



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

MIRT-Verkenning A67 Leenderheide – Zaarderheiken

Beoordelingsfase: Participatieverslag

Datum	9 januari 2019
Status	Definitief

Colofon

Uitgegeven door Ministerie van Infrastructuur en
Waterstaat

Informatie
Telefoon

Uitgevoerd door Projectteam MIRT-Verkenning A67
Leenderheide – Zaarderheiken
-

Datum 9 januari 2019
Status Definitief
Versienummer 1.0

Inhoud

1 Inleiding 8

1.1 MIRT-Verkenning en participatie 8

1.2 Leeswijzer 8

2 Procesbeschrijving 10

3 Aandachtspunten omgeving 12

3.1 Omwonenden en weggebruikers 12

3.2 Belangenorganisaties (expertteam) 12

3.3 Overheden 13

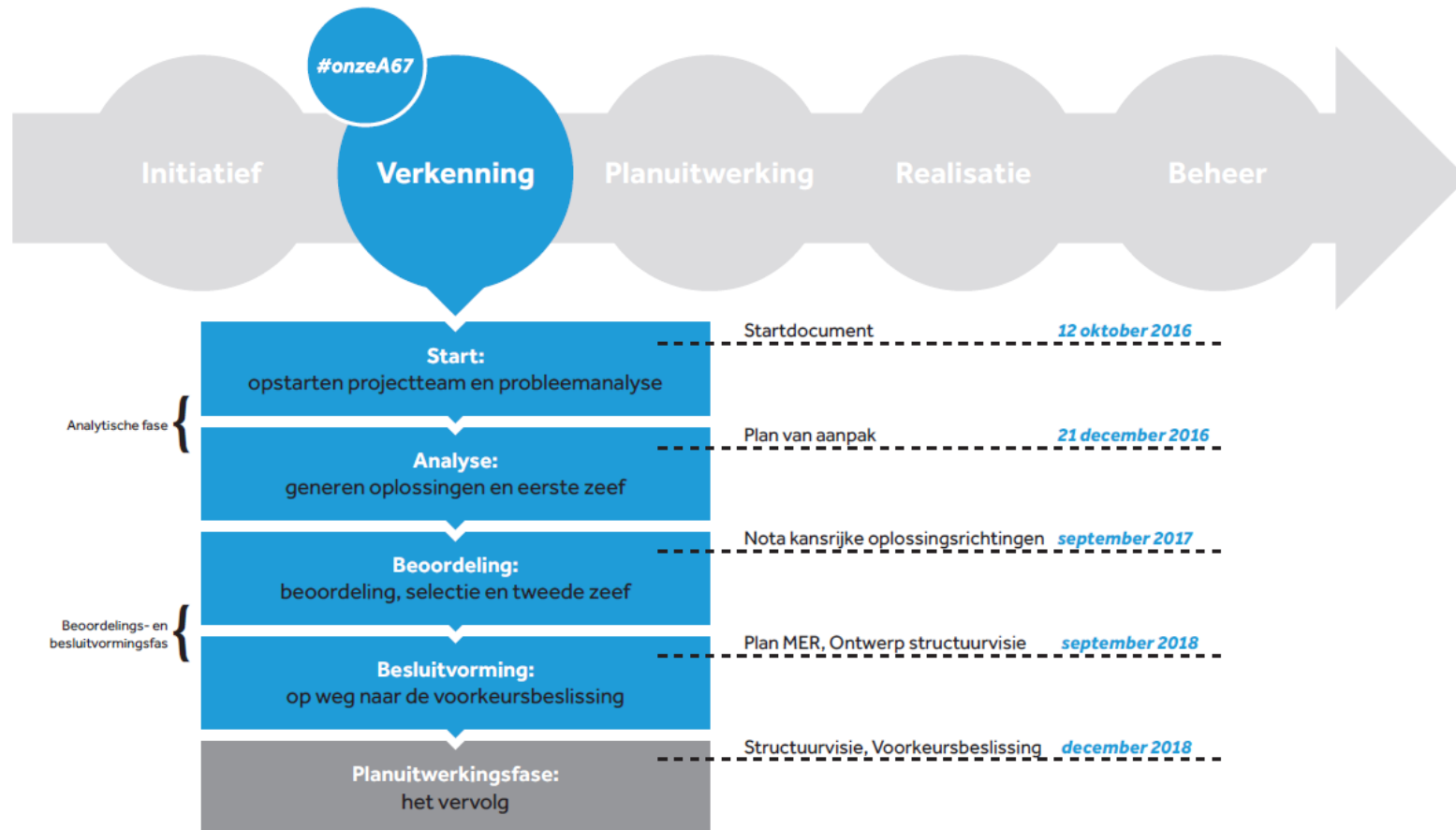
3.4 Grondeigenaren 14

4 Conclusies: aandachtspunten vervolproces 15

Bijlage 1: contactmomenten omgeving 16

Bijlage 2: Adviezen omgeving aan de wethouder 18

Waar staan we nu?



