

## Bijlage 1: Verantwoording afgevalen suggesties (zeef 0)

Locatie	Ervaren knelpunt	Gesuggereerde oplossing	Motivering (passend binnen scope, doelbereik en haalbaarheid)
Gehele traject: Leenderheide - Zaarderheiken	Langzaam rijdend verkeer	Duitse regelgeving invoeren: minimaal 10 km/u snelheidsverschil bij inhalen	Deze maatregel is niet opgenomen op de longlist aangezien dit aanpassing vraagt aan de landelijke wet- en regelgeving. Aanpassingen daarvan vallen buiten de haalbaarheid van dit project. Het toepassen van adaptieve maximumsnelheid is wel opgenomen en wordt in de volgende fase verder onderzocht.
	Snelheidsverschil tussen vrachtwagens	Gefaseerd toelaten bij grens	Deze maatregel is niet opgenomen op de longlist aangezien dit aanpassing vraagt aan de landelijke (zo niet internationale) wet- en regelgeving. Aanpassingen daarvan vallen buiten de haalbaarheid van dit project. Daarnaast is de verwachting dat het effect op de doorstroming en verkeersveiligheid verwaarloosbaar zal zijn. Immers, de verschillen zullen (door de snelheidsverschillen van het vrachtverkeer) 'uitmiddelen'. ook gezien de al hoge belasting van de A67 met vrachtverkeer en het afwezig zijn van spitsperiodes voor vrachtverkeer (in afwijking van personenverkeer) maakt deze maatregel weinig kansrijk.
	Te weinig afstand houden tussen vrachtwagens	Kleine parkeerplaatsen ongeschikt maken voor vrachtverkeer	Kleine parkeerplaatsen ongeschikt maken voor vrachtverkeer is niet wenselijk op dit traject omdat er op dit moment een beperkte ruimte is om vrachtwagens te parkeren. Daarnaast zal deze maatregel niet of nauwelijks van invloed zijn op de doorstroming op de snelweg. Wanneer er nog minder parkeerplekken voor vrachtwagens zijn zal het aantal illegaal geparkeerde vrachtwagens (op vluchtstroken en pechhavens) toenemen en daarmee de verkeersveiligheid afnemen. Een maatregel om voorzieningen voor vrachtwagenparkeren te treffen is opgenomen op de longlist.

Locatie	Ervaren knelpunt	Gesuggereerde oplossing	Motivering (passend binnen scope, doelbereik en haalbaarheid)
Gehele traject: Leenderheide - Zaarderheiken		Plaatselijk derde rijstrook zodat vrachtwagens kunnen inhalen	Op basis van het beperkte effect op doelbereik wordt deze maatregel niet op de longlist opgenomen. Over het gehele traject kan inhalen door vrachtwagens als hinderlijk worden ervaren. Het plaatselijk aanleggen van een derde rijstrook kan de hinderbeleving verminderen, maar op de totale reistijden naar verwachting maar een zeer klein effect hebben. In vergelijking met een 2*1 strook weg is voor een 2*2 strooksweg een extra rijstrook maar beperkt effectief. Bovendien introduceert een extra strook (ter plaatse van de versmalling naar 2 stroken) een extra punt dat congestiegevoelig is.
		Sterkere vangrail in middenberm	Is geen oplossing voor een knelpunt en draagt daarom niet bij aan het doelbereik om de doorstroming te verbeteren. Deze maatregel kan mogelijk relevant zijn bij regulier onderhoud door de wegbeheerder.
		Tolheffing	Tolheffing vraagt om het aanpassen van landelijke wet- en regelgeving en dat valt niet binnen de haalbaarheid van dit project. Daarom is deze maatregel niet opgenomen.
		Verbieden cruise control	Deze maatregel is niet opgenomen op de longlist omdat de haalbaarheid hiervan nihil is. Het vraagt namelijk aanpassing van landelijke wet- en regelgeving, maar is daarnaast ook zeer moeilijk handhaafbaar. Het juist beter inzetten van slimme systemen als cruise control is onderdeel van de Smart Mobility maatregelen.
		Vrachtverkeer verbieden	Het verbieden van vrachtverkeer is niet haalbaar gezien het grote belang van de A67 voor het vrachtverkeer. Daarom is deze maatregel niet opgenomen.

