>	<p>Zie hiervoor sub a).</p>
<p>c) Indiener stelt dat de opmerkingen op p. 54-55 van het zogenaamde achtergrondrapport geen recht doen aan de werkelijkheid, voor zover daar wordt opgemerkt dat er 'verregaande plannen' zijn voor uitbreiding van het bedrijventerrein de Barrier. De plannen zijn niet gericht op uitbreiding maar op omvorming.</p>	<p>De opmerking van indiener is in zoverre juist dat geen uitbreiding van de omvang van bedrijventerrein De Barrier is voorzien.</p>
<p>d) Voor wat betreft de aansluiting Geldrop geeft indiener aan voorstander te zijn van de variant die in de ontwerp-Structuurvisie beschreven is als variant B, omdat deze variant zijn eigendomspositie ter plaatse van de Barrier zo min mogelijk schaadt.</p>	<p>Zie ook de beantwoording van zienswijze 8a ten aanzien van het ontwerp van de aansluiting Geldrop en de aansluiting op het onderliggend wegennet. De geschetste belangen zullen een plaats krijgen in de afweging van de toekomstige vormgeving.</p>
<p>e) Indiener betoogt dat de inspanning van Rijkswaterstaat erop gericht zal moeten zijn om het eigendomsverlies van indiener te beperken tot hetgeen voor de uitvoering van de plannen strikt noodzakelijk is en dat extra reserveringen voor mogelijke toekomstige uitbreidingen dan ook niet aan de orde zouden moeten zijn.</p>	<p>Zie ook de beantwoording van zienswijze 8a ten aanzien van het ontwerp van de aansluiting Geldrop en de aansluiting op het onderliggend wegennet. Het geschetste belang zal een plaats krijgen in de afweging van de toekomstige vormgeving. Uitgangspunt daarbij is dat wordt gekozen voor een toekomst vaste inrichting van het wegvak, waardoor toekomstige uitbreiding niet op afzienbare termijn aan de orde is.</p>

f) Indiener vraagt aandacht voor de bereikbaarheid van de Barrier zowel gedurende de uitvoering van de werkzaamheden als daarna.

Ook het belang van een goede en blijvende ontsluiting van bedrijventerrein De Barrier zal een plaats krijgen in de afweging van de toekomstige vormgeving.

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie. Wel bevat deze relevante aandachtspunten voor de nadere uitwerking van het Voorkeursalternatief.

Zienswijze 41

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) Indiener stelt vast dat Rijkswaterstaat op de A4 de Ketheltunnel als landtunnel heeft gerealiseerd, onder meer om de overlast voor omwonenden te verminderen. Indiener bepleit de aanleg van een landtunnel als enige en afdoende oplossing om de overlast van de A67 weg te nemen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ De geluidsoverlast en hinder van fijnstof zal beperkt worden zo niet verdwijnen. ▪ Het Dommeldal en de Strabrechtse heide worden gespaard. ▪ Het landschap zal in zijn oude glorie herstellen. ▪ Oude wegen die zijn afgesloten door de komst van de A67 kunnen in gebruik worden genomen als fietssnelwegen vanuit de dorpen naar Eindhoven. 	<p>Het realiseren van een tunnel op het genoemde traject is beoordeeld in zeef 0 van de MIRT-Verkenning (zie ook bijlage 1 bij de Notitie Kansrijke Maatregelen onder 'documenten' op de website www.mirta67.nl).</p> <p>Deze maatregel is afgefallen omdat deze zeer hoge kosten met zich meebrengt en geen extra bijdrage levert aan het doelbereik van de MIRT-Verkenning. Namelijk het verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid.</p> <p>De enorme meerkosten van de aanleg van een tunnel wegen daarbij niet op tegen de effecten voor de omgeving. Wanneer de overlast voor de omgeving boven de gestelde wettelijke normen komt, wordt gezocht naar de doelmatige en kostenefficiënte maatregelen. De verrichte onderzoeken laten zien dat in de specifieke situatie met veel minder ingrijpende en kostbare maatregelen kan worden volstaan.</p>

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie.