1 Inleiding

1.1 MIRT-Verkenning en participatie

Op 12 oktober 2016 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu, mevrouw Schultz-Van Haegen de Startbeslissing genomen voor de MIRT-Verkenning "A67 Leenderheide – Zaarderheiken". Met dit besluit heeft de minister het startsein gegeven voor een onderzoek naar oplossingen voor de doorstromingsproblemen op deze snelweg. De verkenningfase moet de beslisinformatie opleveren die nodig is om een definitieve voorkeursbeslissing te nemen en te besluiten over de vervolgfase van het project. Doelstelling van deze Verkenning is breed te onderzoeken welke knelpunten worden ervaren op de A67, welke mogelijke oplossingen er zijn en welk maatregelenpakket het meest effectief is om de problemen op te lossen.

De afbeelding hiernaast geeft inzicht in de verschillende fasen in de MIRT-Verkenning A67. Meer informatie over het MIRT-proces kunt u vinden onder de veel gestelde vragen op de website (www.mirtA67.nl). Het project A67 is onderdeel van het programma SmartwayZ.NL, dat onder regie staat van de Programmaraad.

In september 2017 is de eerste fase van de MIRT-Verkenning afgerond met de vaststelling van 3 clusters van kansrijke maatregelen. Het omgevingsproces van deze eerste fase is vastgelegd in het participatieverslag van fase 1: de Analytische fase.

In de periode van september 2017 tot september 2018 zijn de drie clusters van maatregelen nader uitgewerkt in de Beoordelingsfase. Er zijn referentieontwerpen opgesteld voor de mogelijke wegbreidingen en de effecten van de 3 clusters zijn in beeld gebracht. Ook in deze periode zijn overheden, belangenorganisaties, weggebruikers, omwonenden en andere omgevingspartijen nauw

betrokken bij de stappen die in de Verkenning werden gezet. Dit participatieverslag beschrijft op hoofdlijnen de belangrijkste aandachtspunten die vanuit de omgeving zijn meegegeven in deze tweede fase van de MIRT-Verkenning A67. Aandachtspunten ten aanzien van knelpunten en mogelijke oplossingen die in de eerste fase zijn aangedragen door de omgevingspartijen, en in de tweede fase nogmaals werden benoemd, zijn niet in dit participatieverslag opgenomen. Hiervoor verwijzen wij naar het participatieverslag van fase 1 dat te vinden is op www.mirtA67.nl.

1.2 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 eerst het in fase 2 doorlopen proces beschreven. In hoofdstuk 3 is vervolgens per groep van stakeholders beschreven wat de belangrijkste aandachtspunten zijn die zijn meegegeven bij de uitwerking van het ontwerp en het bepalen van de effecten.

Afbeelding: tijdens de inloopbijeenkomsten konden aanwezigen hun advies aan de wethouder meegeven.



Geldrop, 16 april 2018

Beste wethouder,

Graag willen wij u bij de besluitvorming over het voorkeursalternatief voor de A67 het volgende meegeven:

Suggestie: verbruik als
bijvoorbeeld van de
Hilvink Dammet, samen
de een plan van pasmaat
jarenlang voor voor
Hilvink Dammet

Dit is mijn
Aanpak van de gebiedsrijke
inrichting, hijs maatregelen
aanpak van de gebiedsrijke
inrichting, hijs maatregelen

Wij willen graag de
aanpak van de gebiedsrijke
inrichting, hijs maatregelen
aanpak van de gebiedsrijke
inrichting, hijs maatregelen

Wij willen graag de
aanpak van de gebiedsrijke
inrichting, hijs maatregelen
aanpak van de gebiedsrijke
inrichting, hijs maatregelen

Wij willen graag de
aanpak van de gebiedsrijke
inrichting, hijs maatregelen
aanpak van de gebiedsrijke
inrichting, hijs maatregelen

Wij willen graag de
aanpak van de gebiedsrijke
inrichting, hijs maatregelen
aanpak van de gebiedsrijke
inrichting, hijs maatregelen

Wij wensen u veel wijsheid toe bij het nemen van een besluit over de toekomst van de A67.