Locatie	Ervaren knelpunt	Gesuggereerde oplossing	Motivering (passend binnen scope, doelbereik en haalbaarheid)
Gehele traject: Leenderheide - Zaarderheiken	Te drukke opritten	Laten vervallen van oprit Someren of Asten	Omdat uit de verkeersanalyses blijkt dat de aansluitingen van Someren en Asten geen knelpunten zijn en het aanpassen daarvan dus niet bijdragen aan het doelbereik, namelijk het verbeteren van de verkeersveiligheid en doorstroming, wordt deze maatregel niet verder meegenomen in het project. Daarnaast kan worden aangenomen dat het laten vervallen van één van beide aansluitingen zal leiden tot een grotere belasting van het onderliggend wegennet, hetgeen niet wenselijk is vanwege leefbaarheid en verkeersveiligheid. Ook van belang is dat het niet onmogelijk is dat het laten vervallen van één de aansluitingen er toe leidt dat de overblijvende aansluiting dermate zwaar wordt belast dat er een risico is op congestie cq dat extra maatregelen (zoals een langere toerit) moeten worden genomen bij de overblijvende aansluiting
	Teveel verkeer / te weinig rijstroken	Afschaffen auto van de zaak om autogebruik terug te brengen	Deze maatregel valt niet binnen de haalbaarheid van het project omdat dit aanpassing van landelijke wet- en regelgeving vergt.
		Lokaal verkeer weren van snelweg	Het weren (in de zin van verbieden of onmogelijk maken) van lokaal verkeer is binnen de scope van dit project niet haalbaar, en ook niet wenselijk vanwege de consequenties voor het onderliggend wegennet (leefbaarheid, doorstroming). Mogelijk wel haalbaar is om (waar mogelijk) alternatieve manieren van verplaatsing (OV, fiets) en tijdstippen van verplaatsing te stimuleren. Deze stimulans is als Smart Mobility maatregel opgenomen op de longlist (A1).
		Tol voor buitenlandse chauffeurs / vrachtwagens heffen	Tolheffing vraagt om het aanpassen van landelijke wet- en regelgeving en dat valt niet binnen de haalbaarheid van dit project. Daarom is deze maatregel niet opgenomen.

Locatie	Ervaren knelpunt	Gesuggereerde oplossing	Motivering (passend binnen scope, doelbereik en haalbaarheid)
Gehele traject: Leenderheide - Zaarderheiken		Verbreding Leenderweg	De capaciteit van het verkeersplein als zodanig leidt niet tot knelpunten. Het aanpakken van de rotonde draagt daarom niet bij aan het doelbereik: verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid. Daarnaast valt Leenderheide buiten de (ruimtelijke) scope van dit project. Het is niet onmogelijk dat bij de verdere uitwerking van de maatregelen blijkt dat (bijvoorbeeld door een beter functioneren van het weggedeelte tussen Geldrop en Leenderheide) de rotonde sterker wordt belast. Het eventueel optimaliseren van het verkeersplein/Leenderweg komt dan in beeld.
		Verbreding staartje N2	De capaciteit van het verkeersplein als zodanig leidt niet tot knelpunten. Het aanpakken van de rotonde draagt daarom niet bij aan het doelbereik: verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid. Daarnaast valt Leenderheide buiten de (ruimtelijke) scope van dit project. Het is niet onmogelijk dat bij de verdere uitwerking van de maatregelen blijkt dat (bijvoorbeeld door een beter functioneren van het weggedeelte tussen Geldrop en Leenderheide) de rotonde sterker wordt belast. Het eventueel optimaliseren van het verkeersplein komt dan in beeld.
	Brug over de Maas – slechte kwaliteit	Bermsloten verder van verharding af leggen	Deze maatregel draagt niet bij aan het doelbereik: verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid.
	Eentonig wegbeeld door de Peel (Sevenum-Asten)	Betonnen rijbaanscheiding vervangen door vangrail	Deze maatregel draagt niet bij aan het doelbereik: verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid. Daarnaast is het een grote (en daardoor kostbare) ingreep omdat de middenberm verbreed moet worden en de rijbanen hierdoor wellicht moeten opschuiven naar de buitenzijde. De grote van deze ingreep heeft niet een evenredig groot effect op het doelbereik.
	Invoegers die direct naar de linkerbaan kunnen (belijning)	Bredere rijbanen	De breedte van de rijstroken voldoet aan de richtlijnen. (beperkt) verbreden van de rijstroken en de ook de vluchtstrook kan een bijdrage leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, maar is voor de weggedeelte waar knelpunten in de doorstroming zijn geconstateerd geen oplossing voor de knelpunten. De rijbanen aanpassen aan huidige richtlijnen is als maatregel opgenomen. (Een extra rijstrook toevoegen is als maatregel opgenomen.)