Zienswijze 42

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>a) Indiener realiseert zich dat er iets moet gebeuren om de verkeersstromen op de A67 in goede banen te leiden. Hij wijst erop dat indiener en vele bewoners van zijn wijk veel geluidsoverlast ervaren. Daarnaast ervaren zij ook overlast van fijnstof.</p> <p>Hij is verrast door de melding dat geluidswallen ter hoogte van de wijk de Akert worden verbeterd, aangezien naar zijn mening geen geluidsbescherming ten behoeve van de wijk aanwezig is.</p> <p>Uitgaande van de keuze voor een variant waarbij de weg dicht bij de wijk komt te liggen is het aanbrengen van een zeer gedegen geluidscherm een absolute vereiste. Indien er onvoldoende maatregelen worden genomen zullen indiener en andere buurtbewoners zich hiertegen verzetten.</p>	<p>Zie de beantwoording van zienswijze 14b ten aanzien van geluid en fijnstof.</p> <p>Zie verder beantwoording van zienswijze 15a ten aanzien van de genoemde maatregelen voor geluid in de rapportages.</p>

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie. De afweging over de vormgeving van de aansluiting wordt in de volgende fase gemaakt, waarbij de relevante belangen worden afgewogen en belanghebbenden worden betrokken. Ook de maatregelen ten aanzien van geluid en fijnstof worden in de volgende fase nader uitgewerkt.

Zienswijze 43

Inhoud zienswijze	Beantwoording
a) Gelijk aan zienswijze 28b, c en d (ten aanzien van noordelijke rijbaan).	Zie beantwoording zienswijze 28b, c en d.
b) Enige tijd geleden heeft de gemeente bestuurlijk het initiatief genomen om naast de gehele A67 windmolens te plaatsen. Wij zijn dan ook tevreden dat dit onderwerp is meegenomen in de meekoppelkansenkaart. De komende tijd gaan we samen met het ministerie van IenW en de andere gemeenten die grenzen aan de A67 onderzoeken hoe dit plan gerealiseerd kan worden.	Het ministerie (en met name Rijkswaterstaat) is bekend met het initiatief van de gemeente. Graag verkennen we gezamenlijk de mogelijkheden voor dit initiatief.

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie.

Zienswijze 44

Inhoud zienswijze	Beantwoording
<p>Indieners gaan in hun zienswijze in op verschillende aspecten van de Ontwerp Structuurvisie en het Voorkeursalternatief:</p> <p>a) In verschillende alternatieven wordt de maximumsnelheid verhoogd naar 130 km/uur waar die nu 120 is. Indieners pleiten vanuit veiligheid, overlast en uitstoot voor 120km/uur op het gehele traject.</p>	<p>Bij het maken van de wegontwerpen voor autosnelwegen wordt (standaard) een ontwerpsnelheid van 130 km/uur gehanteerd. Dat houdt in dat een snelheid van 130 km/uur mogelijk is. Dit zegt echter nog niets over de maximumsnelheid die zal worden toegestaan. Zie verder de beantwoording bij zienswijze 4a.</p>
<p>b) Mogelijk wordt de veiligheid verhoogd wanneer een inhaalverbod voor vrachtwagens wordt ingesteld.</p>	<p>Zie de beantwoording van zienswijze 2a.</p>
<p>c) Er is geen budget voor verbreding van Leenderheide tot Asten. Gezien de prognoses zal het niet lang duren voordat de weg weer vol loopt ten oosten van Geldrop.</p>	<p>Zie de beantwoording van zienswijze 20a.</p>
<p>d) Het voorkeursalternatief stelt een verschuiving van de wegas voor om de bocht in de A67 af te vlakken. Hier is naar inzicht van de indieners geen ruimte voor: de verschuiving gaat ten koste van een veelgebruikt recreatiegebied De Smelen.</p>	<p>Om een capaciteitsuitbreiding mogelijk te maken die voldoet aan de huidige richtlijnen voor het ontwerp van autosnelwegen is een verschuiving van de wegas in noordelijke richting noodzakelijk.</p> <p>Zie beantwoording zienswijze 8 ten aanzien van de inpassing van de snelweg en behoud van bestaande functies.</p>
<p>e) Door de as-verschuiving komt de A67 dichterbij de woonwijken te liggen waardoor extra hinder van geluid en uitstoot ontstaat. Doorstroming en veiligheid op de weg zijn belangrijk, maar gezondheid en algemeen welbevinden van de bewoners minstens net zo belangrijk.</p>	<p>Binnen de MIRT-Verkenning wordt, zoals binnen alle grote ruimtelijke projecten een zorgvuldige afweging gemaakt tussen de verschillende belangen. Het gaat daarbij zowel om brede maatschappelijke belangen als individuele belangen van bewoners.</p>
<p>f) Recreatiegebied De Smelen en het Dommeldal zijn erg belangrijk voor de inwoners van Geldrop en moeten behouden blijven.</p>	<p>Zie beantwoording zienswijze 8 ten aanzien van de inpassing van de snelweg en de vormgeving van de aansluiting.</p>
<p>g) Ten zuiden van Geldrop ligt geen Natura2000 gebied, daar zou de weg best iets naar het zuiden kunnen opschuiven in plaats van naar het noorden. De gevolgen voor Geldrop worden dan beperkt.</p>	<p>Zie de beantwoording van zienswijze 33, 34a</p>
<p>h) Een bijkomend voordeel is dat de huidige vormgeving van de aansluiting Geldrop gehandhaafd kan blijven (bij handhaven huidige wegas). De</p>	<p>Zie beantwoording 44g ten aanzien van handhaving van de huidige wegas.</p> <p>De huidige vormgeving van de aansluiting Geldrop voldoet niet aan de huidige richtlijnen en kan daarom niet in de toekomstige situatie worden toegepast. De</p>