Met vriendelijke groet,

de omgeving van de A67.

#onzeA67

2 Procesbeschrijving

Gedurende de beoordelingsfase van de Verkenning heeft een intensief proces plaatsgevonden samen met weggebruikers, betrokken overheden, omwonenden en overige stakeholders zoals bedrijven en belangenorganisaties. De aanpak vanuit de analytische fase is in grote mate voortgezet in deze tweede fase van de MIRT-Verkenning A67. Waar in de eerste fase vooral de nadruk lag op het ophalen van knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen voor de A67, ging het in deze fase vooral om het ophalen van aandachtspunten bij de uitwerking van de clusters met kansrijke maatregelen.

Communicatie en bijeenkomsten

Bij de start van de beoordelingsfase is een bewonersbrief verstuurd naar alle omwonenden van de A67 om hen te informeren over de stappen die in deze fase gezet zouden worden en hoe men kon deelnemen aan het proces. Dit bericht is daarnaast via de lokale media verspreid en via de nieuwsbrief, website en social media kanalen van de Verkenning A67. Op deze manier is aan zoveel mogelijk mensen de gelegenheid geboden om mee te denken.

Ook in de vervolgstappen in deze fase is steeds via de website, de nieuwsbrief en social media informatie verspreid over de mogelijkheden om deel te nemen aan het omgevingsproces. Daarnaast zijn de relevante grondeigenaren apart benaderd door middel van een brief, om hen te wijzen op de stappen die in de Verkenning werden gezet (zie hierna).

In verschillende bijeenkomsten zijn vervolgens aandachtspunten en reacties opgehaald bij de uitwerking van de maatregelen:

- Inloopbijeenkomsten, waar belangstellenden en belanghebbenden met het projectteam in gesprek konden gaan over de uitwerking van de drie clusters van maatregelen (zowel het ontwerp als de berekende effecten).
- Werksessies, zowel met weggebruikers en omwonenden als met betrokken overheden waarin we samen met hen aan de slag gingen met het ontwerp en de effecten.
- Gesprekken met overheden en andere belanghebbenden, waarin we hun reacties op het ontwerp en de effecten hebben opgehaald.
- Bijeenkomsten met het expertteam waarin experts van verschillende belangenorganisaties deelnemen zoals ANWB, Greenport Venlo, fietsersbond, werkgeversorganisaties en de logistieke sector.

In hoofdstuk 3 wordt een overzicht gegeven van de input die is opgehaald vanuit de omgeving en die mee is genomen in het vervolg van de Verkenning. In bijlage 1 bij is een overzicht opgenomen van alle contactmomenten met de omgeving.

Meekoppelkansenkaart

Gedurende het proces van de Verkenning zijn er op verschillende momenten zogeheten meekoppelkansen en raakvlakken opgehaald. Het gaat daarbij om ontwikkelingen en kansen in de directe omgeving van de A67 waarmee bij de uitwerking van het project een verbinding kan worden gelegd. Bijvoorbeeld omdat ontwikkelingen in de omgeving invloed hebben op de A67 of omdat werk met werk kan worden gemaakt wanneer projecten gecombineerd worden in de voorbereiding en realisatie. Deze meekoppelkansen en raakvlakken zijn verbeeld in de Meekoppelkansenkaart van het project. Deze is te vinden op de website van de MIRT-Verkenning onder het kopje 'documenten'

(<https://mirta67leenderheidezaarderheiken.nl/over+deze+mirt-verkenning/documenten/default.aspx>).

Grondeigenaren

In april 2018 zijn de eerste referentieontwerpen gepresenteerd voor de mogelijke wegwitbreidingen. Voorafgaand aan de informatiebijeenkomsten rondom deze ontwerpen zijn alle particuliere grondeigenaren benaderd waarvan de percelen mogelijk worden geraakt. De grondeigenaren vormden een nieuwe groep stakeholders in de tweede fase van de MIRT-Verkenning.

Eigenaren waarvan de percelen worden geraakt in een van de referentieontwerpen zijn per brief geïnformeerd. Eigenaren waarvan opstellen worden geraakt zijn daarnaast telefonisch benaderd om hen te informeren. Met verschillende eigenaren is daarnaast aanvullend gesproken tijdens informatiebijeenkomsten en individuele gesprekken.