Locatie	Ervaren knelpunt	Gesuggereerde oplossing	Motivering (passend binnen scope, doelbereik en haalbaarheid)
Gehele traject: Leenderheide - Zaarderheiken	Overhangende beplanting	Intuïtieve weginrichting	Overhangende beplanting lijkt geen relevante oorzaak voor de knelpunten ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid en is daarom niet opgenomen. Beplanting kan bij aansluitingen echter wel leiden tot minder zicht vanaf de toeritten op de hoofdrijbaan. In specifieke gevallen kan het verwijderen van de beplanting daarom zinvol zijn. De maatregel zal daarom worden doorgegeven als aandachtspunt voor de wegbeheerder
	Verschillende typen verharding	Wegdek brug over de Maas vervangen	Deze maatregel valt niet binnen de (ruimtelijke) scope van het project en is daarom niet opgenomen. De maatregel zal worden doorgegeven als aandachtspunt voor de wegbeheerder.
		Wegdek vernieuwen	Deze maatregel is niet opgenomen omdat de weg voldoet aan de richtlijnen en deze maatregel daarnaast niet of nauwelijks effect heeft op het doelbereik: verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid.

Locatie	Ervaren knelpunt	Gesuggereerde oplossing	Motivering (passend binnen scope, doelbereik en haalbaarheid)
Leenderheide	Rotonde	Aanleg turborotonde	De capaciteit van het verkeersplein als zodanig leidt niet tot knelpunten. Het aanpakken van de rotonde draagt daarom niet bij aan het doelbereik: verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid. Daarnaast valt Leenderheide buiten de (ruimtelijke) scope van dit project. Het is niet onmogelijk dat bij de verdere uitwerking van de maatregelen blijkt dat (bijvoorbeeld door een beter functioneren van het weggedeelte tussen Geldrop en Leenderheide) de rotonde sterker wordt belast. Het eventueel optimaliseren van het verkeersplein komt dan in beeld.
	Belijning is onduidelijk	Belijning aanpassen / verduidelijken	Deze maatregel valt onder het regulier onderhoud van het verkeersplein en buiten de scope van dit project. Deze maatregel wordt doorgegeven aan de wegbeheerder als aandachtspunt.
	Verkeerslichten beperken capaciteit	Extra afrit doorsteek naar de N2	Omdat de rotonde niet een knelpunt is en omdat deze maatregel geen effect heeft op het belangrijke knelpunt bij de toerit bij Geldrop is deze maatregel in dit project niet verder meegenomen. Daarnaast is wat betreft haalbaarheid deze maatregel minder wenselijk omdat de bestaande situatie van de N2 en A2 tussen Leenderheide en De Hogt zodanig is dat een dergelijke kortsluiting ingrijpend en kostbaar zal zijn. Daarnaast heeft deze maatregel in vergelijking met andere maatregelen voor het westelijke gedeelte van de weg, maar een beperkte meerwaarde ten aanzien van het doelbereik. Van belang daarbij is dat maar een relatief klein deel van het verkeer op de A67 profiteert van deze maatregel (alleen het verkeer dat naar de N2 rijdt, ongeveer 20% van het verkeer op de A67 tussen Geldrop en Leenderheide) heeft direct baat bij een extra afrit naar de N2. Bovendien valt een doorsteek tussen de N2 en de A2 (verder oostelijk) buiten de (ruimtelijke) scope van het project.

