Randweg *Eindhoven*

Tracébesluit

A2/A67 Randweg Eindhoven

Toelichting en bijlagen



INHOUDSOPGAVE

	Samenvatting	**6**
1	**Inleiding**	**12**
1.1	Doel van het Tracébesluit	12
1.2	Trajectnota A2/A67 Tangenten Eindhoven	13
1.3	Standpuntbepaling	14
1.4	Aansluiting Philips High Tech Campus	19
1.5	Het Ontwerp-Tracébesluit	20
2	**Beschrijving ontwerp infrastructuur**	**21**
2.1	Algemeen	21
2.2	Wijzigingen in het Tracébesluit t.o.v. de Trajectnota/MER en/of het SP en het OTB	21
2.3	Verkeersprognose	26
2.4	Tracering	29
2.5	Verkeersinfrastructuur	30
2.6	Ruimtebeslag	33
2.7	Grondverwerving	33
3	**Geluidhinder, luchtkwaliteit en vervoer gevaarlijke stoffen**	**34**
3.1	Geluidhindersituatie en de procedure	34
3.2	Uitgangspunten akoestisch onderzoek	36
3.3	Overschrijding grenswaarden	38
3.4	Vormgeving geluidsschermen	38
3.5	Luchtkwaliteit	39
3.6	Vervoer gevaarlijke stoffen	40
4	**Landschaps- en compensatieplan**	**42**
4.1	Inleiding	42
4.2	Visie en uitgangspunten	42
4.3	Mitigatie en compensatie	44
4.4	Landschappelijke Inrichting	46
4.5	Waterbeheerplan	51
4.6	Cultuurhistorie en archeologie	53
4.7	Duurzaam bouwen	54
5	**Overige aspecten**	**56**
5.1	Benutting: Spitsstroken	56
5.2	Stedenbouwkundige inpassing	56
5.3	Tracé/MER studie A2 Den Bosch-Eindhoven en A2 Eindhoven - Budel	57
6	**Besluitvormingsprocedure**	**58**

BIJLAGEN

1	Standpunt A2 Tangenten Eindhoven	61
2	Inspraakreacties op de Trajectnota/MER A2 Tangenten Eindhoven en het OTB A2/A67 Randweg Eindhoven	71
3	Ontwerp infrastructuur	291
4	Effecten van wijzigingen ten opzichte van de Trajectnota en/of het standpunt	293
5	Toelichting Wet geluidhinder	298
6	Akoestisch onderzoek Rijksweg A2 Randweg Eindhoven met 2 errata (3 seperate bijlagen)	302
7	Onderzoek risico's vervoer gevaarlijke stoffen	303
8	Onderzoek luchtkwaliteit	308
9	Aansluiting Philips High Tech Campus	311
10	Landschaps- en compensatieplan Randweg Eindhoven (seperate bijlage)	336
11	Waterbeheerplan Randweg Eindhoven (seperate bijlage)	337

KAARTEN

Plankaarten schaal 1:10.000

1	Overzichtskaart wegvak Boschdijk - knooppunt Batadorp
2	Overzichtskaart wegvak knooppunt Batadorp - knooppunt de Hogt
3	Overzichtskaart wegvak A67 - Roostenlaan
4	Overzichtskaart wegvak Aalsterweg - Aalsterhut

Plankaarten schaal 1:2.500

5	Wegvak Boschdijk - knooppunt Batadorp
6	Knooppunt Batadorp
7	Wegvak knooppunt Batadorp - Oirschotsedijk
8	Wegvak Oirschotsedijk - Anthony Fokkerweg
9	Wegvak Anthony Fokkerweg - aansluiting Strijp
10	Wegvak aansluiting Strijp - Welschapsedijk
11	Wegvak Welschapsedijk - Meerenakkerweg
12	Wegvak Meerenakkerweg - Cranendonk
13	Wegvak Cranendonk - Ulenpas
14	A67 - O.L. Vrouwendijk
15	Knooppunt de Hogt
16	Knooppunt de Hogt - aansluiting Philips
17	Wegvak aansluiting Philips - Prof. Holstlaan
18	Wegvak Prof. Holstlaan - Aalsterweg
19	Wegvak Aalsterweg - knooppunt Leenderheide
20	Knooppunt Leenderheide
21	Wegvak knooppunt Leenderheide - Aalsterhut

Kaart lengteprofiel

22	Kaart met lengteprofiel schaal 1:10.000/1:200

AFKORTINGEN

EHS	= Ecologische hoofdstructuur
GHS	= Groene Hoofdstructuur
OTB	= Ontwerp-tracébesluit
RWS	= Rijkswaterstaat
TB	= Tracébesluit
V&W	= Verkeer & Waterstaat
VROM	= Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
Wgh	= Wet geluidhinder
PHTC	= Philips High Tech Campus



SAMENVATTING

Tracébesluit A2/A67 Randweg Eindhoven

1 Inleiding

De A2/A67, Randweg Eindhoven, tussen de knooppunten Batadorp (A2/A58) en knooppunt Leenderheide (A2/A67), maakt deel uit van het hoofdwegennet uit het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II). Het wegvak is circa 17 kilometer lang en is uitgevoerd als autosnelweg met 2x2 rijstroken en op een aantal plaatsen voorzien van weefvakken.

Momenteel treden er regelmatig files op. Uit het oogpunt van bereikbaarheid is dit een groot probleem. De verkeersintensiteit op de randweg zal tot 2020 nog verder toenemen. Om deze problemen op te lossen is door de Minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) besloten de A2/A67 Randweg Eindhoven te verbreden van 2x2 rijstroken naar een weg met vier rijbanen, waarbij het doorgaande en regionale verkeer worden gescheiden.



Figuur 1

2 Het wegontwerp

Door Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant is een wegontwerp uitgewerkt, waarbij sprake is van rijbanen voor het doorgaande verkeer en stedelijk vormgegeven parallelbanen voor het regionale verkeer. Het standaard-dwarsprofiel van de autosnelweg bestaat uit vier gescheiden rijbanen. De beedte van de verharding van de hoofdrijbaan bedraagt respectievelijk 12,0 meter op de westtangent (2x2 rijstroken) en 15,0 meter op de zuidtangent (2x3 rijstroken). De breedte van de stedelijk vormgegeven parallelrijbanen is 7,25 meter (2x2). Langs de paralllelbanen worden geen vluchtstroken aangelegd. De breedte van de middenberm tussen de hoofdrijbanen bedraagt (2 x 2,80 =) 5,60 meter tussen de kanten van de verharding. De breedte van de tussenbermen tussen hoofdrijbaan en parallelbaan is variabel en bedraagt minimaal 10,55 meter tussen de kanten van de verharding.

De twee binnenste rijbanen zijn de hoofdrijbanen die bestemd zijn voor het doorgaande verkeer. Tussen knooppunt Batadorp en knooppunt Leenderheide is geen uitwisseling van verkeer mogelijk omdat ze niet aangesloten zijn op andere wegen. Alleen in knooppunt De Hogt is uitwisseling met de A67 vanuit Antwerpen mogelijk. De twee buitenste rijbanen vormen de parallelbanen voor onder andere het stadsregionale verkeer. Hierop zijn wel de bestaande aansluitingen aangesloten. Naast de verbreding van de A2/A67 vindt tevens ombouw plaats van de knooppunten Batadorp, De Hogt en Leenderheide. Alleen de knooppunten Batadorp en Leenderheide worden aangesloten op de parallelbanen. De aansluitingen Welschap (Eindhoven Airport), Strijp (Eindhoven-centrum), Veldhoven, Veldhoven-zuid en Waalre/Valkenswaard worden aangepast aan de nieuwe situatie. In het plan is tevens een nieuwe aansluiting opgenomen ter hoogte van de Philips High Tech Campus. Deze nieuwe aansluiting is exclusief waardoor geen uitwisseling met het lokale wegennet mogelijk is.

3 Verkeersprognose

Het drukste wegvak van de Randweg Eindhoven (Welschap) kreeg in het jaar 2000 circa 117.000 voertuigen per etmaal te verwerken. De verdere verwachte toename van de dagelijkse verkeersintensiteiten tot 2020 loopt uiteen van 50 tot 60%. Op de westtangent is de verwachte groei het sterkst. Dat komt mede door een aantal aldaar geprojecteerde stedelijke ontwikkelingen zoals Meerhoven, Tradeforum en Landforum. Verder wordt uitgegaan van de momenteel in aanleg zijnde A50 (Eindhoven-Oss) en de ombouw van de rondweg 's-Hertogenbosch.

Tabel 1.1

Gemiddelde werkdag		1997	2000	2010	2020	Groei 2010	Groei 2020
Wegvak		mvt/etmaal	mvt/etmaal	mvt/etmaal	mvt/etmaal	(1997=100)	(1997=100)
Tussen	En						
Kp Batadorp	Welschap	99.540	116.680	154.500	183.000	155	184
Welschap	Eindh Centrum	101.970	117.045	148.000	175.500	145	172
Eindh Centrum	Veldhoven	87.882	102.178	129.000	152.000	147	173
Veldhoven	Veldhoven-Z	87.899	101.453	139.000	163.000	158	185
Veldhoven-Z	Kp De Hogt	89.420	98.938	128.000	148.000	143	166
Kp De Hogt	Sportbos	90.358	103.759	131.000	153.000	145	169
Sportbos	Waalre	90.358	103.759	131.000	152.500	145	169
Waalre	Kp Leenderheide	89.297	100.120	126.000	146.500	141	164

De Randweg Eindhoven biedt in 2010, na verbreding, een goede doorstromingskwaliteit. Een doorkijk laat zien dat in 2020 alleen op de westtangent op de hoofdrijbaan doorstromingsproblemen gaan ontstaan.



Knooppunt Leenderheide

4 Milieu

Geluidhinder

Om de geluidhinder te beperken, wordt een wegdek met zogenaamd dubbellaags Zeer Open Asfalt Beton (DZOAB), of vergelijkbaar, toegepast. In aanvulling daarop worden over grote lengte geluidsschermen geplaatst bij wijken als Lievendaal, Zeelst, Ooievaarsnest en de Voldijn. De afscherming bestaat uit betonnen geluidsschermen Op een aantal plaatsen, waar dit vanuit landschappelijk of stedenbouwkundig oogpunt gewenst is, worden geheel of gedeeltelijk transparante schermen geplaatst. In de verdere planuitwerking wordt, in overleg met bewoners en de betrokken gemeenten, de uiteindelijke vormgeving en inpassing nader bepaald. Dit gebeurt aan de hand van visueel ruimtelijke analyses.

Voor het overgrote deel van de bebouwing langs de rijkswegen vermindert de geluidhinder ten opzichte van de huidige situatie. Dat neemt niet weg dat voor een aantal woningen toch nog een hogere waarde moet worden vastgesteld, in het kader van de Wet geluidhinder. Meer afscherming dan nu in de plannen is opgenomen is bezwaarlijk uit financieel, stedenbouwkundig/landschappelijk of verkeerskundig oogpunt.

Luchtkwaliteit

In Europees verband zijn nieuwe normen voor luchtkwaliteit ontwikkeld. Hoewel deze nog niet van kracht zijn, is hiermee wel rekening gehouden. Uit onderzoek blijkt dat de nieuwe normen voor luchtkwaliteit langs de A2/A67 Randweg Eindhoven niet worden overschreden. Met name de groter dan verwachte afname van de uitstoot uit auto's en van de achtergrondconcentraties liggen hieraan ten grondslag.

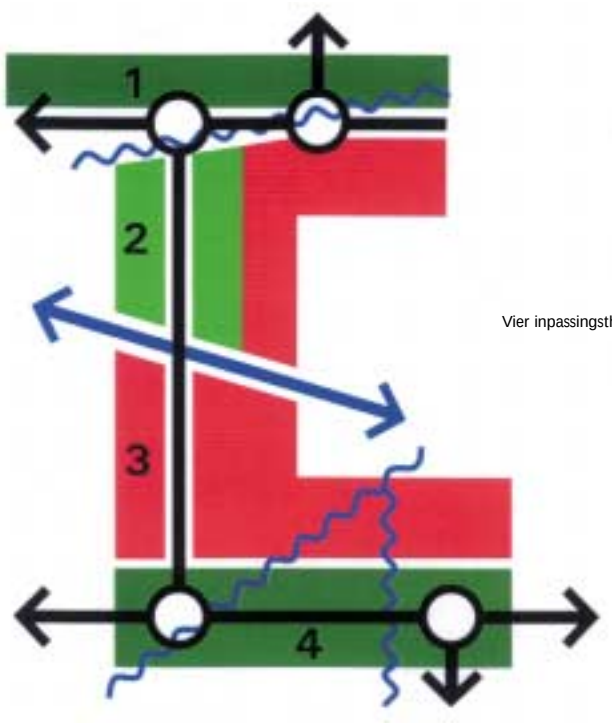
Risico's van vervoer gevaarlijke stoffen.

Uit onderzoek naar de risico's van vervoer van gevaarlijke stoffen blijkt dat de grenswaarden voor individueel risico en groepsrisico niet worden overschreden.

5 Natuur en landschap

Natuur
De uitbreiding van de bestaande randweg heeft gevolgen voor de aanwezige natuurwaarden. In de plannen wordt dit gecompenseerd door zowel binnen (circa 17 ha) als buiten de rijksgrens (circa 32 ha) nieuwe natuurgebieden te realiseren, grenzend aan de aangetaste natuurterreinen.
Naast natuurcompensatie wordt nog circa 18 ha bos gecompenseerd als gevolg van het rooien van bomen voor de wegverbreding.

Landschap
De landschappelijke inpassing benadrukt de A2 als hoofdroute voor het verkeer, ten opzichte van de A58 en A67. In het inpassingsconcept worden vier inpassingsthema's gehanteerd:
1 Noordtangent: water en natuur
2 Westtangent-noord: bossen en bedrijven in het groen
3 Westtangent-zuid (Poot van Metz): wonen en werken
4 Zuidtangent: beken en natuur



Figuur 2

Vier inpassingsthema's in het inpassingsconcept

Er zal onderscheid worden gemaakt tussen de hoofdroute en stedelijk vormgegeven parallelwegen, waarbij voor de laatste de relatie met de stad zal worden benadrukt. In de planuitwerking zijn de maatregelen voor waterbeheer, natuurcompensatie en landschappelijke inpassing zoveel mogelijk geïntegreerd. De inrichting ter plaatse van woonbebouwing zal in overleg met de betrokkenen worden afgestemd op de specifieke situatie.



6 Tracéwet en (inspraak)procedure

Op het TB is de procedure van de herziene Tracéwet van toepassing die op 15 oktober 2000 in werking is getreden. In het TB is rekening gehouden met de inspraakreacties die in 1998 zijn ingediend op de Trajectnota/MER Tangenten Eindhoven en de inspraakreacties op het OTB van december 2001.
De wettelijke inspraakprocedure gaat in met de tervisielegging van het TB. De bekendmaking van de tervisielegging gebeurt via de Staatscourant en in ieder geval het Eindhovens Dagblad en de website www.randwegeind-hoven.nl. Gedurende zes weken vanaf de dag van de bekendmaking in de staatscourant kunnen belanghebbenden beroep aantekenen tegen het Tracébesluit bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, postbus 20019, 2500 EA Den Haag, o.v.v. TB A2/A67 Randweg Eindhoven.