Formele inspraak

In de tweede fase ook een formeel inspraakmoment plaats. In januari 2018 kon iedereen een zienswijze indienen op het voornemen om een structuurvisie op te stellen voor de A67. Daarbij werd de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) ter inzage gelegd. Zienswijzen konden zowel online als per post worden ingediend. Daarnaast werden er twee inloopbijeenkomsten georganiseerd waar aanwezigen ook mondeling hun zienswijze konden indienen. In totaal zijn 40 zienswijzen binnengekomen op dit voornemen.

Alle zienswijzen zijn van een reactie voorzien in de Nota van Beantwoording. Deze Nota is toegestuurd aan alle indieners van een zienswijze. Daarnaast is hij gepubliceerd op de website van de MIRT-Verkenning (www.mirta67.nl). De inhoud van deze zienswijzen wordt in dit participatieverslag niet verder behandeld.

3 Aandachtspunten omgeving

In het doorlopen proces met de omgevingspartijen zijn diverse aandachtspunten opgehaald bij de verschillende stakeholders. Hieronder zijn per categorie stakeholders op hoofdlijnen de belangrijkste aandachtspunten en reacties weergegeven. Verschillende punten zijn in deze fase al opgepakt, andere vormen blijvende aandachtspunten voor de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief in de volgende fase: de planuitwerkingsfase.

3.1 Omwonenden en weggebruikers

Reacties van omwonenden en weggebruikers zijn verzameld tijdens de brede inloopbijeenkomsten en tijdens de bijeenkomsten met de community van weggebruikers. Tijdens de inloopbijeenkomsten is de aanwezigheid onder andere gevraagd hun advies aan de wethouder mee te geven. De 'brieven' die dit heeft opgeleverd zijn opgenomen in bijlage 2. De volgende onderwerpen kwamen daarnaast veel aan de orde tijdens de bijeenkomsten.

Geluidoverlast en luchtkwaliteit

Omwonenden van de A67 vragen aandacht voor de situatie met betrekking tot geluid en luchtkwaliteit rondom de snelweg. De huidige situatie wordt als problematisch ervaren, ondanks dat deze nog binnen de gestelde wettelijke normen past. Er is onbegrip vanuit de omgeving over het feit dat het rekenmodel leidend is en de beleving van de bewoners daarbij onvoldoende wordt meegewogen. Een verdere verslechtering van de situatie is niet acceptabel voor de omwonenden.

Reacties op dit onderwerp komen vooral van bewoners van de wijken Genoehuis en Coevering in Geldrop en van bewoners van Lierop en Ommel. De gevoeligheid van dit onderwerp vraagt om een

zorgvuldige afweging in het vervolgproces als het gaat om mogelijke benodigde maatregelen om overlast te verminderen.

Urgentie problematiek

Door zowel omwonenden als weggebruikers wordt de urgentie van de problematiek gezien. Het is wenselijk om zo snel mogelijk maatregelen te treffen gelet op de files en de ongelukken die er op de A67 gebeuren. Er wordt aandacht gevraagd voor korte termijn maatregelen om vooruitlopend op een eventuele verbreding al verlichting van de problematiek te bieden (zie ook het volgende punt).

Korte termijnmaatregelen

Vanuit de community van weggebruikers ziet men graag dat er al op korte termijn maatregelen worden getroffen. Er is daarbij een sterk geloof in het verlagen van de maximumsnelheid en het instellen van een inhaalverbod voor vrachtwagens op de drukke momenten op de weg. Op die manier kunnen de doorstroming en verkeersveiligheid worden verbeterd bij de huidige wegindeling. De betreffende maatregelen zijn in de beoordelingsfase nader onderzocht.

Impact recreatiegebied De Smelen

In de huidige referentieontwerpen voor cluster of alternatief 2 & 3 verschuift de A67 ter hoogte van Geldrop in noordelijke richting. Vanuit de bewoners wordt aandacht gevraagd voor de impact op De Smelen, een geliefd recreatiegebied voor bewoners van Geldrop. De impact op dit gebied vraagt om een goede inpassing in de vervoluitwerking.

3.2 Belangenorganisaties (expertteam)

In de bijeenkomsten met het expertteam zijn verschillende aandachtspunten naar voren gekomen, vooral met betrekking tot de berekende verkeerskundige effecten van de verschillende clusters van maatregelen. Naast de hierna beschreven aandachtspunten heeft

het expertteam een advies opgesteld aan de bestuurders ten behoeve van de besluitvorming. Dit advies is opgenomen bij de bestuurlijke stukken rondom het voorkeursalternatief.