Locatie	Ervaren knelpunt	Gesuggereerde oplossing	Motivering (passend binnen scope, doelbereik en haalbaarheid)
Leenderheide	Invoegen op de A67 (ri. Venlo)	Geen kruisend verkeer op rotonde	De capaciteit van het verkeersplein als zodanig leidt niet tot knelpunten. Het aanpakken van de rotonde draagt daarom niet bij aan het doelbereik: verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid. Daarnaast valt Leenderheide buiten de (ruimtelijke) scope van dit project. Het is niet onmogelijk dat bij de verdere uitwerking van de maatregelen blijkt dat (bijvoorbeeld door een beter functioneren van het weggedeelte tussen Geldrop en Leenderheide) de rotonde sterker wordt belast. Het eventueel optimaliseren van het verkeersplein komt dan in beeld.
	Invoegstrook vanaf A2 / N2 is te kort	Klaverblad maken van dit knooppunt	De capaciteit van het verkeersplein als zodanig leidt niet tot knelpunten. Het aanpakken van de rotonde draagt daarom niet bij aan het doelbereik: verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid. Daarnaast valt het ombouwen van Leenderheide buiten de scope van het project. Ook omdat Leenderheide zelf geen knelpunt is, de grote kosten en de inpassingsruimte beperkt zijn (Leenderheide grenst aan Natura 2000 gebied) is dit geen haalbare maatregel. Een klaverblad (in de traditionele zin) zal hier bovendien onvoldoende capaciteit hebben, zodat gewerkt zal moeten worden met fly-overs en relatief veel, lange en kostbare kunstwerken.
	Latente vraag, verkeer dat nu de A67 niet op komt	Korter groen verkeer vanaf Leenderplein naar Venlo	De capaciteit van het verkeersplein als zodanig leidt niet tot knelpunten. Het aanpakken van de rotonde draagt daarom niet bij aan het doelbereik: verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid. Daarnaast valt Leenderheide buiten de (ruimtelijke) scope van het project. Het is niet onmogelijk dat bij de verdere uitwerking van de maatregelen blijkt dat (bijvoorbeeld door een beter functioneren van het weggedeelte tussen Geldrop en Leenderheide) de rotonde sterker wordt belast. Het eventueel optimaliseren van het verkeersplein komt dan in beeld.