<p>voorgestelde variant B van de aansluiting levert een onacceptabele aantasting van het dal van de Kleine Dommel op.</p> <p>De Noordelijke aansluiting (richting Eindhoven) hoeft niet zo lang te zijn. Doordat het invoegpunt naar het westen is verschoven is er meer ruimte om snelheid te maken.</p>	<p>huidige vormgeving met een aanzienlijk hoogteverschil en een krappe bocht is bovendien een van de oorzaken van de huidige problematiek rondom de aansluiting.</p> <p>In de nadere uitwerking zal worden bekeken of het ontwerp van de aansluiting nog kan worden geoptimaliseerd. De opmerking ten aanzien van het invoegpunt zal hierbij worden meegenomen.</p>
<p>i) Variant A van de aansluiting leidt tot onaanvaardbare aantasting van recreatiegebied De Smelen. De variant is bovendien veel duurder dan variant B. Daarnaast vragen indieners zich af hoe toekomstbestendig deze variant is. Hoe wordt deze ingepast als straks verdere verbreding naar Asten nodig is.</p>	<p>Zie beantwoording zienswijze 8 ten aanzien van de vormgeving van de aansluiting.</p>
<p>j) Indieners pleiten ervoor om langs het hele Geldrops grondgebied meer en betere geluidwerende voorzieningen te realiseren dan volgens de wettelijke normen strikt noodzakelijk is. Men denkt bijvoorbeeld aan zonnegeluidschermen zoals ook langs de A50 bij Uden zijn geplaatst.</p>	<p>Zie beantwoording zienswijze 14b ten aanzien van geluid.</p>
<p>k) Men pleit ervoor bij de geluidvoorzieningen niet alleen uit te gaan van de rekenmodellen, maar ook van de geluidmetingen die momenteel door de gemeente worden uitgevoerd. De eerste resultaten daarvan laten zien dat de huidige belasting boven de norm is en dat het model van RWS te lage waarden laat zien.</p>	<p>De regelgeving in Nederland schrijft voor dat de beoordeling van geluidseffecten plaats vindt op basis van daartoe goedgekeurde geluidsmodellen. Ook de wettelijke normen zijn gebaseerd op de rekenmethoden die in deze modellen worden gehanteerd. Het gaat daarbij om het inzichtelijk maken van effecten van toekomstige maatregelen. Een toekomstige situatie kan met metingen niet in beeld worden gebracht. Een andere belangrijke reden voor het gebruik van rekenmodellen is dat bij geluidsmetingen teveel externe factoren van invloed zijn, waardoor niet met zekerheid te zeggen is dat het juiste effect wordt gemeten.</p>
<p>l) Tot slot geeft men ter overweging als oplossing mee om een landtunnel te realiseren, vergelijkbaar met de Ketheltunnel in de A4.</p>	<p>Zie de beantwoording van zienswijze 41.</p>