Aandacht voor groei in de regio

De vertegenwoordigers in het expertteam hebben het projectteam er verschillende malen op gewezen dat de groei in de Brainportregio en de regio rondom Venlo erg hoog is. Het risico dat het expertteam ziet is dat de werkelijke groei van het verkeer hoger uitpakt, waardoor te beperkte of niet robuuste maatregelen worden getroffen. Mede op verzoek van het expertteam is er daarom nog eens goed gekeken naar de modelinput, met de meest recente groeicijfers en prognoses voor de regio's ernaast. Het expertteam heeft het projectteam daarbij voorzien van de laatste informatie ten aanzien van de groei in de regio.

Uit deze vergelijking bleek dat het gehanteerde model voor deze regio's op verschillende onderdelen al was opgehoogd ten opzichte van de WLO-scenario's. Zowel de bevolkingsgroei als de economische groei zit hoger in het model dan de aangeleverde cijfers. Wel is er daarnaast mogelijk een hogere groei te verwachten van de havengebieden, wat een impact heeft op het vrachtverkeer op de A67. Dit heeft geleid tot een maximaal groeiscenario waarin het vrachtverkeer op de A67 met 9% toeneemt. Dit scenario is meegenomen in de gevoeligheidsanalyse om daarmee in beeld te brengen wat deze mogelijk hogere groei betekent voor de doorstroming in de verschillende alternatieven.

Smart Mobility

Vanuit het expertteam is de zorg geuit dat er teveel wordt vertrouwd op Smart Mobility-maatregelen. De zorg is met name dat het probleemoplossend vermogen te hoog wordt ingeschat op basis van aannames over niet beproefde technieken. Het gaat daarbij vooral om de effecten van de maatregelen gericht op het verminderen van

de spitsvraag voor personenverkeer en vrachtverkeer. Het effect van die maatregelen is volgens het expertteam onvoldoende onderbouwd om te vertrouwen op de effecten die Smart Mobility-maatregelen teweeg kunnen brengen.

Voor het verminderen van de spitsvraag van het personenverkeer is in de berekeningen gewerkt met een bandbreedte, waardoor er ook met een beperkter effect is gerekend. De effecten van de maatregelen voor het vrachtverkeer zijn voor nu helemaal uit de berekeningen van de effecten gelaten (zie ook). Deze komen nog wel terug in de gevoeligheidsanalyse.

Urgentie problematiek

Vanuit het expertteam wordt benadrukt dat er nu al sprake is van knelpunten op de A67, die naar de toekomst toe alleen maar zullen verergeren. Het is daarom zaak om zo snel mogelijk aan de slag te gaan met maatregelen.

3.3 Overheden

Tijdens de werksessies met de Ambtelijke Begeleidingsgroep XL, tijdens individuele gesprekken en in bestuurlijke overleggen zijn verschillende aandachtspunten benoemd door de betrokken overheden in de regio (provincies, gemeenten, waterschappen). De meest voorkomende onderwerpen zijn hieronder toegelicht.

Urgentie problematiek & korte termijn maatregelen

De overheden herkennen net als het expertteam en de weggebruikers de urgentie van de problematiek op de A67. De al bestaande knelpunten zullen alleen maar groter worden in de toekomst. Verschillende partijen vragen dan ook om maatregelen voor de korte termijn, vooruitlopend op meer structurele oplossingen die uitgevoerd kunnen worden. Ook op bestuurlijk niveau is er veel aandacht voor deze korte termijn maatregelen, zoals het invoeren

van een adaptief inhaalverbod voor vrachtwagens en het verlagen van de maximum snelheid.

Wisselend vertrouwen oplossend vermogen smart mobility

Verschillende overheden hebben gedurende het proces opgeroepen om de effecten van Smart Mobility realistisch in te schatten. Gezien de omvang en de urgentie van de problematiek is het volgens hen zaak niet teveel te vertrouwen op nog te ontwikkelen technieken.

Verkeerskundige effecten breder bekijken

De overheden roepen op om bij de beoordeling de verkeerskundige effecten niet alleen te focussen op de A67 zelf, maar vooral ook te kijken naar de netwerkeffecten. Daarbij zijn in ieder geval van belang:

- Effecten op (doorgaande routes op) het onderliggend wegennet.
- Effecten op de Randweg Eindhoven
- De aansluitingen op het onderliggend wegennet; in het bijzonder bij de aansluiting Geldrop.