Besluitvormingsprocedure conform Tracéwet

Bekendmaking en ter inzage legging Startnotitie.	25 augustus 1994
Inspraak; Advies Cie-m.e.r./wettelijke adviseurs.	1 november 1994
Vaststelling richtlijnen door Bevoegd Gezag (Minister VenW/VROM).	27 februari 1995
Opstellen Trajectnota/MER; Bestuurlijk overleg; Aanvaarding door Bevoegd Gezag.	februari 1995 - maart 1998



Bekendmaking en ter inzage legging Trajectnota/MER; Voorlichting, inspraak, hoorzittingen; Advies door wettelijke adviseurs; Toetsingsadvies Cie-m.e.r.; Advies door betrokken overheden.	april 1998 - september 1998
Standpuntbepaling minister van V&W en VROM m.b.t. voorkeurstracé; Uitwerking tot Ontwerp-tracébesluit (OTB).	22 mei 2000
Toezending OTB aan betrokken overheden; Bekendmaking en terinzagelegging OTB; Standpuntbepaling betrokken overheden; Inspraak (voor een ieder en gedurende 8 weken) OTB	1 december 2001
Vaststelling Tracébesluit door Bevoegd Gezag. Toezending Tracébesluit aan Staten Generaal en betrokken overheden; Terinzagelegging Tracébesluit;	januari 2003
Beroepsmogelijkheid belanghebbenden bij afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.	6 weken na bekendmaking Tracébesluit in staatscourant



1 INLEIDING

1.1 Doel van het Tracébesluit

Algemeen
In het besluitvormingsproces voor de A2/A67 Randweg Eindhoven vormt het Tracébesluit (TB) de afronding van de procedure over de Trajectnota/MER A2/A67 (Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant, april 1998). Alvorens dit TB te nemen, is er een aantal stappen geweest, in chronologische volgorde:

- *Standpunt:* Op 22 mei 2000 is door de Minister van Verkeer en Waterstaat, in samenspraak met de Minister van VROM, een standpunt ingenomen over de Trajectnota/MER A2/A67 (bijlage 1). Hierbij zijn de inspraakreacties en adviezen (bijlage 2) betrokken die in 1998 zijn uitgebracht op de Trajectnota/MER A2/A67. In de detaillering van dit TB zijn genoemde adviezen en inspraakreacties op de Trajectnota/MER A2/A67 betrokken.

- *Ontwerp-Tracébesluit:* In het OTB, vastgesteld 1 december 2001, zijn de wijzigingen naar aanleiding van de inspraakreacties op de Trajectnota/MER A2/A67 meegenomen en zijn actuele ontwikkelingen, zoals herziene verkeersprognoses, verwerkt. Tevens zijn in het OTB een aantal ontwerpwijzigingen doorgevoerd ten opzichte van het ontwerp zoals het in de Trajectnota/MER was opgenomen. Deze wijzigingen zijn het Standpunt van 22 mei 2000 beschreven dan wel daarin niet-limitatief opgenomen als onderdelen van verder onderzoek. Het betreft daarbij met name ruimtebeperkende ontwerpwijzigingen.

- *Inspraak op het OTB van 1 december 2001*
  Tijdens de inspraak op het OTB zijn in totaal circa 60 verschillende inspraak-



reacties binnengekomen. Daarnaast zijn een aantal gelijkluidende reacties ontvangen. Bovendien zijn tijdens de hoorzitting nog 14 mondelinge reacties uitgebracht. In bijlage 2 is een overzicht gegeven van de op het OTB uitgebrachte reacties, voorzien van een antwoord. Deze bijlage bevat eveneens het door het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat opgestelde rapport" Hoofdlijnen van de Inspraak". Bovendien zijn de bestuurlijke adviezen op het OTB weergegeven.

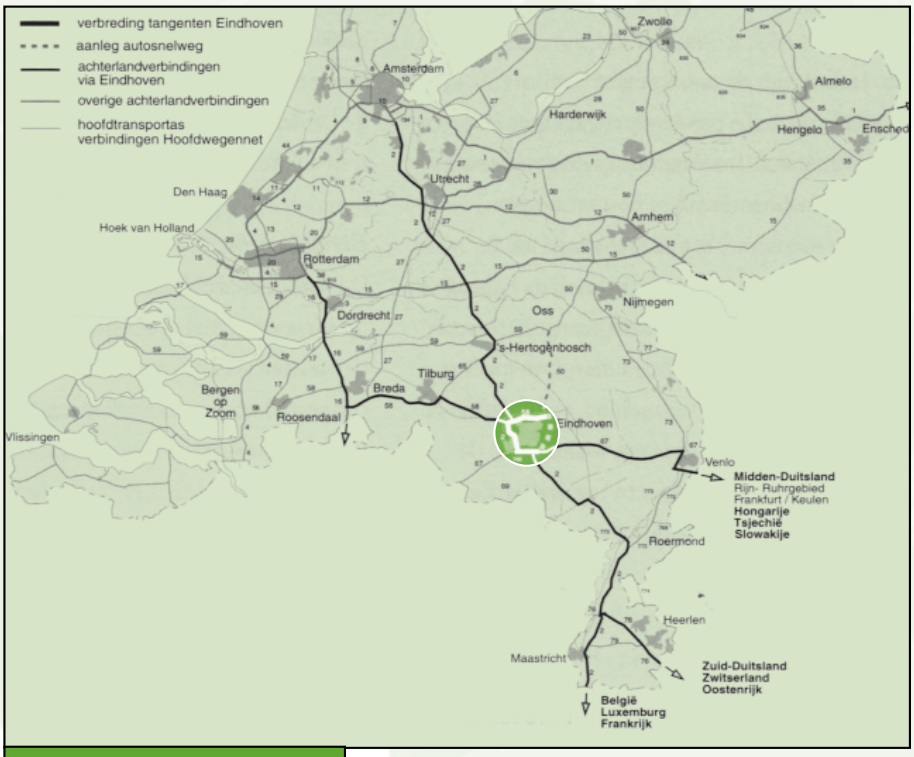
- *Tracébesluit*
  Het voorliggende TB, bestaande uit een aantal kaarten met bijbehorende Toelichting en Bijlagen, heeft als basis het OTB van 1 december 2001. Dit TB is de afronding van de procedure volgens de Tracéwet en staat nog open voor beroep bij de Raad van State volgens de Algemene Wet Bestuursrecht.

1.2 Trajectnota A2/A67 Tangenten Eindhoven

De A2/A67 Randweg Eindhoven, tussen de knooppunten Batadorp (A2/A58) en knooppunt Leenderheide (A2/A67), maakt deel uit van het hoofdwegennet uit het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II). Het wegvak is circa 17 kilometer lang en is uitgevoerd als autosnelweg met 2x2 rijstroken en op een aantal plaatsen voorzien van weefvakken.

Uit de in de Trajectnota uitgevoerde probleemanalyse blijkt dat de randweg een dubbelfunctie heeft, enerzijds als aan- en afvoerroute voor het lokale en regionale verkeer en anderzijds als achterlandverbinding voor het doorgaande verkeer. Zonder maatregelen zullen er in 2010 grote problemen met betrekking tot de bereikbaarheid ontstaan. Door sterk groeiende intensiteiten zal de congestiekans toenemen en zullen steeds meer vertragingen op de randweg ontstaan en kan de A2 haar functie als achterlandverbinding in 2010 onvoldoende waarmaken. Door de algehele verkeerstoename ontstaat tevens filevorming op het onderliggende wegennet, die nog eens wordt versterkt door de congestie op de A2.

In de Trajectnota is een aantal alternatieve oplossingen uitgewerkt om "tegen de achtergrond van een duurzame samenleving de bereikbaarheidsproblemen voor en de leefbaarheidsproblemen veroorzaakt door het verkeer op de A2 Randweg Eindhoven op te lossen" (citaat uit Trajectnota/MER). De uitgewerkte alternatieven zijn het nulalternatief, het nulplusalternatief, het 2x4-alternatief, het vrachtalternatief, het doorgaand alternatief 4x2 en het meest milieuvriendelijk alternatief. In de Trajectnota zijn de effecten uitgewerkt die zullen optreden bij realisatie van elk van de alternatieven. Daarbij zijn effecten betrokken op het gebied van verkeer en vervoer, economie en ruimtelijke ordening, woon- en leefmilieu en natuur en landschap. De effecten zijn samengevoegd tot een integrale effectvergelijking.



Figuur 4: Hoofdwegennet (bron SVV2)

1.3 Standpuntbepaling

De Trajectnota/MER A2/A67, Tangenten Eindhoven, heeft van 27 april tot 22 juni 1998 conform de in de wet voorgeschreven wijze ter inzage gelegen ten behoeve van de inspraak. In totaal zijn 77 schriftelijke inspraakreacties ontvangen. Op 9 juni 1998 heeft te Eindhoven een openbare hoorzitting plaatsgevonden. Tijdens die zitting hebben 18 insprekers mondeling hun visie op de Trajectnota toegelicht. De Commissie voor de m.e.r. heeft op 7 augustus 1998 haar toetsingsadvies uitgebracht. Op 17 september 1998 is het rapport van bevindingen van het Overlegorgaan Verkeersinfrastruktuur (OVI) verschenen. Op 22 mei 2000 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van VROM, haar Standpunt inzake de A2 Tangenten Eindhoven, bekend gemaakt:

Op basis van de informatie uit de Trajectnota, de ontvangen adviezen en reacties en afweging van alle belangen kom ik tot het volgende standpunt:

- *Het meest milieuvriendelijke alternatief met 4x2 rijstroken verdient de voorkeur.*

Belangrijke onderdelen van het MMA zijn:

- *Een keuze voor de variant met aansluiting van de doorgaande baan richting Antwerpen;*
- *Bij de maatregelen tegen geluidshinder wordt als streefwaarde een maximale geluidsbelasting van 55 dB(A) gehanteerd;*
- *Er wordt rekening gehouden met de ecologische functie van onder andere de Dommel en de Tongelreep.*

Tevens wordt in afwijking van het MMA gekozen voor:

- *Een hoge ligging van de hoofdrijbaan van de zuidtangent ter hoogte van Aalst. De parallelbanen worden daar waar mogelijk op maaiveld aangelegd;*
- *Versmalling van het dwarsprofiel door het achterwege laten van de doorgaande bomenrij in de tussenbermen en een keuze voor stedelijk vormgegeven parallelbanen;*
- *Een wegontwerp van in principe 120 km/uur, maar op de parallelbaan tussen de aansluiting Strijp en knooppunt Leenderheide 80 km/uur;*
- *Bij knooppunt Ekkerswijer wordt het principe van een doorgaande A2 losgelaten. Het knooppunt de Hogt wordt 100 meter naar het zuiden verschoven;*
- *De weg wordt in principe symmetrisch verbreed;*
- *Voor alle aansluitingen wordt gezocht naar ruimtebesparende varianten (Haarlemmermeeroplossingen). Dit geldt in het bijzonder voor de aansluiting bij de Aalsterweg.*





Voor de volledige tekst van het Standpunt, wordt verwezen naar bijlage 1. Hieronder wordt een aantal aspecten uit de standpuntbepaling aangehaald, die voor de verdere uitwerking van het gekozen tracé voor het TB van belang zijn.

Relatie oostvariant

"…De west- en zuidtangent zijn onderdeel van het stelsel van achterlandverbindingen en dienen daarmee op een kwaliteitsniveau van 2% congestiekans te komen. De west- en zuidtangent zijn in dit kader voldoende probleemoplossend, zoals blijkt uit de NNI….

….ik van mening dat het zo optimaal mogelijk benutten van bestaande infrastructuur hier de voorkeur verdient.

Aan de keuze voor verbetering van de bestaande tangenten, een doorgaande verbinding aan de westzijde, dienen consequenties te worden verbonden, zoals ook door het OVI wordt geadviseerd. Dit betreft het enten van de ruimtelijke en infrastructurele beslissingen van Rijk en regio op de voorziene accommodatie. Het alsnog onvermijdelijk worden van de aanleg van de oosttangent moet daarbij zoveel mogelijk worden voorkomen. De verkeersproblematiek aan de oostzijde, die primair een regionaal karakter heeft, mag niet worden opgelost met het creëren van nieuwe landelijke infrastructuur en zal met name door de regionale overheden opgelost moeten worden…

… Als belangrijke voorwaarden voor de oplossing heb ik, conform het advies van het OVI, gesteld dat een goede facilitering van het doorgaand verkeer dient te worden gewaarborgd; dat er een goede inpassing van het trace plaatsvindt, waarbij met name aandacht nodig is voor de dimensionering van het dwarsprofiel en het ruimtebeslag…."

In het TB is deze dimensionering van het dwarsprofiel vormgegeven door zowel langs de hoofdrijbanen als de stedelijk vormgegeven parallelrijbanen



ruimte te reserveren voor een derde rijstrook. Het dwarsprofiel blijft ondanks deze ruimtelijke reservering binnen de grenzen van het MMA uit de Trajectnota o.a. doordat de doorgaande bomenrij in de tussenbermen achterwege is gelaten en het oorspronkelijke ontwerp technisch is geoptimaliseerd.

Aansluiting van de doorgaande baan richting Antwerpen

"…Het realiseren van een aansluiting met Antwerpen verdient de voorkeur. Daarnaast heeft een uitwisseling met Antwerpen verkeerskundig gezien grote voordelen in termen van een betere aansluiting van het landelijk hoofdwegennet op het internationale net…"

De consequentie van het aansluiten van de richting Antwerpen met de westelijke en zuidelijke hoofdrijbaan is een verschuiving van de verkeersstromen op m.n. de zuidtangent. De oorspronkelijk noodzakelijke 3e rijstrook langs de parallelrijbanen van de zuidtangent is als gevolg hiervan in het TB naar de hoofdrijbaan verschoven.

Verkeersintensiteiten

De congestiekans zal door de sterke groei van het verkeer op de bestaande rijkswegen, tot plaatselijk circa 140.000 motorvoertuigen in 2010, sterk toenemen. Inmiddels worden bijvoorbeeld op de zuidtangent intensiteiten gemeten die de prognosecijfers voor 2010 benaderen

Deze constatering heeft het noodzakelijk gemaakt voor het TB nieuwe geactualiseerde verkeersprognoses voor 2010 en 2020 op te stellen. Hiertoe zijn de regionale ontwikkelingen geactualiseerd en is ook het toegepaste landelijk sociaal-economisch scenario afgestemd op het nieuwe NVVP.

Geluidshinder en geluidsmaatregelen

….Voortvloeiend uit de Wet geluidhinder geldt voor reconstructie van een weg een grenswaarde van 55 dB(A) als maximale geluidsbelasting aan de gevel. Deze grenswaarde is in feite een voorkeursgrenswaarde daar er ontheffingen mogelijk zijn (in de vorm van de zogenaamde hogere vastgesteld waarde).
De keuze voor zo mogelijk handhaving van de grenswaarde bij het MMA heeft geleid tot een fors pakket aan geluidwerende maatregelen. ….
…In het MMA zullen vele woningen een lagere geluidsbelasting ondergaan of er zelfs ten opzichte van de huidige situatie op vooruit gaan. Ondanks deze forse inspanning wordt de grenswaarde niet overal gehaald. In de verder uitwerking zal gezocht worden naar alternatieve vormen en plaatsen van geluidwerende voorzieningen teneinde op die betreffende locaties de geluidsbelasting verder terug te dringen. De eindsituatie is per saldo beter dan de situatie in 1994. Hiermee is niet alleen de toename van de geluidshinder weggenomen, maar tevens een verbetering tot stand gebracht.

Het TB voorziet in de benodigde geluidwerende voorzieningen. In het standpunt is overigens ten onrechte opgenomen dat een grenswaarde van 55 dB(A) ingevolge de Wet geluidhinder als maximale gevelbelasting geldt, zie bijlage 5 Toelichting Wet geluidhinder waarin nader wordt ingegaan op de grenswaarden bij reconstructie. De te realiseren geluidwerende voorzieningen zijn op de 1:2500 plankaarten aangegeven. De geluidswaarden en -maatregelen zijn gebaseerd op actuele verkeersprognoses met als toekomstjaar 2020. Om de omvang en ruimtebeslag van de geluidwerende voorzieningen te beperken is uitgegaan van een wegdek met de akoestische kwaliteiten van zogenaamd

dubbellaags ZOAB (DZOAB). Het ministerie van VROM heeft formeel ingestemd met de toepassing van de wegdekcorrectiefactor voor DZOAB in het Reken en Meetvoorschrift Verkeerslawaai (brief VROM d.d. 7-7-2000, kenmerk 270600011Z/AH/MdB)

Landschappelijke inpassing en ecologische verbindingen
De Dommel en de Tongelreep hebben een belangrijke functie binnen de Ecologische Hoofdstructuur. Deze functie wordt in het ontwerp gerespecteerd. De exacte maten van de overspanningen en andere mitigerende maatregelen worden bij de uitwerking nader bepaald.