Conclusie: de zienswijze leidt niet tot aanpassing van de Ontwerp-Structuurvisie. De afweging over de vormgeving van de aansluiting wordt in de volgende fase gemaakt, waarbij de relevante belangen worden afgewogen en belanghebbenden worden betrokken. Ook de maatregelen ten aanzien van geluid worden in de volgende fase nader uitgewerkt.

3 Advies Commissie m.e.r.

Reactie op het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.)

In haar advies van 9 mei 2019 (met projectnummer 3269) geeft de Commissie een oordeel over het MER dat ten behoeve van de Structuurvisie is opgesteld en geeft de Commissie een aantal aanbevelingen. In onderstaande reactie op het advies wordt de samenvatting van het advies (hoofdstuk 1). Deze samenvatting is gebaseerd op de meer uitgebreide beoordeling van het MER in hoofdstuk 2 van het advies.

De Commissie geeft aan dat in het MER de problemen duidelijk zijn beschreven en gekwantificeerd en dat de informatie over de effecten op het gebied van luchtkwaliteit, geluid, doorstroming en bereikbaarheid van hoge kwaliteit is. De Commissie waardeert dat een alternatief op basis van Smart Mobility volwaardige optie meegenomen.

Het advies bevat een aantal aanbevelingen voor het vervolg en beveelt voor enkele onderdelen aan om nadere informatie te verzamelen alvorens de Structuurvisie vast te stellen.

De Commissie merkt op dat het projectdoel niet is gekwantificeerd en dat daardoor moeilijk toetsbaar is of de beschreven opties voldoende probleemoplossend zijn. De Commissie stelt daarbij dat de alternatieven 2 en 3 op de langere termijn slechts een marginaal effect blijken te hebben. Het MER laat zien dat de (gemiddelde) verbetering van de reistijd op het gehele Zaarderheiken – Leenderheide (en vice versa) enkele minuten bedraagt. Voor het gehele traject is dat in relatieve zin niet een groot effect. Het MER laat echter ook zien dat de bestaande knelpunten voor de doorstroming en de verkeersveiligheid in de alternatieven 2 en 3 in belangrijke mate worden gereduceerd. Daarmee worden de bestaande problemen grotendeels opgelost. Deze conclusie is evident en kan –anders dan de Commissie aanvoert- ook zonder een gekwantificeerd projectdoel worden getrokken. Uit de informatie in het MER blijkt ook dat alternatief 1 (door de Commissie aangeduid als de optie

Smart Mobility) de knelpunten niet oplost. Dat is voor een belangrijk deel het gevolg van het niet fysiek aanpakken van het belangrijkste knelpunt voor de doorstroming.

In het voorkeursalternatief voor de aanpak van de A67 zijn ook Smart Mobility-maatregelen opgenomen. Daarmee is al invulling gegeven aan de aanbeveling van de Commissie over het nader onderzoeken van Smart Mobility bij de verdere uitwerking van het project.

De Commissie geeft op vier punten aan dat naar haar oordeel informatie ontbreekt die nodig is om een besluit te kunnen nemen over de structuurvisie. Deze vier punten zijn hieronder overgenomen en voorzien van een inhoudelijke reactie.

Oplossing voor geschetste problemen

De Commissie zegt hierover het volgende: het MER maakt niet duidelijk of de doelen van verbeteren van doorstroming en verkeersveiligheid worden gehaald, zonder dat twee benoemde oorzaken van de problemen (namelijk de beleving van de weg en de geparkeerde vrachtwagens langs de snelweg) worden aangepakt.