Effecten voor water

Vanuit de betrokken waterschappen wordt aandacht gevraagd voor de effecten van de verschillende alternatieven op het oppervlakte- en grondwater. In deze regio is dit van bijzonder belang gezien de verdrogingsproblematiek die speelt in de verschillende natuurgebieden rondom de A67.

3.4 Grondeigenaren

In deze fase is er met twee typen grondeigenaren gesproken: particuliere grondeigenaren en natuurorganisaties als eigenaar en beheerder van de natuurgebieden langs de A67. Uit deze contacten kwamen de volgende aandachtspunten naar voren:

Natuurorganisaties

Vanuit de natuurorganisaties wordt aandacht gevraagd voor het minimaliseren van de impact op waardevolle natuurgebieden. De wens is om daarbij te kijken naar de werkelijk aanwezige waarden in het gebied en niet alleen de gebieden te ontzien met het zwaarste wettelijke beschermingsregime (Natura2000).

Particulieren

De particuliere eigenaren waarmee in deze fase gesprekken zijn gevoerd waren in de eerste plaats blij om vroegtijdig in het proces betrokken te zijn. De meesten van hen waren op de hoogte van de discussie die al lange tijd loopt over mogelijke verbreding van de A67. Zij hebben begrip voor de situatie. Wel willen ze graag goed op de hoogte blijven van de vorderingen in de Verkenning en het vervolgproces. Daarbij willen ze het liefst zo snel mogelijk duidelijkheid over de exacte plannen en de gevolgen voor hun eigendommen. Het is een aandachtspunt voor het vervolgproces om zorgvuldig te blijven communiceren naar de grondeigenaren.

4 Conclusies: aandachtspunten vervolgproces

In hoofdstuk 3 zijn de uitkomsten van het omgevingsproces in fase 2 van de Verkenning op hoofdlijnen weergegeven. Verschillende punten hiervan zijn relevant bij de verdere uitwerking van het project in de planfase door Rijkswaterstaat. Het gaat in ieder geval om de volgende zaken:

- De effecten voor de omgeving op geluid- en luchtkwaliteit: dit betreft een gevoelig onderwerp in de omgeving. De beleving van omwonenden sluit niet aan bij de uitkomsten van de rekenmodellen. Dit onderwerp vraagt om zorgvuldige afstemming met en communicatie naar de omgeving.
- De effecten op relevante natuurwaarden: het minimaliseren van de impact op de natuur verdient ook bij de uitwerking in de planfase de aandacht. Een voorbeeld hiervan is de inpassing van de aansluiting Geldrop in de natuur van het Dommeldal.
- Inpassing in recreatiegebied De Smelen: een goede inpassing van de weg in en langs dit recreatiegebied is van belang voor verschillende verenigingen en groepen gebruikers uit de omgeving Geldrop.
- Communicatie met grondeigenaren: hoewel grondeigenaren blij zijn in een vroegtijdig stadium geïnformeerd te worden, geeft de onzekerheid over de uiteindelijke plannen ook veel onrust (vooral bij particuliere grondeigenaren). Zorgvuldige communicatie over de voortgang van het project met de grondeigenaren verdient dan ook de aandacht.
- Effecten op het onderliggend wegennet: voor de regionale overheden is naast de doorstroming op de A67 ook de doorstroming op (de aansluitingen met) het onderliggend wegennet van belang. De vormgeving van verschillende aansluitingen moet in de planfase nog nader worden uitgewerkt.

Hierbij dienen de gemeenten en de beide provincies nauw betrokken te worden.

Bovenstaande punten zullen in de overdracht van het project naar de planuitwerkingsfase extra benadrukt worden, zodat deze goed in het vervolgproces worden geborgd.