In het TB is het ruimtebeslag van deze ecologische verbindingen vastgelegd. Voor de Dommel is hierbij uitgegaan van een strook van 100 meter breedte.

Aanpassing dwarsprofiel
Het MMA (4X2 oplossing) vergt extra ruimte ten opzichte van een 2X4 oplossing. Bij het opstellen van het OTB zal daarom het dwarsprofiel in afwijking van het MMA worden versmald door het achterwege laten van de doorgaande bomenrij in de tussenbermen en het stedelijk vormgeven van de parallelbanen. Vanwege de gewenste relatie met de omgeving wordt de parallelbaan zoveel mogelijk op maaiveld gelegd en krijgen indien nodig zowel hoofdrijbaan als parallelbanen zelfstandige geluidwerende voorzieningen.
Overigens blijft het ontwerptechnisch in principe mogelijk om de hoofdrijbaan met 1 extra rijstrook uit te breiden. De noodzaak hiervan is echter thans niet aanwezig.

Het TB is conform deze aanbevelingen uitgewerkt. Waar mogelijk ligt de parallelrijbaan op maaiveld. Het eventuele hoogteverschil tussen hoofd- en parallelrijbaan is waar mogelijk met taluds gerealiseerd. Op locaties met weinig ruimte zijn verticale wanden voorzien. Het stedelijk vormgegeven van de parallelrijbanen heeft geleid tot herverdeling van het verkeer tussen hoofd- en parallelrijbanen. Voor de aanleg van een extra rijstrook, de z.g. robuustheid is extra ruimte in het dwarsprofiel gereserveerd. Dit geldt niet voor de hoofdrijbaan van de zuidtangent daar deze reeds 3 rijstroken heeft mede als gevolg van de aantakking van de hoofdrijbaan richting Antwerpen.

Aanpassing maximum rijsnelheid
In verband met de scheiding van doorgaand en overig verkeer en een nadrukkelijke keuze om deze scheiding ook te laten doorwerken in de vormgeving van de hoofdrijbaan als achterlandverbinding en de parallelbaan met een meer stedelijke functie, wordt gekozen voor een ontwerpsnelheid van in principe 120 km/uur en in afwijking van het MMA op de parallelbaan tussen de aansluiting Strijp en knooppunt Leenderheide in principe 80 km/uur.

In afwijking van het standpunt is bij de nadere planuitwerking het overgangspunt 120 naar 80 km/h op de parallelrijbaan in noordelijke richting verschoven naar het splitsingspunt doorgaande en parallelrijbanen in knooppunt Batadorp. Een overgang ter hoogte van Strijp zou strijdig zijn met de verkeersveiligheidsuitgangspunten, waarbij de overgang van snelheidswijziging samen dient te vallen met een duidelijk herkenbare locatie in de infrastructuur (wijziging wegtype).

Vormgeving knooppunten
In afwijking van het MMA wordt het ontwerp van de knooppunten aangepast,



waardoor de ruimtelijke inpassing in de bestaande situatie eenvoudiger wordt en besparingen mogelijk zijn.
Voor knooppunt Ekkerswijer wordt daartoe het principe losgelaten van een doorgaande A2; Het recent aangelegde huidige knooppunt wordt daardoor zoveel mogelijk intact gelaten. Het knooppunt De Hogt wordt 100 meter naar het zuiden verschoven, waardoor een betere inpassing mogelijk wordt. Hierbij worden de woningen in Ooievaarsnest overeenkomstig het MMA gespaard zonder dat dit ten koste gaat van bedrijven op bedrijventerrein de Run. De effecten op flora en fauna zijn licht positief, zodat minder compensatie nodig is.

In het TB is het ontwerp van de knooppunten geoptimaliseerd. De reconstructie van knooppunt Batadorp begint ter hoogte van de Boschdijk. Tevens eindigt het TB ter hoogte van het Beatrixkanaal zodat ook de aansluiting Best ongewijzigd kan blijven gehandhaafd.
Knooppunt De Hogt is nauwelijks naar het zuiden verschoven. Desondanks bleek het mogelijk door een optimaler ontwerp de wijk Ooievaarsnest en bedrijventerrein De Run te ontzien.
Knooppunt Leenderheide is compacter ontworpen, hierdoor zijn de bestaande viaducten (A67) te handhaven en komt de hoog geprojecteerde verbinding oost-west in de A67 (niveau 2) te vervallen. Het beginpunt van de reconstructie van de A67 verschuift hierdoor naar het westen. De op het 1e niveau, ten zuiden van de rotonde, geprojecteerde verbinding zuid-west in de hoofdrijbaan is vervolgens over korte lengte verhoogd naar niveau 1,5. Het tracé van de verbindingsweg rotonde Leenderheide in zuidelijke richting wordt over, in plaats van onder de hoofdrijbaan geleid Vanwege de noodzakelijke lengte van de samenvoeging hoofdrijbaan (2 rijstroken) met de parallelrijbaan (2 rijstroken) verschuift het beginpunt van de reconstructie van de A2 hierdoor circa 800 meter naar het zuiden tot A2 km 171,4. De parkeerplaats Aalsterhut wordt onbereikbaar; deze komt te vervallen.

Symmetrische verbreding
In principe zal de weg symmetrisch worden verbreed.
Ook ter hoogte van Waalre wordt vooralsnog gekozen voor symmetrische verbreding.. Door het stedelijk vormgeven van de parallelbanen, wordt het ruimtebeslag aan de kant van Waalre beperkt. Aan de noordzijde worden hierdoor waterwingebied, een motel, landgoed Eikenburg en een golfbaan zo veel mogelijk ontzien.

Niet alleen landgoed Eikenburg maar ook de monumenten Villa Voorbeek, Leemerhoef en Mispelhoef zijn gespaard door de gekozen vormgeving van het dwarsprofiel. Bovendien wordt aantasting van het leefgebied van de Kamsalamander maximaal voorkomen (nabij aansluiting Strijp-Volkstuinencomplex), door de bestaande wegas te volgen.

Hoogteligging zuidtangent
In het MMA werd uitgegaan van een lage ligging van de zuidtangent. In de toekomstige situatie wordt in afwijking hiervan ook gekozen voor een hoge ligging van de zuidtangent. Bovendien worden de parallelbanen stedelijk vormgegeven en zullen vanwege de gewenste relatie met de omgeving daar waar mogelijk op maaiveld worden gelegd.

In het TB is de handhaving van de hoge ligging op de zuidtangent uitgewerkt. Met uitzondering van de passage Voldijn zijn de parallelwegen op maaiveld

aangelegd. Ter hoogte van de woonwijk Voldijn bleek dit in verband met de complexe inpassingssituatie ongewenst; de zuidelijke parallelrijbaan is derhalve ook hooggelegen.

Aansluitingen

Voor alle aansluitingen geldt dat het ontwerp nog kritisch bekeken wordt op ruimtebeslag. Vanwege het stedelijk vormgeven van de parallelbanen kunnen naar verwachting op meerdere plaatsen de ruimtebesparende Haarlemmermeer-oplossingen ontworpen worden. Dit geldt in het bijzonder voor de aansluiting op de Aalsterweg.

Met uitzondering van de aansluitingen Veldhoven-zuid en Strijp is voor alle aansluitingen in het TB gekozen voor handhaving van de bestaande vormgeving. Bij de aansluiting Veldhoven-zuid is op grond van de inspraak, conform het standpunt, gekozen voor een Haarlemmermeeroplossing. Op deze wijze is in het TB het ruimtegebruik fors afgenomen en zijn diverse monumenten ontzien.

1.4 Aansluiting Philips High Tech Campus





Tijdens de inspraak periode voor de trajectnota/MER Tangenten Eindhoven is door Philips de behoefte geuit om een extra aansluiting ten behoeve van een te ontwikkelen Philips High Tech Campus terrein, ter plaatse van het aanwezige NAT LAB (Natuurkundige Laboratorium). In de daarop volgende periode heeft de gemeente Eindhoven zich achter het initiatief van de Techno Campus en van de extra aansluiting geschaard.
Deze aansluiting maakte geen deel uit van de Trajectnota/MER en het standpunt. Aanvullend op de Trajectnota/MER dienen derhalve de milieugevolgen in beeld te worden gebracht. Rijkswaterstaat heeft in het kader van de uitwerking van het TB onderzoek verricht naar de mogelijkheden en effecten van een aansluiting op de randweg Eindhoven. Bijlage 9 van het TB bevat het daartoe opgestelde onderzoeksrapport. Genoemd rapport schetst onderstaand beeld.

De aanleiding

De voorgenomen ontwikkeling van de Philips High Tech Campus leidt tot een groei van ruim 3000 naar ruim 8500 arbeidsplaatsen op het gebied van hoogwaardige technologische research. Deze ontwikkeling kent tot 2010 drie fasen, waarvan de laatste door de directie van Philips mede afhankelijk gesteld wordt van een aansluiting op het hoofdwegennet. Doorgroei na 2010 wordt voorzien. De aansluiting past bij de hoogwaardige allure van de Campus. De gemeente Eindhoven verwacht, mede als gevolg van de Campus, verkeerskundige problemen op het onderliggend wegennet.

De verkeerskundige gevolgen van de Campus

De ontwikkeling van de High Tech Campus leidt tot extra verkeer op het onderliggend wegennet. Hierdoor ontstaan in de spits aanzienlijke verkeersafwikkelingsproblemen, die de bereikbaarheid van de Campus bemoeilijken. Voorgenomen maatregelen om kruispunten aan te passen zijn, na realisering van de gehele Campus (na 2010) niet afdoende. De invloed van deze ontwikkelingen op het hoofdwegennet is zeer klein.

Een directe aansluiting

Een directe aansluiting van de High Tech Campus op de parallelbanen van het hoofdwegennet is mogelijk. De stedelijk ontworpen parallelbanen bieden deze mogelijkheid. Het doorgaande verkeer op de achterlandverbinding wordt niet

beïnvloed. Immers uitwisseling vindt slechts bij de knooppunten van de snelwegen plaats.
De stedelijk ontworpen parallelbanen welke een nieuw concept zijn in Nederland, bieden daarentegen kansen om meer adequaat tegemoet te komen aan de wens om aansluiting op hoogwaardige rijksinfrastructuur.

Conclusies
De volgende conclusies kunnen naar aanleiding van het onderzoeksrapport (bijlage 9 van dit TB) worden getrokken:
- Een extra aansluiting is realiseerbaar bij 4x2 uitvoering Randweg Eindhoven ter hoogte van de Prof. Holstlaan of direct ten westen van het Campus-terrein bij het Sportbos;
- Een aansluiting alleen voor het Campus-terrein verschaft het terrein de nodige allure;
- Een extra aansluiting past geheel binnen het concept van stedelijk vormgegeven parallelbanen;
- Een extra aansluiting leidt tot herverdeling van het verkeer in de regio. Het onderliggend wegennet wordt ontlast. De ontsluiting van de regio en het Campus-terrein is optimaal;
- Niet aansluiten van de Campus (geen extra aansluiting) leidt tot bezwaren voor het onderliggend wegennet;
- Een aansluiting bij het Sportbos heeft de grootste planologische potenties.
- De milieu effecten van een extra aansluiting zijn zeer gering;
- De bestuurlijke voorkeur van direct betrokken overheden gaat uit naar variant Sportbos.

Voor de betrokken overheden, waaronder het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, staat derhalve de nut en noodzaak van een aansluiting vast, gelet op de verkeerskundige effecten van de realisatie van de campus, op het reeds zwaar belaste onderliggende wegennet en de geringe milieu-effecten.

Naar aanleiding van de inhoud van het rapport (bijlage 9 bij dit Ontwerp-Besluit) en het (positieve) bestuurlijk advies heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat op 12 april 2001 besloten de voorkeur voor de aansluiting Sportbos te volgen. Daaraan gekoppeld werd aangegeven dat op grond van de in het onderzoek beschreven effecten de aansluiting-PHTC kan worden opgenomen in het OTB Randweg Eindhoven.

1.5 Het Ontwerp-Tracébesluit

Van 17 december 2001 tot en met 11 februari 2002 heeft het Ontwerp-Tracébesluit ter inzage gelegen. In totaal zijn 62 verschillende inspraakreacties ingebracht. Daarnaast zijn een aantal, circa 20 gelijkluidende, reacties ontvangen. Op 15 januari 2002 is in Motel Eindhoven een hoorzitting gehouden waar zienswijzen kenbaar konden worden gemaakt. In totaal hebben 14 insprekers van de gelegenheid gebruik gemaakt. Naar aanleiding van de mondelinge inspraak is middels een rectificatie op de eerdere bekendmaking op 31 januari 2002 aangegeven dat eenieder en niet alleen belanghebbenden op het OTB konden inspreken. Bijlage 2 bevat een overzicht van de inspraakreacties en de beantwoording daarvan. De reacties op het OTB hebben niet geleid tot substantiele wijzingen in het Tracébesluit. De belangrijkste wijzigingen zijn in paragraaf 2.2.2 van een toelichting voorzien.

2 BESCHRIJVING ONTWERP INFRASTRUCTUUR

2.1 Algemeen

Het gekozen ontwerp voorziet in doorgaande hoofdrijbanen voor de A2 Amsterdam-Maastricht ter hoogte van Eindhoven. Tussen de knooppunten Ekkersweijer en Batadorp en tussen de knooppunten De Hogt en Leenderheide vallen de rijbanen van de A58 respectievelijk de A67 hiermee samen. Tussen de knooppunten Ekkersweijer en Batadorp ligt aan de noordzijde een zogenaamd breiwerk om uitwisseling tussen de A2 en A58 mogelijk te maken. Aan de zuidzijde kon worden volstaan met een samenvoeging en een splitsing. Ten zuiden van het knooppunt Batadorp bevinden zich breiwerken om uitwisseling tussen het A2 verkeer en de richting Tilburg mogelijk te maken.
In het knooppunt De Hogt zijn verbindingswegen ontworpen om te voorzien in de uitwisseling van het A2 verkeer in de richting Antwerpen. Bij het knooppunt Leenderheide tenslotte zijn er twee fly-overs voor respectievelijk het A2 verkeer en het verkeer Antwerpen - Venlo.
De hoofdrijbanen zijn vormgegeven als een autosnelweg met 2x2 rijstroken, tussen de knooppunten De Hogt en Leenderheide als een autosnelweg met 2x3 rijstroken. Parallel aan de hoofdrijbanen van de A2 worden tussen de knooppunten Batadorp en Leenderheide de twee rijbanen van de stedelijk vormgegeven parallelrijbaan van de Randweg Eindhoven aangelegd. Hierop worden de aansluitingen met het regionale en lokale wegennet gerealiseerd. In het breiwerk ten zuiden van het knooppunt Batadorp wordt ook de uitwisseling van het Randweg verkeer met het A2 verkeer van en naar Tilburg en 's-Hertogenbosch opgenomen. In het knooppunt De Hogt zijn verbindingswegen voorzien voor het Randweg verkeer van en naar Antwerpen. Via de rotonde Leenderheide kan het verkeer uit Maastricht, Venlo en het Floraplein de parallel Randweg bereiken. De parallel Randweg bestaat over de grootste lengte uit 2x2 rijstroken, waar nodig voorzien van weefvakken. Het gedeelte ten noorden van de aansluiting Strijp bestaat uit 2x3 en ten noorden van de aansluiting Welschap uit 2x4 rijstroken.