Vrachtverkeer, en met name de relatief grote hoeveelheid zwaar doorgaand vrachtverkeer alsmede de herkomst van het vrachtverkeer (het aandeel buitenlandse vrachtwagens is relatief groot) is een factor in de doorstroming en de verkeersveiligheid. Het MER bevat hiervan een beschrijving. Het vrachtwagenparkeren is vooral een aandachtspunt voor de verkeersveiligheid en de beleving van de verzorgingsplaatsen. Dit speelt ter plaatse van de verzorgingsplaatsen, onder andere doordat vrachtwagens naast de in- of uitvoegstroken van de verzorgingsplaatsen zijn geparkeerd. Voor de doorstroming van de A67 als geheel is dit minder van belang. Dat geldt tevens voor de verkeersveiligheid.

Er is inmiddels geconcludeerd dat het aanpakken van de problematiek van het vrachtwagenparkeren niet op het schaalniveau de A67 kan plaatsvinden. De mogelijke oplossingen zijn complex, vragen de inzet van meerdere partijen (ook provincies en gemeenten) en moeten op een hoger schaalniveau worden afgewogen. Dit vraagstuk wordt daarom nu aangepakt als onderdeel van het

programma goederenvervoercorridors. Het gegeven dat binnen het project A67 het vrachtwagenparkeren niet wordt aangepakt doet geen afbreuk aan het probleemoplossend vermogen van de aanpak zoals die in de Structuurvisie is opgenomen.

De beleving van de weg gaat deels over de beleving van de doorstroming en de veiligheid en deels over het fysieke aspect van de A67. Daarbij zijn vooral de verschillen in breedte van middenberm en vluchtstroken, verschillen in de plaatsing van de borden (bewegwijzering) en verschillen in geleiderails relevant. De beleving van de problematiek van de A67 is onder andere in beeld gebracht met e-participatie in de vorm van een website met reactiemogelijkheden. Ook de reacties van gebruikers en omwonenden op informatiebijeenkomsten en de contacten met de lokale overheden hebben informatie opgeleverd over de beleving van de weg. In grote lijnen leverde dit een bevestiging van de analyses die in het kader van het MER zijn uitgevoerd: het knelpunt bij Geldrop (dat ook wordt beleefd als een onveilig punt), de grote hoeveelheid vrachtverkeer, het inhalen door vrachtwagens (hetgeen wordt beleefd als een belemmering voor de doorstroming).

In de alternatieven zijn geen maatregelen onderzocht die specifiek zijn gericht op de beleving. De beleving aanpakken zonder fysieke maatregelen levert naar verwachting weinig op. Een dergelijke maatregel zou bijvoorbeeld kunnen bestaan uit een poging de doorstromingsproblematiek te objectiveren en daarmee ook te nuanceren. De verwachting is dat een publiekscampagne met (als voorbeeld) de boodschap 'u beleefd de A67 als traag door inhalend vrachtverkeer maar de objectieve cijfers zeggen dat het ongeveer 1% van uw reistijd kost' weinig zinvol en zelfs contraproductief kan zijn. Het is echter wel zo dat de maatregelen die zijn onderzocht in het MER en die in het uiteindelijke pakket van maatregelen zijn terecht gekomen ook een positief effect zullen hebben op de beleving van de weg. Het pakket van maatregelen richt zich immers op de aspecten die aanleiding zijn tot de (negatieve) beleving van de A67. Overigens is in de doelstellingen niet opgenomen om de beleving te verbeteren.

Voor beide punten, zowel het vrachtwagenparkeren als de beleving, is voldoende informatie beschikbaar om het besluit te kunnen nemen.

Geluidproductieplafonds

In het advies schrijft de Commissie: in het MER is niet gekeken of de beschreven opties leiden tot aanpassingen van geluidproductieplafonds. Als dat zo is, moeten afwegingen met betrekking tot de nieuwe hoogte van deze plafonds en niet afgehandelde saneringssituaties het project worden betrokken. Het MER moet hiertoe de nodige informatie bieden.