Bijlage 1: contactmomenten omgeving

Datum	Bijeenkomst / contact	Onderwerp
<i>Analytische fase</i>		
2 mei 2017	Bewonersbrief	Informatie over proces en participatie analytische fase
16 mei 2017	Inloopbijeenkomst	Knelpunten
23 mei 2017	Bijeenkomst ABG XL	Knelpunten
30 mei 2017	Nieuwsbrief #1	Diverse
6 juni 2017	Werkessie Community	Knelpunten en oplossingsrichtingen
6 juni 2017	Nieuwsflits inloopavond	Aankondiging inloopavond
13 juni 2017	Bijeenkomst ABG XL	Oplossingsrichtingen
20 juni 2017	Inloopbijeenkomst	Oplossingsrichtingen
27 juni 2017	Werkessie Community	Pakketten met kansrijke maatregelen
30 juni 2017	Nieuwsbrief #2	Diverse
4 juli 2017	Bijeenkomst ABG XL	Pakketten met kansrijke maatregelen
30 augustus	Nieuwsbrief #3	Diverse
30 augustus 2017	Bijeenkomst ABG XL	Pakketten met kansrijke maatregelen
4 september 2017	Bijeenkomst expertteam	Proces fase 1 en pakketten met kansrijke maatregelen
4 september 2017	Informatieavond	Geluid en luchtkwaliteit
7 september 2017	Inloopbijeenkomst	Pakketten met kansrijke maatregelen
<i>Beoordelings- en besluitvormingsfase</i>		
10 november 2017	Bewonersbrief	Informatie over proces en participatie
23 november 2017	Bijeenkomst ABG XL	Aanpak beoordelings- en besluitvormingsfase
30 november 2017	Bijeenkomst expertteam	Aanpak beoordelings- en besluitvormingsfase

12 december 2017	Nieuwsbrief #4	Diverse
5 januari 2018	Nieuwsflits inspraakavonden	Aankondiging inspraakavonden
15 januari 2018	Inspraakavond	Mogelijkheid tot indienen van zienswijzen op besluit tot opstellen structuurvisie
18 januari 2018	Inspraakavond	Mogelijkheid tot indienen van zienswijzen op besluit tot opstellen structuurvisie
30 januari 2018	Werksessies community	Wegontwerp alternatieven
1 februari 2018	Nieuwsbrief #5	Diverse
20 februari 2018	Bijeenkomst ABG XL	Wegontwerp alternatieven
22 februari 2018	Bijeenkomst expertteam	Wegontwerp alternatieven
26 maart 2018	Nieuwsbrief #6	Diverse
10 april 2018	Brief grondeigenaren	Informatie over proces, wegontwerp alternatieven en informatiebijeenkomsten
16 april 2018	Inloopbijeenkomst	Wegontwerp alternatieven
13 mei 2018	Nieuwsbrief #7	Diverse
19 juni 2018	Inloopbijeenkomst	Wegontwerp alternatieven
31 mei 2018	Bijeenkomst ABG XL	Effecten alternatieven
4 juni 2018	Bijeenkomst expertteam	Effecten alternatieven
4 juni 2018	Werkssessie community	Effecten alternatieven
28 juni 2018	Bijeenkomst expertteam	Effecten alternatieven en gevoeligheidsanalyse
3 juli 2018	Bijeenkomst ABG XL	Effecten alternatieven
6 juli 2018	Nieuwsbrief #8	Diverse
12 juli 2018	Brief grondeigenaren	Informatie over voortgang proces en inloopbijeenkomsten
13 augustus 2018	Nieuwsflits informatiebijeenkomsten	Aankondiging inloopbijeenkomsten
23 augustus 2018	Bijeenkomst ABG XL	Uitkomsten effectstudies
24 augustus 2018	Bijeenkomst expertteam	Uitkomsten effectstudies
28 augustus 2018	Inloopbijeenkomst	Uitkomsten effectstudies
30 augustus 2018	Inloopbijeenkomst	Uitkomsten effectstudies
6 september 2018	Bijeenkomst ABG XL	Vorbereiding besluitvorming

Bijlage 2: Adviezen omgeving aan de wethouder

Hieronder is een overzicht weergegeven van de adviezen die bezoekers van de informatieavonden willen meegeven aan de bestuurders ten behoeve van de besluitvorming ten aanzien van het voorkeursalternatief:

Thema	Advies
<i>Vormgeving</i>	Verbreed de passage van de Kleine Dommel zodat een faunapassage gerealiseerd kan worden.
<i>Aanvullende maatregel</i>	Pak eerst of meteen knooppunt Zaarderheiken aan (en haal de verkeerslichten weg): doorstroming A67 naar N2, A67 naar Eindhoven, A67 naar N2, Eindhoven naar N2.
<i>Geluid</i>	Aanvullende geluidwerende maatregelen ter hoogte van noordzijde Leenderheide in verband met toenemende geluidhinder.
<i>Geluid</i>	Geluidswal aanbrengen over de lengte van de Stabrechtse Heide.
<i>Geluid en luchtkwaliteit</i>	Aandachtspunt: Ommel mag uitbreiden van 1000 naar 2000 inwoners in de toekomstvisie van de provincie en de gemeente Asten. Ommel wil meer kwaliteit voor deze toekomstplannen, dus minder geluiden uitstoot.
<i>Geluid en luchtkwaliteit</i>	Substantiële woningbouw in Ommel als onderdeel van de Toekomstagenda Asten 2030 vraagt om gepaste milieumaatregelen (geluid en fijnstof).
<i>Vormgeving (alternatief 3)</i>	Bij keuze voor Alternatief 3: terugbrengen van 3 naar 2 rijbanen pas enkele kilometers na afslag Asten. Rekening houden met invoegend verkeer vanaf de N279.
<i>Vormgeving (alternatief 3)</i>	Ter hoogte van Ommel verbreding van de weg naar het zuiden, rekening houden met woonwijk.
<i>Vormgeving / natuur / geluid</i>	Volledig verdiept aanleggen tracé Leenderheide tot voorbij Geldrop met enkele ecoducten in verband met verbinden Natura 2000. Inclusief besparing geluidwerende maatregelen.