2.2 Wijzigingen in het Tracébesluit (TB) ten opzichte van de Trajectnota en/of het standpunt en het Ontwerp-tracébesluit (OTB)

2.2.1 Wijzigingen in het Tracébesluit (TB) ten opzichte van de Trajectnota/MER en/of het Standpunt

Ten opzichte van de Trajectnota/MER A2, Tangenten Eindhoven, en/of het Standpunt van 22 mei 2001 is het TB-ontwerp op een aantal punten aangepast. Het gaat om de volgende wijzigingen:

1 Aanpassing dwarsprofiel en symmetrisch verbreden vanuit de bestaande wegas
2 Aanpassing maximum snelheid hoofd- en parallelrijbaan
3 Knooppunt Batadorp
4 Aansluiting Welschap
5 Aansluiting Strijp
6 Aansluiting Veldhoven-zuid
7 Knooppunt De Hogt (verkeerskundig ontwerp) In knooppunt De Hogt is de richting Antwerpen aangesloten op de hoofdrijbaan



8 Knooppunt De Hogt (vormgeving)
9 Hoogteligging zuidtangent
10 Aansluiting Philips
11 Aansluiting Waalre
12 Knooppunt Leenderheide

Milieu-effecten nader beschouwd, geen aanvullend MER nodig.

Alle wegontwerpwijzigingen genoemd onder punt f van de Overwegingen vallen binnen de marges van de Tracéwet. Deze marges betreffen een wijziging van de as van het ontwerp met maximaal 100 meter naar links of rechts of met maximaal twee meter naar boven of beneden. De meeste wijzigingen zijn minimaal of betreffen een ruimtevermindering, waardoor evident is dat de milieueffecten niet of positief beïnvloed worden. Vier wijzigingen zijn echter dermate afwijkend van de Trajectnota/MER dat nauwkeurig is gekeken naar de effecten ervan.
Het betreft de volgende vier wijzigingen: aanpassen snelheid hoofd- en parallelrijbanen en stedelijk vormgeven van de parallelrijbanen (2), hoogteligging zuidtangent (9), nieuwe aansluiting Philips (10), aanpassing knooppunt Leenderheide richting parkeerterrein Aalsterhut (12).
Verwezen wordt naar bijlage 4 van de Toelichting op dit TB. Daarbij is onderzoek verricht naar de effecten op de aspecten waarop de verschillende alternatieven in de Trajectnota met elkaar zijn vergeleken. In algemene zin is gebleken dat de optredende effecten (positief en negatief) marginaal zijn of kunnen worden beperkt dan wel gecompenseerd. Daarmee zijn deze aanpassingen ook verantwoord.

De overige aanpassingen betreffen marginale planoptimalisaties, met vermindering van het ruimtebeslag, waarvoor een aanvullende beschouwing niet noodzakelijk is. Conclusie is dat alle milieueffecten dermate gering zijn dat er geen aanvullend MER gemaakt behoeft te worden. In dit TB is derhalve volstaan met een beschrijving van de gewijzigde milieuconsequenties voor wijzigingen zoals hiervoor expliciete genoemd, op basis van nader onderzoek. Als bijlage 4 van de Toelichting op dit TB is een uitgebreide effectbeschrijving opgenomen.

Ten opzichte van de Trajectnota/MER en het Standpunt wijkt het TB qua verkeersprognoses voor het gehele tracé af. De verkeersprognoses zijn geactualiseerd (zie paragraaf 2.3 van de Toelichting op dit TB). Als gevolg hiervan zijn ook de milieu-effecten op gebied van geluidhinder, luchtkwaliteit, vervoer gevaarlijke stoffen opnieuw bekeken (hoofdstuk 3 van de Toelichting op dit TB) alsmede de effecten op natuur en landschap (hoofdstuk 4 van de Toelichting op dit TB). Conclusie is dat de milieu-effecten neutraal dan wel positief zijn en derhalve geen aanvullend MER gemaakt behoeft te worden.

1 Aanpassing dwarsprofiel en symmetrisch verbreden vanuit de bestaande wegas

Het MMA vergt extra ruimte ten opzichte van andere alternatieven. Het dwarsprofiel is in het TB in afwijking van het MMA versmald door het achterwege laten van de doorgaande bomenrij in de tussenbermen en het stedelijk vormgeven van de parallelbanen. Dit houdt in dat de rijstroken van de parallelbanen zijn versmald en de vluchtstrook is weggelaten. Vanwege de gewenste relatie met de omgeving is de parallelbaan zoveel mogelijk op maaiveld gelegd en heeft indien nodig zowel de hoofdrijbaan als de parallelbaan zelfstandige geluidwerende voorzieningen. Alleen ter hoogte van Voldijn is hiervan afgeweken; de parallelrijbaan is hier hoog aangelegd vanwege de betere inpassingsmogelijkheden. Overigens is het technisch mogelijk om de hoofdrijbaan

(westtangent) en ten zuiden van Strijp de beide parallelrijbanen met 1 extra rijstrook uit te breiden. Per saldo is het ruimtegebruik in het dwarsprofiel echter afgenomen ten opzichte van het MMA.

2 Aanpassing maximum snelheid hoofd- en parallelrijbaan

In verband met de scheiding van doorgaand en overig verkeer en een nadrukkelijke keuze om deze scheiding ook te laten doorwerken in de vormgeving van de hoofdrijbaan als achterlandverbinding en de parallelbaan met een meer stedelijke functie, is gekozen voor een ontwerpsnelheid van in principe 120 km/uur op de hoofdrijbaan, dit in afwijking van het MMA (100km/uur). Voor de stedelijk vormgegeven parallelrijbanen is een ontwerpsnelheid aangehouden van in principe 80 km/uur. In de Trajectnota/MER zijn de affecten van de parallelbanen reeds op 80 km/uur beschreven. In afwijking van het standpunt en het MMA is ook op de parallelrijbaan tussen knooppunt Batadorp en de aansluiting Strijp de ontwerpsnelheid teruggebracht van 100 naar 80 km/uur. De reden hiervoor is uniformiteit (verkeersveiligheid) in de relatie eenduidigheid wegbeeld/wegtype.

3 Knooppunt Batadorp

Beperking van het ruimtegebruik is een van de uitgangspunten van het TB. Door verschuiving van het beginpunt van de splitsing doorgaand/regionaal verkeer van knooppunt Ekkersweijer naar knooppunt Batadorp is hier invulling aan gegeven. Hierdoor blijft het knooppunt Ekkersweijer alsmede de aansluiting Best buiten het plangebied. Door een compacter ontwerp van het knooppunt Batadorp en het zuidelijk daarvan gelegen breiwerk van hoofd- en parallelrijbanen is aanzienlijke ruimtebesparing gerealiseerd. Hierdoor en vanwege een beperkte asverschuiving van circa 24 meter kan het monument Mispelhoef worden gespaard.

4 Aansluiting Welschap

De aansluiting Welschap blijft, in tegenstelling tot de Trajectnota/MER, in haar huidige vorm gehandhaafd. Dit leidt tot beperking van het ruimtebeslag

5 Aansluiting Strijp

De boogstraal in de hoofdrijbaan ter hoogte van Strijp is teruggebracht van 1300 meter naar 750 m eter teneinde de golfbaan Welschap en het naastgelegen Volkstuinencomplex maximaal te ontzien. Hiermee is de ondergens van de ROA-richtlijnen in relatie met verkeersveiligheid bereikt. Het Habitatgebied nabij de volkstuinen wordt hiermee maximaal ontzien. In de aansluiting Strijp is ten opzichte van de Trajectnota/MER beperkt aangepast. Het viaduct in de westelijke afrit is namelijk licht gebogen teneinde een mogelijk toekomstige uitbouw tot volledige aansluiting technisch niet onmogelijk te maken.

6 Aansluiting Veldhoven-zuid

Het ontwerp van deze aansluiting is ten opzichte van het MMA gewijzigd. Het geprojecteerde halve klaverblad is gewijzigd in een ruimtebesparende Haarlemmermeeraansluiting. Ten opzichte van de bestaande situatie wordt hierdoor niet dichter bij de bebouwing infrastructuur gerealiseerd.

7 Knooppunt De Hogt (verkeerskundig ontwerp). Richting Antwerpen in de Hogt rechtsstreeks aangesloten op de hoofdrijbaan

In de Trajectnota/MER was de richting Antwerpen v.v. aangesloten op de parallelrijbanen. De doorgevoerde wijziging heeft verkeerskundig gezien grote voordelen in termen van een betere aansluiting van het landelijke hoofdwegennet op het internationale net. De consequentie van het aansluiten van de aansluiting Antwerpen met de hoofdrijbaan is een verschuiving van de ver-

keersstromen op m.n. de zuidtangent. De oorspronkelijk noodzakelijke 3e rijstrook op de parallelrijbanen is hierdoor in het TB naar de hoofdrijbaan verschoven. Per saldo is het ruimtebeslag ongewijzigd.

8 Knooppunt De Hogt (vormgeving)

Teneinde de woonwijk Ooievaarsnest en het bedrijventerrein De Run te ontzien werd in het standpunt voorgesteld het knooppunt De Hogt circa 100 meter in zuidelijke richting op te schuiven. Door aanpassing van de verbindingsboog in de hoofdrijbaan en een compacter ontwerp is deze verschuiving niet noodzakelijk gebleken. Het TB-ontwerp ontziet evenwel toch Ooievaarsnest en De Run.

9 Hoogteligging zuidtangent

De zuidtangent (ter hoogte van Aalst) heeft in de bestaande situatie over grote lengte een hoge ligging. In het MMA werd uitgegaan van een lage ligging van de zuidtangent. In de toekomstige situatie wordt in afwijking hiervan ook gekozen voor handhaving van de hoge ligging van de zuidtangent. Het verleggen van de zuidtangent ter hoogte van Aalst naar maaiveldniveau had een groot nadeel, doordat de regionale en lokale kruisende wegen, voor onder andere langzaam verkeer, verhoogd of verdiept moesten worden. Het regionale en lokale verkeer zou dan een hoogte verschil moeten overbruggen. Bovendien vraagt de aanleg van de verhoogde of verdiepte kruisende verbindingen ook nog de nodige extra ruimte met alle gevolgen van dien. Het ruimteverschil is per saldo beperkt.

10 Aansluiting Philips

Op grond van de inspraakreactie van Philips NV, ondersteund door de gemeente Eindhoven, is onderzoek verricht naar de mogelijkheden om voor de Philips High Tech Campus (PHTC) een afzonderlijke aansluiting op de parallelrijbaan te realiseren. Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat de locatie Sportbos de regionale bestuurlijke voorkeur heeft boven andere varianten en dat de gevolgen voor het milieu en verkeer en vervoer beperkt zijn. Zie ook Bijlage 9 van de Toelichting. De aansluiting wordt buiten de plangrenzen van de Trajectnota/MER gerealiseerd. Evenals de andere aansluitingen wordt deze aansluiting aangesloten op de stedelijk vormgegeven parallelrijbanen.De aansluiting heeft een exclusief karakter; alleen de Philips High Tech Campus wordt bereikbaar.

11 Aansluiting Waalre

De aansluiting blijft, in tegenstelling tot de Trajectnota/MER, haar huidige aansluitingsvorm behouden. Hierdoor kan het monument Villa Voorbeek gespaard worden en wordt het landgoed Eikenburg ontzien.

12 Knooppunt Leenderheide

Knooppunt Leenderheide is in vergelijking met de Trajectnota/MER compacter ontworpen, hierdoor zijn de bestaande viaducten (A67) te handhaven en komt de hoog geprojecteerde verbinding oost-west in de A67 (2e niveau) te vervallen. Het beginpunt van de reconstructie van de A67 verschuift hierdoor naar het westen. De op het 1e niveau, ten zuiden van de rotonde, geprojecteerde verbinding zuid-west in de hoofdrijbaan is vervolgens over korte lengte verhoogd naar niveau 1,5. Het tracé van de verbindingsweg rotonde Leenderheide in zuidelijke richting wordt over, in plaats van onder de hoofdrijbaan geleid Vanwege de noodzakelijke lengte van de samenvoeging hoofdrijbaan (2 rijstroken) met de parallelrijbaan (2 rijstroken) verschuift het beginpunt van de reconstructie van de A2 hierdoor circa 800 meter naar het zuiden tot A2 km 171,4. De parkeerplaats Aalsterhut wordt onbereikbaar; deze komt te vervallen.

2.2.2 Wijzigingen in het Tracébesluit (TB) ten opzichte van het Ontwerp-tracébesluit

Ten opzichte van het OTB wijkt het TB op de volgende punten af:

1 Asverschuiving A58 verbindingsbaan Den Bosch richting Tilburg tussen werkkilometer 0,0 en 1,0. Hierbij is het lengteprofiel aangepast, met een maximale afwijking van + 1,0 meter. De horizontale ligging is ongewijzigd. De noodzaak van deze aanpassing volgt uit de nadere detaillering ten behoeve van de uitvoering van de viaducten in de kruisende verbindingen. De aanpassing is akoestisch doorgerekend, zie erratum akoestisch onderzoek, waaruit blijkt dat dit geen consequenties heeft voor de in nabijheid gelegen bebouwing. Het ruimtebeslag van de TB oplossing wijkt niet af van de oplossing in het OTB.

2 Aanpassing lengteprofiel hoofd- en parallelrijbanen ter plaatse van in 2003/2004 door de gemeente Eindhoven te realiseren onderdoorgang ten behoeve van de Meerenakkerweg. Deze wijziging heeft tot gevolg dat de beide kunstwerken in de parallelbanen ook verschuiven. De aanpassing in het lengteprofiel bedraagt minder dan 1,0 m. De aanpassing is akoestisch doorgerekend, zie erratum december 2002 akoestisch onderzoek, waaruit blijkt dat dit geen consequenties heeft voor de in nabijheid gelegen bebouwing. Het ruimtebeslag van de TB oplossing wijkt niet af van de oplossing in het OTB.

3 Aan het TB zijn tweetal errata op het akoestisch onderzoek opgesteld.
In het eerste erratum (maart 2002), bijlage 6A bij dit TB zijn ten opzichte van het akoestisch onderzoek van het OTB een tweetal mutaties doorgevoerd.
- Opgenomen is de berekening van het effect van de beperkte asverschuiving op de A58. Zie i.1
- Er heeft een herberekening plaatsgevonden van de akoestische situatie Sterkenburg 2 te Eindhoven, bejaardenhuis. Na herberekening is gebleken dat voor deze locatie geen Hogere Waarde hoeft te worden vastgesteld.

In vervolg op de inspraak is in het erratum een nadere uitsplitsing van het verkeer in dag- avond- en nachtperiode opgenomen.
In het tweede erratum (december 2002), bijlage 6B bij dit TB is ten opzichte van het akoestisch onderzoek van het OTB een mutatie doorgevoerd. Opgenomen is een herberekening vanwege de gewijzigde onderdoorgang Meerenakkerweg. Zie i.2.

4 De tabel onder punt 6 van het TB wijkt af van het OTB. De nadere detaillering ten behoeve van de uitvoering van de viaducten heeft laten zien dat de afmetingen in een aantal gevallen beperkt aangepast kon worden. De omvang van de viaducten is daardoor in oppervlakte per saldo afgenomen, waaronder de wijziging van de fly-over in knooppunt Batadorp (verbindingsweg Tilburg-Den Bosch) in drie afzonderlijke viaducten. Tevens is de tekst ten aanzien van uitmeetbepaling en flexibiliteitsbepaling verduidelijkt.

5 Binnen het bestaande ruimtebeslag van het OTB zijn pechhavens, noodzakelijk in verband met het ontbreken van vluchtstroken, toegevoegd aan de parallelbanen.