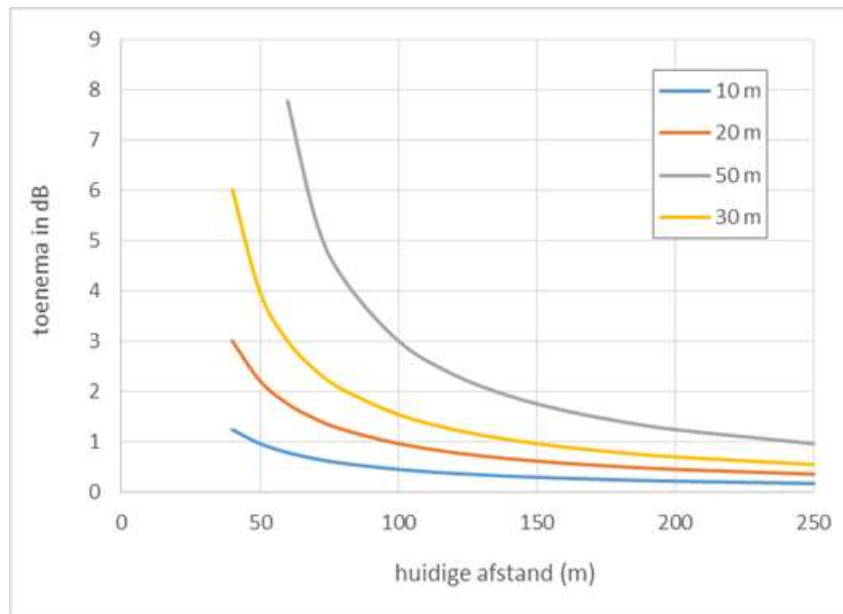
In het MER is er voor gekozen om de effecten door geluid in beeld te brengen als effect ten opzichte van de referentiesituatie en geen toets te doen aan de geluidproductieplafonds (GPP) aan de hand van de GPP-punten. In het MER zijn de effecten bepaald ter plaatse van representatieve woningen en woongebieden. Dit is gedaan omdat het vooral gaat om een vergelijking van de alternatieven en omdat het bepalen van effecten ter plaatse van de woningen een beter beeld geeft van de effecten in de leefomgeving dan een beoordeling op basis van de GPP-punten. De effecten door geluid die optreden bij de alternatieven 2 en 3 worden veroorzaakt door een combinatie van het verschuiven van de weg en de toename van de hoeveelheid verkeer. Van deze factoren is het effect van de verschuiving het grootst. Dit speelt vooral bij de woonwijken bij Geldrop.

Bij het verschuiven van de weg zegt een beoordeling op basis van de GPP-punten (die dicht bij de weg zijn gesitueerd) weinig over het effect op woningen die op grotere afstand van de weg zijn gesitueerd. Voor de plan-uitwerking is heeft dit als consequentie dat – los van de effecten ter plaatse van de huidige GPP-punten - moet worden nagegaan of geluidmaatregelen bij woningen nodig zijn. Tevens moet worden nagegaan of aanpassing (verschuiving) van de GPP-punten noodzakelijk is. Het klopt dat in het MER niet is beschreven of het project leidt tot de noodzaak van het aanpassen van de GPP-punten. De verwachting is dat dit voor een deel van het traject noodzakelijk zal zijn.

Het onderzoek van de effecten in het MER laat zien dat op de wegvakken waar in de alternatieven 2 en 3 geen fysieke ingrepen aan de weg plaatsvinden de projecteffecten door geluid gering zijn. Dit geldt ook voor het voorkeursalternatief dat in de structuurvisie is opgenomen. Het effect van de aanpak van de A67 op eventuele saneringsopgaven buiten het gebied van de eigenlijk ingreep is daardoor gering.

Het MER beschrijft wat de effecten op de geluidbelasting zijn. In de fase van de planuitwerking zal nader in beeld worden gebracht of mitigerende maatregelen nodig zijn en zo ja, welke dan doelmatig zijn. Tevens zal worden uitgezocht in hoeverre de GPP-punten moeten worden aangepast.