Locatie	Ervaren knelpunt	Gesuggereerde oplossing	Motivering (passend binnen scope, doelbereik en haalbaarheid)
Leenderheide	Probleem bij invoegen vanaf rotonde	Langere groentijden rotonde	De capaciteit van het verkeersplein als zodanig leidt niet tot knelpunten. Het aanpakken van de rotonde draagt daarom niet bij aan het doelbereik: verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid. Daarnaast valt Leenderheide buiten de (ruimtelijke) scope van het project. Het is niet onmogelijk dat bij de verdere uitwerking van de maatregelen blijkt dat (bijvoorbeeld door een beter functioneren van het weggedeelte tussen Geldrop en Leenderheide) de rotonde sterker wordt belast. Het eventueel optimaliseren van het verkeersplein komt dan in beeld.
	Uitvoegen vanaf A67 (ri. Eindhoven)	Rechter rijstrook afkruisen om ruimte te maken voor invoegend verkeer	Deze maatregel draagt niet bij aan het doelbereik omdat dit geen structurele oplossing van het knelpunt bij de aansluiting Geldrop zal opleveren. De consequentie van deze maatregel in de praktijk zal zijn dat het verkeer in westelijke richting ten oosten van de aansluiting Geldrop) van 2 stroken naar 1 strook moet. Gezien de hoeveelheid verkeer (de I/C-verhouding om dit wegvak is volgens NRM 2030 ongeveer 0,8) is dat niet mogelijk. Bij deze maatregel zal de samenvoeging (van 2 stroken naar 1) een nieuw (en naar verwachting groter) knelpunt worden.
		Rechtstreekse aansluiting N2 op A2	Omdat de rotonde niet een knelpunt is en omdat deze maatregel geen effect heeft op het belangrijke knelpunt bij de toerit bij Geldrop is deze maatregel in dit project niet verder meegenomen. Daarnaast valt een rechtstreekse aansluiting van de N2 op de A2 buiten de (ruimtelijke) scope van het project.

Locatie	Ervaren knelpunt	Gesuggereerde oplossing	Motivering (passend binnen scope, doelbereik en haalbaarheid)
Leenderheide		Shuntoplossing N2 naar A67 ter hoogte Gestelsestraat	Omdat de rotonde niet een knelpunt is en omdat deze maatregel geen effect heeft op het belangrijke knelpunt bij de toerit bij Geldrop is deze maatregel in dit project niet verder meegenomen. Daarnaast is wat betreft haalbaarheid deze maatregel minder wenselijk omdat de bestaande situatie van de N2 en A2 tussen Leenderheide en De Hogt zodanig is dat een dergelijke kortsluiting ingrijpend en kostbaar zal zijn. Daarnaast heeft deze maatregel in vergelijking met andere maatregelen voor het westelijke gedeelte van de weg, maar een beperkte meerwaarde ten aanzien van het doelbereik. Bovendien valt een doorsteek tussen de N2 en de A2 (verder oostelijk) buiten de (ruimtelijke) scope van het project.
		VRI rotonde verwijderen	De capaciteit van het verkeersplein als zodanig leidt niet tot knelpunten. Het aanpakken van de rotonde draagt daarom niet bij aan het doelbereik: verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid. Daarnaast valt Leenderheide buiten de (ruimtelijke) scope van dit project. Het is niet onmogelijk dat bij de verdere uitwerking van de maatregelen blijkt dat (bijvoorbeeld door een beter functioneren van het weggedeelte tussen Geldrop en Leenderheide) de rotonde sterker wordt belast. Het eventueel optimaliseren van het verkeersplein komt dan in beeld.
		VRI's aanpassen	
	Zowel links als rechts uitvoegen om vrachtverkeer niet te hoeven kruisen	De wet- en regelgeving in Nederland zorgen ervoor dat deze maatregel niet haalbaar is. Daarnaast is het technisch ook moeilijk haalbaar omdat het veel ruimtebeslag vergt om ook links uitvoegen mogelijk te maken. Daarom wordt deze maatregel niet verder meegenomen in het project.	