6 De parallelweg tussen Roostenlaan en Aalsterweg (noordzijde A67) blijft gehandhaafd binnen het ruimtebeslag van het OTB.

7 Nabij knooppunt de Hogt/O.L.Vrouwedijk is aan de zuidzijde op grond van de inspraak een zandpad als kortsluiting van bestaande paden teruggelegd, extra ruimtebeslag circa 6 meter over een lengte van circa 200 meter.

8 Wijziging natuurcompensatie. Gebleken is dat de in het OTB nabij knooppunt Batadorp begrensde natuurcompensatie voor 1,3 ha overlap vertoont met het bestemmingsplan spoorzone (gemeente Best). Hierin is reeds natuurcompensatie opgenomen. In het TB is deze locatie dan ook komen te vervallen. Teneinde wel te voldoen aan de compensatieverplichting zal grenzend aan de compen-

satiegebieden als opgenomen in bijlage 10 bij dit TB gezocht worden naar een gelijkwaardig alternatief. De gemeente Best heeft al medewerking aan het zoeken naar een vervangende locatie toegezegd.

9) Wijziging aansluiting Strijp. In de aansluiting Strijp is de oprit vanuit Eindhoven meer naar de A2 toe gebogen. De verbindingsweg komt hierdoor lager te liggen. Het voordeel is dat minder grond van het landgoed De Wielewaal benodigd is, waarmee invulling wordt gegeven aan de inspraak.

2.3 Verkeersprognose

Ter onderbouwing van het Tracébesluit zijn de verkeersprognoses voor de ombouw van de Randweg Eindhoven geactualiseerd ten opzichte van de Trajectnota/MER "A2, regio Eindhoven, technische rapportage", Goudappel Coffeng bv-2001, kenmerk RDN114/Gsa/2229).

De belangrijkste aanleiding voor het maken van nieuwe verkeersprognoses is dat de inzichten in de sociaal-economische ontwikkeling van de regio Eindhoven en Nederland anders zijn dan de inzichten die bij de trajectnotaprognoses zijn gebruikt. Daarnaast wijkt het TB-ontwerp, onder invloed van het Standpunt voor de Randweg Eindhoven op onderdelen af van het MMA-ontwerp uit de Trajectnota/MER. Ook zijn verkeersprognoses nodig voor de geluidberekeningen voor het jaar 2020, tien jaar na openstelling van de omgebouwde randweg.

Verkeersmodel

Voor de prognoseberekeningen is geen nieuw verkeersmodel ontwikkeld. In plaats daarvan is gebruik gemaakt van het verkeersmodel dat in 1999 is gebruikt voor het opstellen van prognoses voor de A50. Het model is voor Eindhoven en Veldhoven verfijnd op basis van de gebiedsindeling en het autonetwerk van het Simultane Model van de gemeente Eindhoven.

Uitgangspunten

Rijkswaterstaat heeft voor het uitvoeren van verkeersberekeningen voor de jaren 2010 en 2020 rekenscenario's gehanteerd. Een rekenscenario bevat kort gezegd uitgangspunten over de toekomstige ontwikkeling van de 'Omgeving' en over het (verkeers- en vervoer) 'Beleid'.

De belangrijkste uitgangspunten voor de met het model uitgevoerde verkeersberekeningen kunnen als volgt worden gekarakteriseerd:

Omgeving

Sociaal-economische ontwikkelingen, zoals die van de bevolkingsomvang en de werkgelegenheid, zijn voor de regio Eindhoven voor het jaar 2010 zijn conform gemeentelijke verwachtingen en afgestemd op de verwachtingen van het Centraal Planbureau en het SRE.

Voor ontwikkelingen tussen 2010 en 2020 is gebruik gemaakt van de 'Verstedelijkingsstudie' van de provincie Noord-Brabant voor het jaar 2030. Deze studie werkt verschillende scenario's voor de verstedelijking van Noord-Brabant uit, zoals spreiding of juist concentratie van bebouwing. Uitgegaan is van het zogenaamde 'Kralenmodel'.





Voor de overige exogene ontwikkelingen is uitgegaan van het zogenaamde European Coördination Scenario van het Centraal Planbureau, dat in 1998 is doorgerekend door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer. In dit scenario, dat momenteel voor projectstudies wordt gebruikt, is bijvoorbeeld de economische groei sterker dan in tot op heden gehanteerde scenario's.

Beleidspakket algemeen

Voor het jaar 2010 is in de prognoseberekeningen uitgegaan van het SVVII-beleid. Omdat de beleidshorizon van het SVVII niet verder reikt is voor de prognoses tot 2020 gebruik gemaakt van informatie uit voorlopige effectenramingen door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer voor de opvolger van dit Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, het Nationale Verkeers- en VervoerPlan (NVVP). De verderop vermelde uitgangspunten over capaciteitstoenames en snelheidsverbeteringen zijn bijvoorbeeld hierop gebaseerd.

Infrastructuur

Weginfrastructuur (auto)

Voor de weginfrastructuur (auto) is aangesloten bij ontwikkelingen zoals gehanteerd in de studies voor de A50 en de Randweg Eindhoven voor 2010. De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van 1998 zijn hierbij:

- A2 Tangenten Eindhoven 4 x 2 autosnelweg tussen knooppunt Leenderheide en Knooppunt Ekkerswijer;
- A50 Eindhoven Oss 2 x 2 autosnelweg;
- A59 Rosmalen Geffen 2 x 2 autosnelweg;
- A2 Rondweg 's-Hertogenbosch 4 x 2 (tussen knooppunt Empel en Knooppunt Vught).

Verder is verondersteld dat de capaciteit van het hoofwegennet toeneemt:

- toename capaciteit hoofdwegennet met 4 % in 2010 (index 1995 =100) als gevolg van de intensivering verkeersbeheersmaatregelen conform het MIT'97;
- toename capaciteit met hoofdwegennet met 4% in 2010 (index 1995=100) door verbeterd rijgedrag en technische verbeteringen van het voertuig.

Voor 2020 is rekening gehouden met de volgende wijzigingen ten opzichte van 2010:

- in het kader van de duurzaam veilig gedachte: 30 km/uur gebieden geoperationaliseerd door 1 minuut reistijd aan ieder verplaatsing toe te voegen;
- toename capaciteit met hoofdwegennet met 4,5% in 2020 (index 1995 = 100) door verbeterd rijgedrag en technische verbeteringen van het voertuig.

Openbaar vervoer

In het openbaar-vervoernetwerk 2010 zijn geen wijzigingen aangebracht. Het betreft het netwerk in 1998 waarin met name wijzigingen in het treinaanbod zijn verwerkt conform het Tweede Tactische pakket (TTP) van de NS. Voor 2020 is verder een snelheidstoename verondersteld van 10% tot een afstand van 5 km, van 7,5% tot een afstand 10 km en 5 % voor afstanden groter dan 10 km (conform de implementatie van de aanbevelingen van de commissie de Boer)



Fiets
In het fietsnetwerk zijn alleen binnen de regio Eindhoven wijzigingen doorgevoerd. Deze wijzigingen hebben met name betrekking op de ontsluiting van nieuwbouwgebieden en nieuwe bedrijventerreinen. De wijzigingen zijn conform die in het simultane model voor de regio Eindhoven. Bij de prognoseberekeningen voor het jaar 2020 is steeds de reistijd van fietsafstanden langer dan 2,85 km met 5% verlaagd. Dit als representatie van toekomstig veronderstelde reistijdwinsten door een verbeterde fietsinfrastructuur.

Prijsontwikkelingen
De kosten van het maken van een verplaatsing, zoals variabele kosten voor auto en ov, parkeerkosten en rekening rijden, en de reistijdwaardering bepalen in belangrijke mate de bestemmings- en vervoerwijzekeuze. Ontwikkelingen van deze kosten zijn ontleend aan landelijk uitgevoerd onderzoek, zoals berekeningen van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer met het zogeheten Landelijk ModelSysteem. Zo is bijvoorbeeld uitgegaan van een ontwikkeling van de reële brandstofprijs naar een index 103 in 2020, terwijl het brandstofverbruik van een index 100 in 1995 terugloopt naar 80 in 2020. Wat betreft parkeerkosten is aangenomen dat deze reëel gelijk blijven aan die in 2010.

Net als in andere projectstudies is voor het jaar 2010 Rekeningrijden in de Randstad verondersteld, als onderdeel van het SVVII-beleid. Voor het jaar 2020 is bovendien aangenomen dat ook buiten de Randstad met name in de spits en rond de vier grote Brabantse steden (Eindhoven, Tilburg, Breda en ‘s-Hertogenbosch) het gebruik van de autosnelwegen geld kost.

Gebruik van de Randweg Eindhoven
In 1997 liepen de dagelijkse verkeersintensiteiten op de Randweg Eindhoven uiteen van 88.000 tot 102.000 motorvoertuigen/etmaal. Er is sprake van een sterke jaarlijkse verkeersgroei, getuige de cijfers voor het jaar 2000 (tabel 2.1). De verwachte toename van de dagelijkse verkeersintensiteiten loopt uiteen van 65 tot 85% in 2020. Op de westtangent, tussen de knooppunten Batadorp en De Hogt, is de verwachte groei het sterkst.

Verkeerssituatie 2010
De Randweg Eindhoven kan het verkeersaanbod in het jaar 2010 goed verwerken. Op de hoofdrijbaan van de westtangent komt in de spits beperkte filevorming voor (congestiekans 8%). De hoofdrijbaan van de zuidtangent en de parallelbanen bieden ook in de drukste uren een goede doorstromingskwaliteit.

Doorkijk 2020
De verkeerssamenstelling zal tot het jaar 2020 een toenemend aandeel vrachtautoverkeer te zien geven. Op de westtangent neemt het gemiddelde vrachtautoaandeel toe van circa 20% naar circa 30%. Op de zuidtangent groeit dit aandeel van circa 32% naar 37%.

De parallelbanen hebben voldoende reservecapaciteit om ook in het jaar 2020 een goede doorstromingskwaliteit te bieden, zonder kans op congestie. Ook de hoofdrijbaan tussen de knooppunten De Hogt en Leenderheide laat een lage congestiekans zien voor het jaar 2020 (3%). De hoofdrijbaan van de westtangent ondervindt in 2020 wel doorstromingsproblemen, met een congestiekans van ruim 25%.





Tabel 2.1: Gebruik van de Randweg Eindhoven en toeleidende rijkswegen							
Gemiddelde werkdag		**1997**	**2000**	**2010**	**2020**	**Groei 2010**	**Groei 2020**
Wegvak		**mvt/etmaal**	**mvt/etmaal**	**mvt/etmaal**	**mvt/etmaal**	**(1997=100)**	**(1997=100)**
Tussen	**en**						
Parallelbanen							
Kp Batadorp	Welschap			68.500	82.000		
Welschap	Eindh Centrum			62.000	75.000		
Eindh Centrum	Veldhoven			43.000	51.500		
Veldhoven	Veldhoven-Z			52.500	62.000		
Veldhoven-Z	Kp De Hogt			41.500	47.500		
Kp De Hogt	Sportbos			33.500	38.000		
Sportbos	Waalre			33.000	38.000		
Waalre	Kp Leenderheide			28.000	32.000		
Hoofdrijbanen							
Kp Batadorp	Kp De Hogt			86.000	100.500		
Kp De Hogt	Kp Leenderheide			98.000	114.500		
Totaal							
Kp Batadorp	Welschap	99.540	116.680	154.500	183.000	155	184
Welschap	Eindh Centrum	101.970	117.045	148.000	175.500	145	172
Eindh Centrum	Veldhoven	87.882	102.178	129.000	152.000	147	173
Veldhoven	Veldhoven-Z	87.899	101.453	139.000	163.000	158	185
Veldhoven-Z	Kp De Hogt	89.420	98.938	128.000	148.000	143	166
Kp De Hogt	Sportbos	90.358	103.759	131.000	153.000	145	169
Sportbos	Waalre	90.358	103.759	131.000	152.500	145	169
Waalre	Kp Leenderheide	89.297	100.120	126.000	146.500	141	164
Toeleidende	**Rijkswegen**						
A2 Best	Ekkerswijer	69.735	85.283	85.000	104.500	122	150
A58 Best	Batadorp	68.659	77.080	104.000	118.500	112	173
A50 Son	Bokt	19.242	16.259	59.500	68.500	309	356
A58 Bokt	Ekkerswijer	49.897	56.569	85.000	101.500	170	203
A67 Eersel	De Hogt	33.842	43.162	59.500	69.500	111	114
A67 Geldrop	Leenderheide	57.606	65.225	75.000	88.000	159	168
A2 Leenderheide	Valkerswaard	65.226	71.509	83.500	91.500	122	129

Aantallen in 2010 en 2020 afgerond op 500 motorvoertuigen/etmaal

2.4 Tracering

Horizontaal alignement (verloop van de weg)

In horizontale richting volgt het ontwerp van de A2 zoveel mogelijk de bestaande wegas, om daarmee een strakke bundeling met de bestaande infrastructuur te bewerkstelligen. De grootste afwijking bevindt zich ter plaatse van het monument Mispelhoef. Daar is de wegas circa 24 meter in westelijke richting verschoven. Deze asverschuiving is toegepast om het monument te sparen.

In het gedeelte ter hoogte van de aansluiting Strijp liggen de bestaande rijbanen ver uit elkaar met ieder een eigen as. Daar is een nieuwe as ontworpen met een straal van 750 meter. Hiermee is de ondergrens voor een hoofdrijbaan van een autosnelweg met een ontwerpsnelheid van 120 km/uur bereikt. De straal van 750 meter voldoet wel aan de rijtechnische eis doch niet aan de eis "zicht op obstakel" aan de middenbermzijde van de rijbaan in de "linksdraaiende boog" (dus de oostelijke rijbaan). Aan de middenbermzijde is de afstand van de kantstreep tot de geleiderail 1,55 meter en die afstand is bij deze straal volgens de ROA te klein. In het OTB is daarom de middenberm ter plaatse van de boog met straal 750 meter aan de oostzijde verbreed met 6,65 meter, zodat wél wordt voldaan aan de ROA.



De assen van de parallel aan de hoofdrijbanen liggende rijbanen van de Randweg Eindhoven volgen de as van de hoofdrijbaan op een afstand van 26,20 meter, een hoogteverschil tussen beide assen (zie bij verticaal alignement) heeft een grotere afstand tot gevolg.

Verticaal alignement (verloop van de weg)
Ook in verticale zin volgt het ontwerp van de A2 zoveel mogelijk de bestaande wegas. Bij de aansluiting Strijp ligt de hoofdrijbaan op maaiveld en gaat de aansluiting daar overheen. Ter plaatse van de knooppunten is de hoogteligging afhankelijk van de kruisende verbindingswegen. De doorrijhoogte van de viaducten over het onderliggende wegennet is 4,60 meter. Waar deze maat in de huidige situatie niet wordt gehaald blijft de aanwezige 4,30 meter doorrijhoogte gehandhaafd. De assen van de parallel aan de hoofdrijbanen liggende rijbanen van de Randweg Eindhoven hebben een eigen verloop. In principe liggen deze wegen op maaiveld, slechts ter plaatse van de kruising met op maaiveld gelegen lokale wegen is de as van de Randweg Eindhoven omhoog gebracht. Ter hoogte van de woonwijk Voldijn volgt de zuidelijke rijbaan van de Randweg Eindhoven wel de A2, daar is de terugkeer naar maaiveld in verband met de inpassing niet zinvol.

2.5 Verkeersinfrastructuur

Het om te bouwen gedeelte van de A2 heeft een lengte van circa 17 kilometer en begint direct ten westen van de Boschdijk en eindigt ten zuiden van het knooppunt Leenderheide. De uitwisselingspunten naar de Randweg Eindhoven zijn gelegen tussen de knooppunten Ekkersweijer en Batadorp en bij het knooppunt Leenderheide. De knooppunten Batadorp, De Hogt en Leenderheide zullen worden omgebouwd.