Ten aanzien van dit punt is de conclusie dat voldoende informatie aanwezig is om het besluit te kunnen nemen.



(toename [dB] = $-10 * \log(\text{Afstand} / \text{Afstand Referentie})$)

Figuur: effect in dB gerelateerd aan afstand tot de weg en de verschuiving van de rijlijnen. Op grotere afstand van de weg (rechts in de figuur) is het effect van verschuiven van de weg kleiner dan dichtbij de weg (links in de figuur). De GPP-punten liggen dicht bij de weg, de woongebieden van Geldrop liggen verder van de weg.

Natuur

Samengevat zegt de Commissie het volgende over natuur: het is onduidelijk of het voorkeursalternatief uitvoerbaar is binnen de kaders van de natuurbeschermingsregelgeving.

De onderzochte alternatieven worden geacht uitvoerbaar te zijn, mede gezien het feit dat ze op dit punt niet als risicovol zijn beoordeeld. Bij de uitwerking van de alternatieven in de vorm van wegontwerpen is ruimtebeslag in Natura 2000 gebieden vermeden.

Opgemerkt wordt dat de uitvoerbaarheid in het kader van de Nbwet wel afhankelijk is van de mate waarin mitigerende maatregelen worden opgenomen in de verdere planuitwerking, waarbij wordt gedacht aan versterking van faunapassages over of onder de A67. Op dit moment zijn er geen redenen waarom dergelijke versterking van bestaande passagemogelijkheden, of eventueel de aanleg van nieuwe mogelijkheden, niet mogelijk zou zijn. De aard en omvang van dergelijke voorzieningen worden verder bepaald in de planuitwerking van het VKA.

Als gevolg van de Raad van State-uitspraak over de programma aanpak stikstof (PAS) is nog aanvullend onderzoek verricht naar de effecten op Natura-2000 gebieden. De rapportage van dit onderzoek is een bijlage van de definitieve Structuurvisie voor de A67. Van belang is dat het voorkeursalternatief een kleiner effect op de stikstofdepositie heeft dan alternatief 3 in het MER. Er zijn derhalve geen reële alternatieven zijn, die een beperkter effect hebben. In het hierboven genoemde onderzoek is geconcludeerd dat een ADC-toets in de planuitwerkingsfase naar verwachting haalbaar is.

Als aanvulling op de ecologische verkenning in het MER wordt voor de Boomleeuwerik (Natura 2000-doelsoort) en 'beschermde soorten' in de planuitwerking informatie verzameld die leidt tot nadere onderbouwing van effecten, of het afwezig zijn daarvan. Ook wordt voor de effecten van doorsnijding en versnippering voor met name vleermuizen en de das informatie verzameld die moet leiden tot een mitigatieopgave in de vorm van ontsnippering en een compensatieopgave voor de resteffecten. De noodzakelijke acties daarvoor worden hieronder nader toegelicht.

Voor de boomleeuwrik gaat het om onderzoek naar de factoren die van invloed kunnen zijn op het achterblijven van de aantallen broedparen in relatie tot de draagkracht van het Natura 2000-gebied voor de soort. Daarnaast is een analyse nodig van de verwachte effecten van het project, die bestaat uit veranderingen van de geluidsniveaus in het Natura 2000-gebied, de locaties waar die worden verwacht en de relatie van die locaties met de verspreiding en biotoopgeschiktheid voor de boomleeuwrik. Uit de combinatie van deze aspecten volgt een conclusie omtrent de verwachte effecten en de mate waarin die mogelijk significant zijn. Informatie over 'overige soorten' is in de fase van de planuitwerking nodig om een beoordeling te kunnen maken over de mate waarin de barrièrewerking daadwerkelijk kan worden gemitigeerd. Het aanvullen bestaat uit een door een nadere analyse van de wijze waarop de aangrenzende gebieden langs de A67 ecologisch functioneren voor vleermuizen en de das. Deze inschatting kan worden gemaakt op basis van een veldbezoek in combinatie met 'expert judgement' van ecologen die bekend zijn met de landschapecologische aspecten van de genoemde soorten. Vanuit het functioneren van het gebied in de huidige situatie en de toekomstige situatie (in de verbredingsvarianten) is dit de basis voor het beschrijven van de maatregelen die de barrière werking moeten opheffen (mitigeren).