Locatie	Ervaren knelpunt	Gesuggereerde oplossing	Motivering (passend binnen scope, doelbereik en haalbaarheid)
Geldrop	Uitvoegen Geldrop	Snelheidsverschillen beperken door communicerende auto's	Autonome Smart Mobility maatregel Dat betekent dat deze maatregel door andere partijen op een hoger schaalniveau wordt onderzocht en uitgewerkt, onafhankelijk van dit project. Uitkomsten daarvan kunnen wel gebruikt worden voor dit project.
	Uitvoegstrook laat zichtbaar door viaduct	Tijdelijke afsluiting invoegstrook als test	Deze maatregel is geen duurzame oplossing om de doorstroming en verkeersveiligheid op te lossen. Indien maatregelen uitgevoerd gaan worden aan de aansluiting Geldrop is het mogelijk dat er tijdelijk afsluitingen plaatsvinden. In een latere fase van de Verkenning wordt dat duidelijker.
		Vrachtwagens vóór de invoegstrook naar de linkerbaan	Deze maatregel is in de praktijk lastig te implementeren omdat het verplaatsen van vrachtwagens naar de linkerstrook op de rijbaan zorgt voor veel weefbewegingen tussen vrachtwagens en personenauto's. Door snelheidsverschillen tussen het vrachtverkeer en personenverkeer levert dit gevaarlijke situaties op en wordt er door het verkeer te laten weven een nieuw knelpunt gecreëerd. Deze maatregel draagt daardoor niet bij aan het doelbereik: verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid. Voor de problematiek van het invoegen bij de aansluiting Geldrop (richting Eindhoven) zijn al diverse maatregelen benoemd. Zo nodig kan in de volgende fase van de Verkenning worden gekeken of de doorstroming (in samenhang met aanpassing van de aansluiting als onderdeel van de capaciteitsuitbreiding) kan worden verbeterd door smart maatregelen voor het (doorgaande) vrachtverkeer.

Locatie	Ervaren knelpunt	Gesuggereerde oplossing	Motivering (passend binnen scope, doelbereik en haalbaarheid)
Geldrop		Voorkomen dat verkeer op de hoofdrijbaan van rijstrook kan wisselen	Is als zodanig geen oplossing van de knelpunten. Het zorgt namelijk niet voor een aanpassing aan de intensiteit (hoeveelheid verkeer op de weg) of de capaciteit (hoeveelheid verkeer wat op de weg kan rijden). De verhouding daarvan blijft daarom op hetzelfde (kritieke) niveau als in de huidige situatie. Deze maatregel draagt daarom niet bij aan het doelbereik: verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid.  Deze maatregelen richten zich op het onderliggend wegennet. Uit de verkeersanalyse is gebleken dat het onderliggend wegennet geen oorzaak is van de problemen op de A67. Het onderliggend wegennet aanpassen leidt daarom niet direct tot het verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid van het project. Daarnaast valt het onderliggend wegennet buiten de (ruimtelijke) scope van het project. Dit laat onverlet dat in de vervolgfase van het onderzoek er maatwerkoplossingen onderzocht kunnen worden voor het verbeteren van de aansluitingen.
	Rotondes zijn obstakel / capaciteit rotondes	Fietsers naar één kant van de weg brengen (zijde McDonalds)	
	Veel fietsers bij rotonde	Gelijke behandeling verkeer uit Geldrop en Heeze	
	Verkeer vanuit Geldrop krijgt voorrang op verkeer uit Heeze bij doseerlicht (maar meer verkeer uit Heeze)	Langer stuk twee rijstroken voor de rotonde (vanuit Heeze)	
		Onmogelijk maken om vanuit binnenbaan eerste rotonde nog richting Eindhoven te rijden (scheiden rijbanen rotonde)	
		Rotondes aanpassen	
		VRI's maken in plaats van rotondes	
	Ideale locatie voor windturbines, deze worden overstemd door verkeersgeluid	Windturbines ter hoogte van de wijk Genoehuis	