De kaarten 1 tot en met 4 geven een overzicht van het totale tracé. Hieronder volgt een beschrijving van de knooppunten en aansluitingen.
Waar in de volgende alinea's van deze paragraaf wordt gesproken over de A2, A58 of A67 wordt gedoeld op (de rijbaan van) een autosnelweg met een ontwerpsnelheid van 120 km/uur, als er sprake is van de Randweg Eindhoven worden de stedelijk vormgegeven parallelbanen met een ontwerpsnelheid van 80 km/uur bedoeld. Op een noordelijke rijbaan rijdt het verkeer in westelijke richting, op een westelijke rijbaan in zuidelijke richting etc.

Knooppunt Ekkersweijer
Het knooppunt Ekkersweijer zelf ondergaat geen wijziging, het wegvak tussen de knooppunten Ekkersweijer en Batadorp wel. De beide noordelijke rijbanen van de A2 en de A58 worden juist ten westen van het knooppunt Ekkersweijer gesplitst in 4 rijbanen die vervolgens twee aan twee worden samengevoegd tot een rijbaan van de A2 richting het zuiden en een rijbaan van de A58 richting het westen. De zuidelijke rijbaan van de A2 bestaat uit 4 rijstroken die voor het knooppunt Ekkersweijer wordt gesplitst in de bestaande rijbanen van de A2 richting het noorden en de A58 richting het oosten.

Knooppunt Batadorp
Het huidige knooppunt Batadorp wordt volledig gereconstueerd. De noordelijke rijbaan van de A2 buigt in dit knooppunt met een straal van 500 meter in zuidelijke richting. Vanwege deze krappe straal wordt in de boog een advies-

snelheid geplaatst van 100 km/uur. Dit is aanvaardbaar omdat dit een onderdeel is van een knooppunt. De noordelijke rijbaan van de A58 wordt gesplitst in een rijbaan van de Randweg Eindhoven die vervolgens afbuigt in zuidelijke richting en een rijbaan van de A58 richting het westen. Deze rijbaan wordt voor de brug over het Beatrixkanaal samengevoegd met de rijbaan van de A58 uit zuidelijke richting tot de bestaande noordelijke rijbaan van de A58 in de richting Tilburg, bestaande uit twee rijstroken plus een weefstrook. De huidige zuidelijke rijbaan van de A58 uit Tilburg bestaat ter hoogte van de brug over het Beatrixkanaal eveneens uit twee rijstroken en een weefstrook. De weefstrook gaat als A58 door in oostelijke richting en wordt met de zuidelijke rijbaan van de A2 samengevoegd tot een rijbaan van 4 rijstroken richting knooppunt Ekkersweijer. De zuidelijke rijbaan van de A58 buigt in zuidelijke richting en wordt dan gesplitst in een rijbaan die wordt samengevoegd met de westelijke rijbaan van de A2 en een rijbaan die wordt samengevoegd met de westelijke rijbaan van de Randweg Eindhoven. Zowel de oostelijke rijbaan van de A2 als de oostelijke rijbaan van de Randweg Eindhoven worden gesplitst en twee aan twee samengevoegd tot de A58 in de richting Tilburg en de A2 in noordelijke richting. Alle wegen in het knooppunt Batadorp liggen op niveau 0 (maaiveld) of 1, alleen de zuidelijke rijbaan van de A58 kruist op niveau 2.

Aansluiting Welschap

De aansluiting Welschap behoudt zijn huidige vormgeving en geeft een aansluiting tussen de Randweg Eindhoven en de Anthony Fokkerweg. De opstelvakken voor de verkeerslichten worden waar nodig uitgebreid. Op verzoek van de gemeente Eindhoven is beoordeeld of een mogelijke realisatie van het bedrijventerrein BeA2 kan worden ontsloten op de aansluiting Welschap. Geconcludeerd is dat bij toename van het verkeersaanbod op deze aansluiting het technisch mogelijk is de capaciteit te vergroten met gebruikmaking van de nieuw te realiseren viaducten en aansluitingsvorm. In welke mate de aansluiting zal moeten worden aangepast hangt evenwel af van de omvang van BeA2 en de vraag of dit bedrijventerrein volledig via deze locatie moet worden ontsloten.

Aansluiting Strijp

De aansluiting Strijp vormt een aansluiting voor het verkeer op de Tilburgse weg van en in noordelijke richting op de Randweg Eindhoven. In het nieuwe ontwerp zijn de A2 en de Randweg Eindhoven op maaiveld gelegd en gaat de aansluiting er overheen. De vorm van het viaduct is zodanig dat op termijn deze halve aansluiting is uit te bouwen tot een volledige.

Aansluiting Veldhoven

Ook de aansluiting Veldhoven behoudt zijn huidige vormgeving en vormt een verbinding tussen de Randweg Eindhoven en de Noord-Brabantlaan. Ten opzichte van de andere aansluitingen is de opgave voor een verantwoorde verkeersafwikkeling op deze aansluiting het meest complex. Vanwege de hoge intensiteiten is de vormgeving van de kruispunten aan het eind van de afritten aangepast en wordt het aantal opstelvakken voor de verkeerslichten uitgebreid. Met het huidige verkeersregime, waarbij de prioriteit bij het openbaar vervoer (HOV-lijn) wordt gelegd zijn de bovenstaande maatregelen echter onvoldoende en zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk zoals het verleggen van het fiets/bromfietspad en het verwijderen van de aansluiting Hurksestraat uit de aansluiting.

Met deze aanvullende maatregelen is het verkeersaanbod tot 2010 te verwerken; nadien zal het problematisch worden. Bovendien hebben de aanvullende



maatregelen zoals het afsluiten van de Hurksestraat tot gevolg dat het onderliggende zwaarbelaste wegennet extra belast gaat worden door verkeer dat een andere route naar industrieterrein De Hurk gaat rijden. Een en ander vergt nog nadere studie waarvoor wordt verwezen naar paragraaf 5.2 waarin nader wordt ingegaan op deze problematiek.

Aansluiting Veldhoven-zuid
De vorm van de aansluiting Veldhoven wordt gewijzigd van een half klaverblad in een Haarlemmermeer. Deze aansluiting maakt uitwisseling van het verkeer op de Randweg Eindhoven en de Karel de Grotelaan/Kempenbaan mogelijk. De opstelvakken voor de verkeerslichten worden uitgebreid en aangepast aan de nieuwe vorm van de aansluiting.

Knooppunt De Hogt
Ook dit knooppunt wordt compleet omgebouwd. De beide rijbanen van de A2 buigen hier met een straal van 450 meter van noordelijke in oostelijke richting. In deze boog komt een adviessnelheid van 90 km/uur, dit is aanvaardbaar omdat het een onderdeel is van een knooppunt. Voordat aan de boog wordt begonnen voegen in beide richtingen verbindingswegen van en naar de A67 richting Antwerpen in dan wel uit vanaf de rijbanen van de A2. Ook de beide rijbanen van de Randweg Eindhoven maken hier een bocht van noord naar oost. Tussen deze rijbanen en de verbindingswegen naar de A67 worden verbindingswegen aangelegd om uitwisseling van het verkeer op de Randweg Eindhoven richting Antwerpen mogelijk te maken. Alle wegen in het knooppunt De Hogt liggen op niveau 0 (maaiveld) of 1, alleen de zuidwestelijke rijbaan van de Randweg Eindhoven kruist op niveau 2.
Op verzoek van de gemeente Veldhoven is beoordeeld welke invloed een mogelijke extra aansluiting De Run op de A67 heeft op het ontwerp van knooppunt De Hogt. Het knooppunt De Hogt is zodanig ontworpen het technisch mogelijk blijft een aansluiting De Run te realiseren mits deze westelijk van de Runstraat is gelegen. Besluitvorming over een extra aansluiting is in dit TB overigens niet aan de orde.

Aansluiting Philips
De Philips High Tech Campus wordt aangesloten op de Randweg Eindhoven. De op- en afritten van de Randweg eindigen op rotondes, een ten zuiden van de randweg en een ten noorden daarvan. Tussen beide rotondes wordt een weg met twee rijbanen met ieder een rijstrook aangelegd.

Aansluiting Waalre
De aansluiting Waalre behoud zijn huidige vorm. De op- en afritten sluiten aan op de Randweg Eindhoven. De opstelvakken voor de verkeerslichten worden uitgebreid.

Knooppunt Leenderheide
Dit knooppunt blijft grotendeels intact. De A2 maakt voor het verkeersplein langs een bocht met een straal van 750 meter van westelijke naar zuidelijke richting. Voor de A67 Antwerpen-Venlo worden verbindingswegen aangelegd die aansluiten op de huidige fly-over over het verkeersplein. De Randweg

Eindhoven eindigt op het verkeersplein. Voor het A2 verkeer in en uit zuidelijke richting worden op- en afritten van en naar het verkeersplein aangelegd. Via het verkeersplein kunnen de Randweg Eindhoven, de A67 richting Venlo en de Leenderweg worden bereikt. Het verkeer Venlo-Weert blijft gebruik maken van het verkeersplein. Het aantal rijstroken op het plein wordt teruggebracht tot het benodigde aantal.

Kruisende verbindingen en parallelwegen
De kruisende verbindingen ter plaatse van aansluitingen worden aangepast zoals hiervoor beschreven. Daarnaast wordt de O.L.Vrouwedijk (Veldhoven) enigszins aangepast. De overige kruisende verbindingen blijven ongewijzigd.
In het TB komt de parallelroute Vensedijk te vervallen. De overige parallelwegen, fiets-, voet- en ruiterpaden blijven gehandhaafd, maar worden waar nodig evenwijdig aan het tracé verschoven.

2.6 Ruimtebeslag

Het ruimtebeslag van de gereconstrueerde weg is op de Kaarten, behorende bij dit TB aangegeven. Daarop staat ook de plangrens aangegeven. Binnen de plangrens zijn verschillende bestemmingen opgenomen:

- Plangrens, begrenzing van het plangebied waarbinnen het tracé wordt gerealiseerd;
- Verkeersdoeleinden, deel van het plangebied benodigd voor de reconstructie/verbreding van de rijksweg met bijbehorende voorzieningen zoals geluidsschermen, maatregelen waterhuishouding en onderhoudsstroken;
- Groenvoorziening, deel van het plangebied benodigd voor de landschappelijke inrichting van de plannen;
- Natuurcompensatie, deel van het plangebied aangewezen als in te richten voor natuurcompensatie;
- Waterhuishoudkundige doeleinden, deel van het plangebied voor waterlopen met watervoerende functie in beheer bij het waterschap;
- Geluidwerende voorziening, geluidsscherm- of wal met hoogte-aanduiding;
- Te amoveren bebouwing, bebouwing en opstallen die in het kader van de reconstructie dient te worden gesloopt (zie punt 7 van het Besluit).

2.7 Grondverwerving

In het kader van het TB zijn verkennende gesprekken gevoerd met te verplaatsen bedrijven, danwel bedrijven die beperkt worden in hun ontwikkelingsmogelijkheden. Op dit moment zijn met alle bedrijven gesprekken gaande. In de vervolgfasen van het project zullen deze gesprekken worden voortgezet. Verwezen wordt naar het overzicht zoals dat in het Besluit onder punt 7 is opgenomen.
In het commentaar op de inspraakreacties (bijlage 2 bij dit TB) is als toelichting op de procedure van grondverwerving een paragraaf opgenomen over grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.



3 GELUIDHINDER, LUCHTKWALITEIT EN VERVOER GEVAARLIJKE STOFFEN

3.1 Geluidhindersituatie en procedure

Geluidhinder is vooral een lokaal vraagstuk. Bepalende factoren bij ontstaan en tegengaan van geluidhinder zijn de verkeersintensiteit, de rijsnelheid, het materiaal van de wegdekverharding, de afstand van het object tot de weg en eventueel aanwezige afscherming.

De Wet geluidhinder (Wgh) definieert, afhankelijk van het aantal rijstroken en ligging in stedelijk of buitenstedelijk gebied, een geluidzone langs wegen, waarbinnen de geluidsbelasting van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen getoetst moeten worden aan de normen van de wet. Bij reconstructie is de wegsituatie na reconstructie bepalend voor de breedte van de geluidzone. Voor de te reconstrueren gedeelten van de A2, A58 en A67 bedraagt de breedte 600 meter aan beide zijden van de weg. Deze geluidzones overlappen het grondgebied van de gemeenten Best, Eindhoven, Veldhoven en Waalre. De te reconstrueren kruisende wegen liggen alle in stedelijk gebied. De geluidszone van deze wegen is dus, afhankelijk van het aantal rijstroken, 350 meter of 200 meter.

De ombouw van de randweg Eindhoven van 2x2 rijstroken naar 4x2 rijstroken omvat de volgende rijkswegen:

- A2 vanaf knooppunt Batadorp (km. 142,2) tot aan knooppunt Leenderheide (km. 171,4);
- A58 ter hoogte van Batadorp tussen km. 10,5 en km. 15.0;
- A67 ter hoogte van knooppunt De Hogt tussen km. 17,6 en km. 23,3.

De werkzaamheden aan deze wegen wordt geheel beschouwd als een wijziging c.q. verbreding van een aanwezige weg. Daarnaast worden ook de aansluitingen van de A2 met het onderliggend wegennet veranderd. Ter hoogte van de aansluitingen Veldhoven en de aansluiting Veldhoven-zuid worden er werkzaamheden uitgevoerd aan het onderliggend wegennet. Het betreft hier de Noord-Brabant laan, westelijk van de A2 en de Karel de Grotelaan, oostelijk van de A2. Op deze veranderingen is de Wgh van toepassing. Zij worden namelijk aangemerkt als wijziging van een aanwezige weg.

De Wgh geeft grenswaarden voor de geluidsbelasting op de gevel van woningen en andere geluidsgevoelige bebouwing. Voor de ombouw van de Randweg Eindhoven zijn alleen grenswaarden van woningen, scholen, een ziekenhuis en een sociaal maatschappelijke instelling relevant. Er zijn geen andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszones aanwezig. Voor scholen zijn de waarden van de dagperiode bepalend voor het etmaalequivalent (Laeq).

Het streven is er op gericht om bij reconstructie de grenswaarde volgens de Wgh niet te overschrijden. Als om redenen van landschappelijke, stedenbouwkundige, verkeerskundige of financiële aard afscherming de overschrijding niet of niet voldoende wegneemt, kunnen hogere ten hoogst toelaatbare waarden worden vastgesteld.
Daarnaast is in het Standpunt de volgende aanscherping opgenomen voor geluidshinder.





- Gestreefd wordt om de waarde van 55 dB(A) te handhaven, conform het uitgangspunt van het MMA. In situaties waar de grenswaarde van 55 dB(A) niet kan worden gehaald, is gezocht naar alternatieve vormen en plaatsen van geluidwerende voorzieningen teneinde op die betreffende locaties de geluidsbelasting verder terug te dringen. Conform de Trajectnota/MER wordt voor woningen deze beoordeling uitgevoerd tot een waarneemhoogte van 4,5 meter. Bij flats wordt hiervoor de bovenste geluidsgevoelige bouwlaag genomen. De eindsituatie is per saldo beter dan de situatie in 1994. Hiermee wordt niet alleen de toename van de geluidshinder weggenomen, maar tevens een verbetering tot stand gebracht;
- Indien te zijner tijd blijkt dat de geluidsbelasting hoger is dan oorspronkelijk berekend, worden er bij reconstructie van de weg of in het kader van het regulier onderhoud, de op dat moment bestaande technieken ingezet om deze overschrijding te beperken.

Op het (ontwerp-)Tracébesluit zijn de afdelingen 1, 2A en 5 van hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder van toepassing.