Dit betekent samengevat dat in het kader van de planuitwerking nader ecologisch onderzoek zal plaatsvinden. Voor het nu te nemen besluit over de structuurvisie is deze informatie niet van wezenlijk belang.

Landschap

In haar advies stelt de Commissie dat het onduidelijk is of mogelijke ingrepen tot landschappelijke, cultuurhistorische en aardkundige knelpunten leiden.

In het MER is informatie opgenomen over de landschappelijke, cultuurhistorische (waaronder ook begrepen archeologische) en aardkundige waarden. De effecten van de alternatieven op deze waarden zijn in het MER beschreven en beoordeeld. Het gaat daarbij om de effecten als gevolg van de verbreding bij de alternatieven 2 en 3. In het voorkeursalternatief in de structuurvisie is aangegeven dat de aansluiting bij Geldrop nog een nadere

uitwerking en afweging vraagt. Daarbij zal onder andere worden gekeken naar de effecten van aansluitvarianten op landschappelijke, cultuurhistorische en aardkundige waarden. De informatie in het MER laat zien dat ter plaatse van de aansluiting deze aspecten onderscheidend kunnen zijn.

De effecten van de aanvullende maatregelen die onderdeel zijn van de alternatieven (de aanleg van pechhavens, kleine aanpassingen aan de aansluitingen en de ingreep bij de A73) op landschap, cultuurhistorische en aardkundige waarden zijn gering doordat deze ingrepen plaatsvinden binnen het bestaande ruimtebeslag van de A67 respectievelijk de A73 waarbij als dit ruimtebeslag wordt beschouwd de ruimte tussen de bermsloten (dus de weg inclusief de berm en de bermsloten).

Op grond van de effectbeoordeling voor geluid is geconstateerd dat buiten het gedeelte van de A67 waarvoor een verbreding is onderzocht de effecten door geluid minimaal zijn. Dat betekent dat voor dat deel van de A67 de kans dat, als gevolg van de verbreding van de A67, mitigerende maatregelen voor geluid in de vorm van geluidschermen of geluidwallen nodig zijn minimaal is. Daardoor is ook de kans op effecten op landschappelijke, cultuurhistorische en aardkundige waarden van dergelijke aanvullende maatregelen minimaal.

Samenvattend is de conclusie dat voldoende informatie over de effecten van de alternatieven en van het voorkeursalternatief beschikbaar is om de structuurvisie te kunnen vaststellen.

Bijlage A Indieners van zienswijzen

Nummer Zienswijze	Bedrijf / organisatie / overheid / particulier
1	Particulier
2	Particulier
3	Particulier
4	Particulier
5	Particulier
6	Maatschappelijke organisatie: platform Keelbos
7	Particulier
8	Particulier
9	Particulier
10	Particulier
11	Particulier
12	Particulier
13	Particulier
14	Particulier
15	Particulier
16	Particulier
17	Particulier
18	Gemeente Horst aan de Maas, college van B&W
19	Gemeente Asten, college van B&W
20	Particulier
21	Gemeente Horst aan de Maas, college van B&W
22	Gemeente Asten, college van B&W
23	Particulier
24	Particulier
25	Particulier
26	Particulier
27	Gemeente Deurne, college van B&W
28	Gemeente Geldrop-Mierlo, college van B&W

Nummer Zienswijze	Bedrijf / organisatie / overheid / particulier
29	Gemeente Helmond, college van B&W
30	Particulier
31	Maatschappelijke organisatie: Fietsersbond Nederland
32	Waterschap De Dommel
33	Particulier
34	Particulier
35	Particulier
36	Particulier
37	Gemeente Someren, college van B&W
38	Particulier
39	Particulier
40	Particulier
41	Particulier
42	Particulier
43	Gemeente Heeze-Leende, college van B&W
44	Particulier