<i>Geluid</i>	Aangezien de weg in noordelijke richting opschuift zou er zeer zeker rekening moeten worden gehouden met de extra geluidsoverlast. En dat met name voor onze woning (wijk Genoehuis) die nu al veel overlast heeft. Graag uitzoeken welke maatregelen kunnen worden genomen.
<i>Geluid en luchtkwaliteit</i>	Extra bescherming tegen geluid en fijnstof bij woonwijken Genoehuis en De Coevering.
<i>Smart Mobility</i>	Smart Mobility wordt gepromoot. Er zijn tot op heden echter geen bekende voorbeelden. Recentelijk ook een artikel in het ED dat dit niet werkt.
<i>Natuur</i>	Kan er gesproken worden over het verbinden van de gebieden die nu als Natura 2000 worden aangemerkt?
<i>Aanvullende maatregel</i>	Instellen inhaalverbod voor vrachtverkeer tussen Eindhoven en Venlo.
<i>Aanvullende maatregel</i>	Stoplichten Leenderheide afschaffen leidt tot verdwijnen files en betere doorstroming.
<i>Aanvullende maatregel</i>	Er is nu gekozen voor verbreding naar het noorden. Is daarin ook rekening gehouden met de plaatsing van windmolens langs de A67 en / of het plaatsen van zonnepanelen op geluidschermen?
<i>Keuze alternatief</i>	Minimaal realiseren van alternatief 2 en alternatief 3 vanaf Someren.
<i>Vormgeving</i>	Het is het drukste in de richting van Venlo naar Eindhoven. Waarom geen 3 rijstroken aan de noordzijde en 2 aan de zuidzijde?
<i>Vormgeving (alternatief 3)</i>	Haal de bocht uit de A67 tussen Someren en Asten ter hoogte van de Beekstraat, zodat verbreding naar het noorden kan plaatsvinden.
<i>Geluid</i>	Tevens zorgen voor geluidwerende maatregelen. De intensiteit van het verkeer neemt namelijk toe.
<i>Aanvullende maatregel</i>	Vergeet niet de innovatieve oplossingen voor invoeregereguleatie en baanvaksnelheids-beperkingen.
<i>Geluid</i>	Dring er op aan dat het geluidsscherm bij Zuid-Coevering in lengte uitgebreid wordt van huidige punt Oost van tennisvereniging de Mast tot de Kleine Dommel.

<i>Geluid</i>	Afspreken dat het geluidsniveau voor niemand verslechtert, ipv 'binnen de wettelijke kaders blijven'. Zie een scherm als een kans. Dit scherm ligt de hele dag in de zon. Zonnepanelen=terugverdienen en imago. Scherm kan dus hoger.
<i>Vormgeving / inpassing</i>	Rekening houden met het wegverloop bij Geldrop ter hoogte van het recreatiegebied De IJzeren Man. Veel groen dreigt verloren te gaan. Tevens overlast voor de wijk Genoenhuis zoveel mogelijk beperken.
<i>Luchtkwaliteit</i>	Svp meting luchtkwaliteit aangrenzende huizen en eventuele maatregelen.
<i>Geluid</i>	Realiseren van een voorziening geluidsoverlast ter hoogte van Lierop.
<i>Aanvullende maatregel</i>	Realiseren snelheidsverlaging (100 km) Echter: enkel in de spits. Avond en vakanties eindelijk eens een keer als snelweg gebruiken. Succes! Dank!
<i>Geluid / aanvullende maatregel</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Bij aanleg van de weg langs de Coevering geluidsschermen plaatsen • Matrixborden met max snelheid + aangeven dat er files zijn • Meting van stof