Conform het gestelde in artikel 87d, lid 2b, is voor de volgende destijds bestaande woningen in 1986, de geluidsbelasting berekend:
- die zich bevinden binnen de zone van de te wijzigen of te verbreden hoofdweg;
- die zich bevinden binnen de zone van overige wegen gelegen binnen het tracé van de hoofdweg.

Voor de woningen die in 1986 een geluidsbelasting hadden van meer dan 55 dB(A) en waarvoor nog niet eerder met toepassing van artikel 90 tweede lid, een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting is vastgesteld, is de grenswaarde 50 dB(A).
Voor de woningen waarvoor met toepassing van artikel 90 tweede lid, wel eerder hogere waarden zijn vastgesteld is, evenals voor de woningen binnen de zones waarvoor in 1986 de geluidsbelasting 55 dB(A) of lager was of nog niet bestonden, de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting de laagste waarde van:
a. de heersende waarde of
b. de eerder vastgestelde waarde,
Vanwege de A2, ter hoogte Mispelhoef en de aansluiting Veldhoven, zijn voor de woningen die in 1986 een geluidsbelasting hadden van meer dan 55 dB(A), de waarden eerder vastgesteld door de minister van VROM. Daarnaast zijn vanwege de reconstructie op deze locatie voor diverse woningen eerder waarden vastgesteld door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant.

In de overige drie grote woongebieden, Zeelst, Ooienvaarsnest en Voldijn waar sprake is van meer dan 55 dB(A) in 1986 zijn niet eerder saneringswaarden vastgesteld. In het rapport akoestisch onderzoek A2 Randweg Eindhoven zijn de grenswaarden voor alle woningen vermeld.

Binnen de zone van de Rijksweg A2 A67 en A58 staan niet-geluidsgevoelige gebouwen zoals kantoren en liggen golfterreinen. Uit akoestisch onderzoek blijkt dat in situaties zonder maatregelen in het overdrachtsgebied vanwege de toepassing van DZOAB de geluidsbelasting nauwelijks toeneemt en op sommige locatie zelfs afneemt, ten opzichte van de heersende waarde. Voor de kantoren en golfterreinen verslechtert de akoestische situatie dus niet tengevolge van de wijzigingen aan de A2, A67 en A58.



De belangrijkste onderdelen uit de Wgh zijn beschreven in bijlage 5.

3.2 Uitgangspunten akoestisch onderzoek

Voor de verkeersgegevens wordt verwezen naar paragraaf 2.3. In detail staan de gebruikte verkeersgegevens voor de akoestische berekeningen in bijlage 6 (akoestisch onderzoek A2 Randweg Eindhoven).
De geluidswaarden en -maatregelen zijn gebaseerd op actuele verkeersprognoses (basisjaar 2000) met als toekomstjaar 2020.

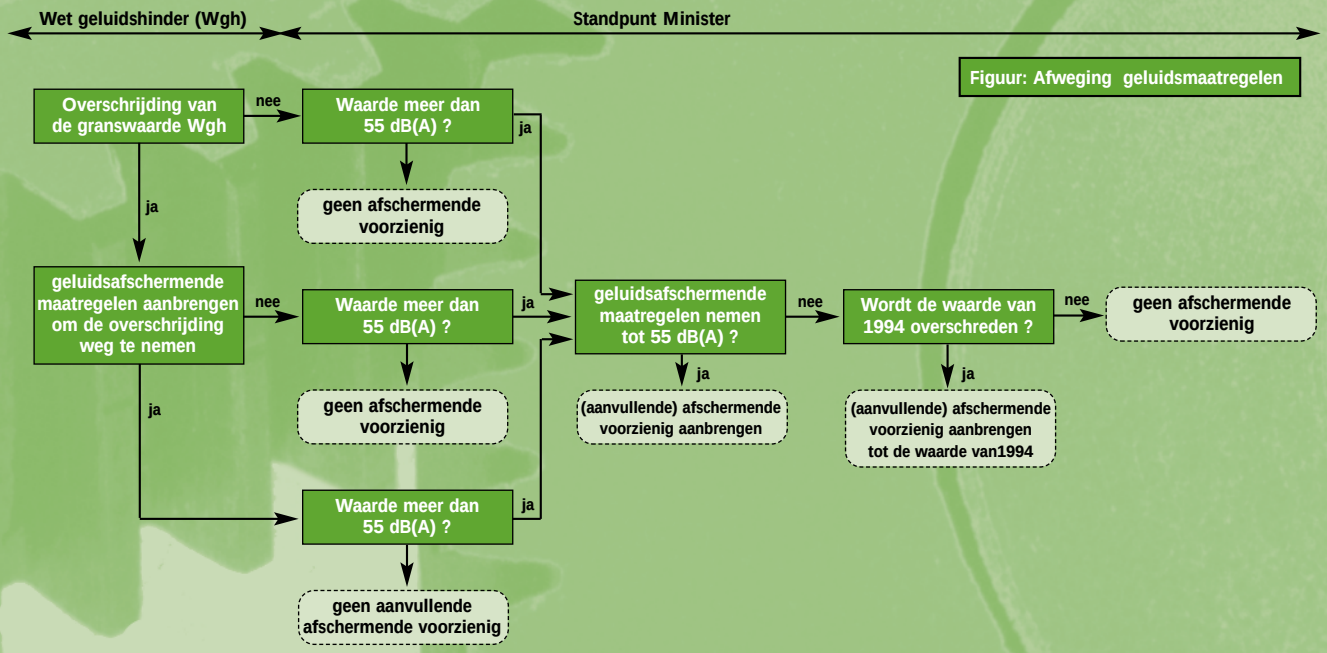
Als wegverharding zal op de hoofdrijbanen, parallelrijbanen en verbindingswegen van de A2, A67 en A58 over het gehele weggedeelte in principe een wegdek worden toegepast met de akoestische kwaliteiten van zogenaamd dubbellaags ZOAB (DZOAB). Alleen op de westelijke oprit en de oostelijke afrit ter hoogte van de aansluiting Veldhoven is enkellaags ZOAB toegepast. Op het onderliggend wegennet wordt ter hoogte van de Karel de Grotelaan, oostelijk van de A2, een wegdek met de akoestische kwaliteiten van steenmastiekasfalt 0/6 (SMA 0/6) toegepast.

Uit veldonderzoek is gebleken of de woning uit één of meerdere bouwlagen bestaat. Daarbij is ook rekening gehouden met de mogelijkheid van een verblijfsruimte achter een dakconstructie.

Het akoestisch onderzoek voor de reconstructie geeft inzicht in de volgende jaren:
• 1986
Indien de geluidsbelasting op de gevel van de woning in 1986 meer bedroeg dan 55 dB(A) en er eerder geen waarden(saneringswaarden) zijn vastgesteld, dan is de grenswaarde volgens de Wgh 50 dB(A)
• 1994
Als de definitieve geluidsbelasting op de gevel van de woning (inclusief de gekozen afschermende voorzieningen) de streefwaarde van 55 dB(A) overschrijdt, mag deze per saldo niet meer bedragen dan de waarde zoals deze in 1994 heerste. Dit komt voort uit het Standpunt
• 2004
De geluidssituatie één jaar voor aanvang van de reconstructie wordt berekend om de grenswaarde volgens de Wgh te bepalen. De grenswaarde is de waarde van 2004 of een eerder vastgestelde waarde indien deze lager is. Met uitzondering van die woningen die beschreven staan onder het jaar 1986
• 2020
Berekend is de geluidsbelasting 10 jaar na gereedkomen van de reconstructie met en zonder de gekozen afschermende voorzieningen.

Naast de grenswaarden zoals deze in de Wgh staat aangegeven, geeft het Standpunt en tweetal streefwaarden te weten 55 dB(A) en de waarde zoals deze heerste in 1994. De streefwaarde van 55 dB(A) is getoetst op 4,5 meter waarneemhoogte bij woningen en bij flats op de bovenste geluidsgevoelige bouwlaag. Indien de grenswaarde en/of de streefwaarde wordt overschreden, wordt beoordeeld of afschermende voorzieningen worden geplaatst.
In dit Tracébesluit is het volgende financiële criterium hiervoor gehanteerd.

Onderscheid wordt gemaakt tussen de grenswaarde volgens de Wgh en de streefwaarden volgens het Standpunt.
Voor het financieel criterium volgens de Wgh is aansluiting gezocht bij de norm en toetsbedragen die bij de geluidssanering door de minister van VROM zijn voorgeschreven. Als normbedrag voor afscherming is een maximaal te besteden bedrag per woning aangehouden van ƒ 50.000,= . Daarbij is voor de kostprijs van een scherm een prijs van ƒ 500,=/m^2 gehanteerd.
In die situaties waarin de geluidsbelasting boven de in het Standpunt vermelde streefwaarde van 55 dB(A) blijft, is voor het financieel criterium een maximaal te besteden bedrag per woning aangehouden van ƒ 125.000,=. Ook hier is de prijs voor schermen op ƒ 500,=/m^2 gehouden.
Indien uiteindelijk de geluidsbelasting boven de streefwaarde van 55 dB(A) uit komt, wordt ongeacht de uitkomst van een financiële toets, afscherming geplaatst om de waarde van 1994 per saldo niet te overschrijden. De in dit TB gehanteerde afweging is in onderstaand stroomschema weergegeven.



Figuur: Afweging geluidsmaatregelen

Verder zijn de volgende uitgangspunten van toepassing voor de nieuw te plaatsen afschermende voorzieningen:
- De afschermende voorzieningen bestaan uit schermen;
- Uit oogpunt van doelmatigheid worden geen maatregelen getroffen bij overschrijdingen van 2 dB(A) en minder op enkele woningen in grotere woongebieden;
- De positie van de afschermende voorzieningen is overeenkomstig de ROA en de 'Voorschriften geluid beperkende constructies langs wegen' (GCW 1986);
- De afstand van de geluidsschermen langs de hoofdrijbaan en de parallelbaan bedraagt 5,0 meter met uitzonderling van de hoofdrijbaan van de zuidelijke randweg(A2/A67): hier is de afstand 1,5 meter uit de kant van de verharding;
- De hoogte van de schermen is ten opzichte van de naastliggende kant verharding;
- Er is in de berekeningen uitgegaan van de toepassing van absorberende schermen (reflectiefactor 0,2 c.q. absorptiefactor 0,8).



Dit rapport is gelijk aan het akoestisch rapport behorende bij het OTB, met dien verstande dat ten behoeve van het TB een tweetal errata is opgesteld. Deze errata zijn als bijlage 6A en 6B toegevoegd aan de Toelichting op dit TB. De errata hebben betrekking op een herberekening ten behoeve van een drietal locaties, hetgeen tot vermindering van het aantal hogere waarden heeft geleid en bevat verder aanvullende informatie over de verkeersverdeling over het etmaal.

3.3 Overschrijding grenswaarden Wgh en de streefwaarden Standpunt

De geluidwerende afschermingen zijn in de tekst van het Ontwerpbesluit (I) opgenomen. De motivering van deze voorzieningen zijn in de Overwegingen (II) bij het Ontwerpbesluit opgenomen.

Grenswaarde WGH

Ondanks de geluidwerende afschermingen worden in totaal bij 276 woningen en één school, na realisatie de grenswaarden volgens de Wgh overschreden.
Bij 263 woningen, en de school betreft het de situatie dat op 1 maart 1986 de geluidsbelasting hoger was dan 55 dB(A) en er nog geen waarden zijn vastgesteld met toepassing van artikel 90 van de Wet geluidhinder. Voor deze woningen is de grenswaarde conform de Wgh 50 dB(A). De vast te stellen waarden zijn in het algemeen fors lager dan de huidige waarden doch blijven hoger dan 50 dB(A).
Bij 11 woningen ten zuiden van de Noord-Brabantlaan aan de Sliffertsestraat wordt de eerder vastgestelde waarde overschreden. Om reden van financiële aard wordt afgezien om verdere afscherming te plaatsen. Bij de overige twee woningen wordt de heersende waarde overschreden. Het betreft verspreid liggende woningen waardoor om redenen van financiële aard geen afscherming wordt geplaatst.

Streefwaarden Standpunt

De streefwaarde van 55 dB(A) wordt in totaal bij 50 woningen overschreden. De waarde van 1994 wordt hierbij per saldo niet overschreden.
Een groep van 22 woningen is gelegen in het buitengebied van Best en Eindhoven(ter hoogte van de aansluiting Welschap en knooppunt Batadorp). Het betreft hier verspreid gelegen woningen. Een groep van 14 woningen is gelegen ten zuiden van de Noord-Brabantlaan aan de Sliffertsestraat. De overige 14 woningen waarbij de grenswaarden wordt overschrijdingen zijn gelegen op een vijftal locaties.

3.4 Vormgeving geluidsschermen

Hoewel het niet noodzakelijk is om in een Tracébesluit in te gaan op de vormgeving van de geluidwerende voorzieningen, heeft in het kader van de ontwikkelde inpassingsvisie, over dit onderwerp overleg plaatsgevonden met de regionale overheden, gemeenten en de provincie Noord-Brabant.

De volgende uitvoeringen van geluidwerende voorzieningen worden voorgesteld:

- Geheel transparante schermen: circa 1500 meter bij Noord-Brabantlaan (Metzpoint en Trade forum), circa 1500 meter bij Kempenbaan/Karel de Grotelaan (de Run en Croy) en circa 700 meter bij Aalst (Diepenvoorde en

dal Tongelreep). Alle vanwege stedenbouwkundige en landschappelijke redenen. Op kunstwerken worden in principe ook geheel transparante schermen toegepast uit landschappelijke en constructieve overwegingen;
- Gedeeltelijk transparante schermen: Lievendaal circa 300 meter, Croy en Hanevoet circa 300, Ooievaarsnest 500 meter. Alle vanwege lichtinval. De onderste 2 tot 3 meter zijn niet transparant. Enerzijds om het zicht op het verkeer te beperken en anderzijds om de effecten van graffiti binnen perken te houden;
- Wallen: Ter hoogte van de landgoederen Tegenbosch en de Wielewaal worden de aanwezige wallen teruggebracht. Het gaat hier om wallen die vanuit landschappelijk oogpunt zijn aangelegd, maar ook een beperkte akoestische functie hebben;
- Niet-transparante schermen: op alle overige locaties. In principe worden betonnen schermen toegepast. De criteria die gehanteerd zijn bij deze voorkeur zijn met name landschappelijke inpassing (ook éénheid vormgeving) duurzaamheid, constructie, onderhoud, verkeersveiligheid en kosten (aanleg en onderhoud).

Schermen worden absorberend uitgevoerd. Transparante schermen zijn in principe reflecterend. Door deze onder een hoek van 10 graden te plaatsen wordt een absorberende werking verkregen conform hetgeen waar in het akoestisch onderzoek van is uitgegaan.

Om de eenheid in het wegbeeld te bewaren is het van belang dat over het gehele traject één thema voor de geluidwerende voorzieningen wordt gekozen. Voor de nadere uitwerking van de geluidsschermen zijn een aantal algemene uitgangspunten ten aanzien van vormgeving en materiaalkeuze geformuleerd:
- Een rijksweg is een bovenregionale verbinding. Op het schaalniveau van een bovenregionale verbinding past een geluidwerende voorziening die over een grote lengte eenzelfde vorm heeft;
- Aan de wegzijde moet de vormgeving van de geluidwerende voorziening op de snelheid van de weggebruiker zijn afgestemd. De geluidwerende voorziening dient de weggebruiker zo goed mogelijk te begeleiden. Het scherm moet een zodanige visuele kwaliteit hebben dat het niet als saai en monotoon wordt ervaren. Daar staat tegenover dat het scherm niet mag afleiden. Een hoge mate van detaillering geeft de weggebruiker bij een hoge snelheid een chaotisch beeld. Variatie dient logisch voort te komen uit de constructie van het scherm; variatie is er niet omwille van de variatie;
- Aan de bewonerszijde wordt het scherm meer als statisch element ervaren. Men ziet het vanuit de woonkamer of gaat er, in vergelijking met een autosnelweg, met een relatief lage snelheid aan voorbij. Aan deze zijde is juist behoefte aan een kleinschalige maatvoering, goede afwerking, en afwisselend beplantingsassortiment.