Locatie	Ervaren knelpunt	Gesuggereerde oplossing	Motivering (passend binnen scope, doelbereik en haalbaarheid)
Viaduct de Dommel	Krappe onderdoorgang fauna	Oevers of brug verruimen	Deze maatregel is niet opgenomen omdat de maatregel geen effect heeft op het doelbereik: verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid. Wel wordt dit als kans meegenomen in de Verkenning.
Asten (ei van Ommel)	Afrit heeft te kort groen bij de verkeerslichten	Langere groentijd onderaan afrit richting Meijel	Deze maatregelen richten zich op het onderliggend wegennet. Uit de verkeersanalyse is gebleken dat het onderliggend wegennet geen oorzaak is van de problemen op de A67. Het onderliggend wegennet aanpassen leidt daarom niet direct tot het verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid van het project. Daarnaast valt het onderliggend wegennet buiten de (ruimtelijke) scope van het project. Dit laat onverlet dat in de vervolgfase van het onderzoek er maatwerkoplossingen onderzocht kunnen worden voor het verbeteren van de aansluitingen.
	Complexe situatie met beperkte capaciteit	Rotonde zorgde voor meer capaciteit; terugbrengen rotonde	
	Kort na elkaar diverse voorsorteermogelijkheden; leidt tot onverwachte manoeuvres	Splitsen van verkeersstromen	
	Verkeerslichten onderaan de afrit hebben te weinig capaciteit (4 VRI's op korte afstand)	Verhoogde rijbaanscheidingen om verkeerd voorsorteren en inhalen te voorkomen	
		VRI's aanpassen	
	VRI's beter op elkaar afstemmen		
Helden		Verplaatsing tankstation	Omdat het tankstation niet als knelpunt uit de analyse is gekomen valt deze maatregel af omdat het niet bijdraagt aan het doelbereik: verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid.
	Kruispunten aan de zuidzijde van de A67 hebben in de avondspits soms te weinig capaciteit	Capaciteit vergroten door aanpassing VRI's	Deze maatregelen richten zich op het onderliggend wegennet. Uit de verkeersanalyse is gebleken dat het onderliggend wegennet geen oorzaak is van de problemen op de A67. Het onderliggend wegennet aanpassen leidt daarom niet direct tot het verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid van het project. Daarnaast valt het onderliggend wegennet buiten de (ruimtelijke) scope van het project. Dit laat onverlet dat in de vervolgfase van het onderzoek er maatwerkoplossingen onderzocht kunnen worden voor het verbeteren van de aansluitingen.
		Kruispunten vervangen door rotondes	
Kruispunten zuidzijde vervangen door grote rotonde			

Locatie	Ervaren knelpunt	Gesuggereerde oplossing	Motivering (passend binnen scope, doelbereik en haalbaarheid)
Omrijdroutes	Bepaalde alternatieve routes	Aanpassen verkeerslichtenregelingen bij file op de A67 zodat verkeer vanaf A67 voorrang krijgt	Uit de verkeersanalyse blijkt dat er geen knelpunten zijn op het onderliggend wegennet. Aanpassingen daaraan dragen daarom niet direct bij aan het oplossen van het probleem. Mocht het voor de afwikkeling van de A67 nodig zijn om het onderliggend wegennet aan te passen, dan wordt dat onderzocht in een volgende fase.
	Slechte doorstroming op alternatieve routes bij file A67		
Parallelweg (Hogeweg)	Fietsers horen verkeer op parallelweg niet aankomen door geluid A67	Snelheid Hogeweg verlagen en waarschuwingsborden plaatsen om fietsers en de automobilisten te waarschuwen.	Deze maatregel is niet opgenomen omdat de maatregel geen effect heeft op het doelbereik: verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid. Daarnaast valt de maatregel buiten de (ruimtelijke) scope van het project.
	Fietsers slecht zichtbaar door licht auto's A67	Licht A67 afschermen	
Zaarderheiken	Teveel verkeer over parallelbaan	Parallelbaan verdubbelen	Deze maatregel is niet opgenomen omdat Zaarderheiken niet binnen de scope van het project valt. Mocht uit de volgende fase blijken dat voor de afwikkeling van het verkeer van de A67, Zaarderheiken aangepast moet worden, dan worden maatregelen daarvoor onderzocht.
Ruit		Alsnog bestuderen van de ruit om Eindhoven	Deze maatregel is niet haalbaar binnen dit project. In het project is er wel aandacht voor de robuustheid van het netwerk.