In de verdere planuitwerking wordt per locatie bepaald hoe de uiteindelijke vormgeving van de schermen wordt en hoe ze ingepast worden. Dat gebeurt aan de hand van Visueel Ruimtelijke Analyses, waarbij zowel de bewoners als de betreffende gemeente betrokken worden.

3.5 Luchtkwaliteit

In het kader van de Trajectnota/MER is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit voor (onder andere) het Meest Milieu Vriendelijk alternatief. Conclusie in



de Trajectnota/MER was dat bij geen van de alternatieven de grenswaarden worden overschreden. Uit recenter onderzoek (Onderzoek Luchtkwaliteit langs het Nederlandse snelwegennet in 2010, CE, september 2000) is gebleken dat de conclusie uit het eerdere rapport, opgesteld ten behoeve van de Trajectnota/MER, nog steeds correct is: voldaan wordt aan de normen luchtkwaliteit. Bij deze nieuwe, landelijke, studie is uitgegaan van de strengere grenswaarde voor NO_2 die voor 2010 gelden. NO_2 is een bepalende stof voor de luchtkwaliteit langs (snel)wegen. Omdat de achtergrondconcentraties en de emissiefactoren sterker afnemen dan eerder was voorzien wordt de (nieuwe) grenswaarde niet overschreden.
Vanwege het feit dat ten behoeve van het TB de verkeerscijfers zijn geactualiseerd is in het kader van het TB het aspect luchtkwaliteit opnieuw beoordeeld voor NO_2 en fijne stof (PM10). Het TB-wegmodel is hierbij doorgerekend met de geactualiseerde verkeerscijfers. De conclusie uit dit rapport luidt dat in zowel 2010 als 2020 geen overschrijding van de grenswaarden voor zowel NO_2 als fijne stof optreedt. (TNO, november 2001). In bijlage 8 wordt nader ingegaan op het aspect luchtkwaliteit.

3.6 Vervoer van gevaarlijke stoffen

In het kader van de Trajectnota/MER is onderzoek gedaan naar het risico verbonden aan het vervoer van gevaarlijke stoffen voor (onder andere) het Meest Milieu Vriendelijk alternatief (onderzoek woon- en leefmilieu Tangenten Eindhoven, 1998). Conclusie daarbij was dat bij geen van de alternatieven het maatgevende individueel risico (IR)- of groepsrisico (GR) werd overschreden.

Ten behoeve van het TB heeft aanvullend onderzoek plaatsgevonden. In dit Effectonderzoek Externe Veiligheid voor de A2 Randweg Eindhoven (DHV, september i2001), is de toekomstige situatie in het jaar 2020 beschouwd, 10 jaar nadat de weg is aangelegd/verbreed. Het onderzoek is geïnitieerd vanwege het feit dat in het TB geactualiseerde verkeersprognoses zijn gehanteerd. Het risiconiveau van de Randweg wordt getoetst aan de hiervoor geldende normen.
Het risico voor het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt uitgedrukt individueel risico (IR) en het groepsrisico (GR).

Individueel risico (IR)

Het IR van een bepaalde activiteit is de kans per jaar op een bepaalde plaats, dat een continu aanwezig gedacht persoon die onbeschermd is, komt te overlijden als gevolg van een ongeluk met die activiteit. Het IR wordt uitgedrukt in een afstand vanaf de as van de weg tot waar een bepaalde kans op overlijden bestaat.
De norm voor het IR is vastgesteld op een (overlijdens-)kans van 10-6. Deze norm komt voort uit de “Handreiking; externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen” (VNG Den Haag, 1998, ISBN 90 322 71415).
Alleen op de kilometervakken De Hogt- Waalre en Waalre - Leenderheide wordt het individuele risiconiveau (IR) van 10-6 bereikt. De IR=10-6 contour ligt daar echter op 40 meter afstand van het midden van de as van de weg. Binnen deze afstand bevinden zich geen kwetsbare bestemmingen, zoals bebouwing. Voor de overige wegvakken wordt de IR=10-6 contour niet bereikt. Er zijn langs de A2 Randweg Eindhoven dus geen kwetsbare bestemmingen aanwezig waarvoor, ook in de toekomst tot 2020, de grenswaarde voor het IR overschreden wordt.

Groepsrisico

Het GR is de cumulatieve kans per jaar dat in één keer een groep mensen komt te overlijden bij een ongeval met gevaarlijke stoffen.

De oriënterende normwaarde voor het GR is vastgesteld op 10-4 per jaar en per kilometer route voor 10 dodelijke slachtoffers; 10–6 per jaar per kilometer voor 100 dodelijke slachtoffers, en 10-8 per jaar per kilometer voor 1000 dodelijke slachtoffers, etc. (bij een factor n toename van het aantal slachtoffers hoort een n2 lagere kans).Het groepsrisico (GR) wordt gepresenteerd in zogenaamde fN-curven.

De vervoers- en bewonersgegevens voor de A2 Randweg Eindhoven zijn voor het groepsrisico (GR) getoetst middels een de zogenaamde IPO-Risicoberekeningsmethodiek (IPO-RBM)`. Uit toepassing van deze methodiek met behulp van de berekening van zogenaamde Fn-curven blijkt dat nergens langs de A2 de waarde voor GR wordt overschreden.

In bijlage 7 wordt nader ingegaan op het onderzoek naar risico's van vervoer gevaarlijke stoffen.





4 LANDSCHAPS-EN COMPENSATIEPLAN

4.1 Inleiding

Als basis voor het TB Randweg Eindhoven is een geïntegreerd Inpassings- en compensatieplan opgesteld. Dit plan geeft richting aan de vormgeving, inrichting of uitwerking van:

- de weg(bundel) als element-op-zich;
- inclusief de bij de weg behorende kunstwerken, de verlichting, het wegmeubilair en voorzieningen ten behoeve van de geluidwering:
- voorzieningen ten behoeve van het waterbeheer;
- de te nemen maatregelen in de directe omgeving van de weg ten behoeve van de inpassing in het landschap, inclusief het stedelijk gebied (inpassingsmaatregelen);
- de te nemen maatregelen ter voorkoming, vermindering of verzachting van negatieve effecten op natuur en landschap (mitigerende maatregelen);
- de te nemen maatregelen ter compensatie van alsnog resterende negatieve effecten op de natuur (compenserende maatregelen).

Door alle genoemde maatregelen onder te brengen in één geïntegreerd plan en de bijbehorende ruimteclaims ook alle vast te leggen als bestemmingen in het TB wordt een optimale onderlinge afstemming en positieve wederzijdse beïnvloeding (leidend tot 'win-win' situaties) mogelijk gemaakt.
Voorts geeft het Inpassings- en compensatieplan suggesties voor en (mede) richting aan maatregelen die alleen in samenwerking tussen Rijkswaterstaat en andere betrokken overheden en instanties kunnen worden gerealiseerd en derhalve niet in het TB zijn vastgelegd. Hierbij gaat het om maatregelen op het gebied van gezamenlijke waterberging, beekherstel, landschapsinrichting en natuurontwikkeling. Betrokken partijen zijn onder meer de gemeenten Best, Eindhoven, Veldhoven en Waalre, Waterschap De Dommel en natuurbeherende instanties.

Ten behoeve van het ontwikkelde landschaps- en compensatieplan zijn een tweetal aanvullende achtergronddocumenten opgesteld:

- Waterbeheersplan Tangenten Eindhoven; IWACO, 's-Hertogenbosch 2001
- Amfibieënonderzoek Tangenten Eindhoven; Natuurbalans - Limes Divergens, Nijmegen 2001

4.2 Visie en uitgangspunten

De wegbundel

De essentie van de ombouw van de Randweg Eindhoven volgens het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) is de fysieke scheiding van het doorgaande lange afstandsverkeer enerzijds, en het stadsregionale en bestemmingsverkeer anderzijds. Hiertoe wordt de weginfrastructuur verdeeld in doorgaande hoofdrijbanen en hiervan gescheiden parallelbanen. Slechts op een beperkt aantal punten is uitwisseling tussen deze banenstelsels mogelijk. De aansluitingen zijn alleen verbonden met de parallelbanen.
In de hoofdwegenbundel rond Eindhoven is de A2 als noord-zuid route de constante factor. Deze zal als doorgaande hoofdroute worden benadrukt door een herkenbare en zoveel mogelijk continu doorgezette vormgeving en inrichting.
Aan de noordzijde van de stad (noordtangent) wordt de A58 als route onder-

broken tussen de knooppunten Batadorp en Ekkersweijer.
Aan de zuidzijde van de stad (zuidtangent) loopt de A67 als doorgaande route gelijk op met de A2 tussen de knooppunten De Hogt en Leenderheide; beide wegen delen op dit traject min of meer gezamenlijk de hoofdrijbanen; bij de vormgeving en inrichting is de A2 leidend.

De doorgaande hoofdwegen worden opgevat als autonoom element in het landschap, en reageren in principe niet op de omgeving. Leidend principe voor de parallelbanen is dat deze afgeschermd zijn van de hoofdrijbanen en daarvan afwijken qua hoogteligging, vormgeving en inrichting; bijkomend principe is dat zij reageren op hun directe omgeving, daar tot op zekere hoogte onderdeel van zijn en er hun kleur aan ontlenen.

De vormgeving van kunstwerken, verlichting, wegmeubilair, geluidwerende voorzieningen is enerzijds een afgeleide van, anderzijds een belangrijk middel tot realisering van het bovenbeschreven concept van de A2 als doorgaande hoofdroute, de hoofdrijbanen als autonoom element, en de parallelbanen als meer reagerend op de omgeving.

Waterbeheer
Voor de weg is een waterbeheersplan opgesteld dat voldoet aan de watertoets. Deze toets is uitgevoerd door de Waterschap de Dommel als waterbeheerder. De verwerking van het hemelwater vereist voorzieningen als bermsloten en bergingsvijvers. Dit water wordt in principe zo zichtbaar mogelijk gemaakt en ingezet ter vergroting van de landschappelijke en ecologische kwaliteit en diversiteit. Gebieden die nodig zijn voor waterbeheer zijn begrensd op de TB kaarten.

Landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing
De gehele hoofdwegenbundel van de Randweg Eindhoven wordt opgevat als weg rond en langs de stad, meer behorend tot het landschap dan tot de stad. Al is de stad soms prominent in zicht, toch is er slechts langs de Westtangent-zuid (Poot van Metz) een wat hechtere relatie tussen weg en stad (hier Eindhoven en Veldhoven tezamen), ter weerszijden van de weg.

Kern van de inpassingsvisie is een onderverdeling in bovengenoemd stedelijk deel, te ontwikkelen volgens het concept ‘stadsboulevard’ en een meer landschappelijk deel waar de structuur van het bestaande of te versterken landschap leidraad is voor de inpassing.

De stadsboulevard is bij uitstek de plek waar de stad en de weg zich aan elkaar kunnen presenteren. De inpassing zal dan ook geschieden in een opvallende, ‘stedelijke’ vormentaal, en er zijn gedeeltes waar zicht wordt geboden van weg naar stad en vice-versa. De hier gelegen woonwijken daarentegen worden juist afgeschermd.

Op de overige, landschappelijke deeltrajecten is de inrichting sober en ingetogen, zo weinig mogelijk concurrerend met de kwaliteiten van de omgeving. Kenmerkend voor het landschap rond Eindhoven is de afwisseling van dekzandruggen en beekdalen; de beken zijn de structuurdragers in het landschap, doorlopend tot diep in de stad. Deze structuren zijn leidend voor de inpassing van de weg.



De noordtangent volgt in de lengterichting het beekje Ekkersrijt en de daarmee hier ongeveer evenwijdig verlopende Middenbrabantse Dekzandrug. De hele landschappelijke zone ter weerszijden van de weg, hoe smal inmiddels ook, is van eminent belang voor de structuur van het landschap op regionale schaal. Leidend thema bij de inpassing is hier het water: het beekje zelf (ernstig in de knel geraakt), de plas benoorden de weg, en de zowel ten behoeve van de weg als van de nabije bedrijventerreinen te realiseren bergingsvijvers. Knooppunt Batadorp wordt geacht tot de noordtangent en genoemde landschappelijke zone te behoren.

De westtangent-noord (tussen de noordtangent en de 'stadsboulevard') kenmerkt zich door bos en een structuur van houtsingels, te zijner tijd een gebied van bedrijven in het groen. Thema van de inpassing is een multifunctioneel landschap (bedrijven, waterberging, groene dooradering en bos) met respect voor en versterking van de bestaande groene structuur. De bedrijven bewaren enige afstand tot de weg.

De zuidtangent doorsnijdt de landschappelijke hoofdstructuur in de dwarsrichting, zodat het traject een afwisseling is van beekdalen (Dommel en Tongelreep) en dekzandruggen. Tot het traject behoren de knooppunten De Hogt (in het Dommeldal) en Leenderheide. Thema van de inpassing is versterking van de kenmerkende structuur, met het accent op de beken. Voorts laat Eindhoven zich hier naar de snelweg van haar groenste kant zien, enigszins vergelijkbaar met het eveneens aan de A2 en de Dommel gelegen Bossche Broek in 's-Hertogenbosch. De stad mag gezien worden maar bewaart afstand tot de weg.

4.3 Mitigatie en compensatie

In het ontwerp is gestreefd naar een minimalisatie van de negatieve effecten op natuur en landschap door een optimalisatie en minimalisatie van het ruimtebeslag en het toepassen van een zeer geluidarm weg dek. De enige mogelijkheid om de verloren natuurwaarden in dit sterk verstedelijkend gebied te compenseren, is door versterking van de resterende waarden. De noodzakelijke mitigerende en resterende compenserende maatregelen worden dan ook grenzend aan het tracé ingezet, bij voorkeur daar waar reeds belangrijke landschappelijke en ecologische structuurdragers aanwezig zijn. Alle te nemen maatregelen met in potentie positieve effecten op natuur en landschap worden zoveel mogelijk geïntegreerd en geconcentreerd ingezet.

Realisatie van de compensatie

Zoals vermeld in de Overwegingen (onder punt c en i) valt vrijwel alle benodigde compensatie binnen de plangrens. Met de begrenzing van de compensatiegebieden in TB wordt in principe ingezet op het gebruik van het instrumentarium van de Tracéwet voor realisatie. De begrenzing van de terreinen heeft plaatsgevonden op basis van zorgvuldig verricht vooronderzoek naar de ecologische potenties, de planologische situatie in de ruime omgeving, de mening van de betrokken gemeenten, waterschap en provincie en de mening van de voornaamste grondeigenaren. Indien uiteindelijk toch nog blijkt dat de benodigde terreinen niet verworven kunnen worden, zal uitgekeken worden naar alternatieven in de ruime omgeving van de ingreep.

Uit onderstaande tabellen blijkt dat de compensatiemogelijkheden op terrein van Rijkswaterstaat ruimer zijn dan de benodigde natuurcompensatie van 17,3 ha.
De compensatie voor terrein van derden (dus compensatie volgens het Structuurschema Groene Ruimte) vindt plaats bij knooppunt Batadorp en knooppunt Leenderheide. Beide locaties worden als volgt verantwoord:
Batadorp: geconcentreerde natuurcompensatie voor het noordelijk deel van het gebied. Alle gewenste natuurdoeltypen zijn hier te realiseren. Het is de enige mogelijke locatie grenzend aan de ingreep en buiten de plannen van Eindhoven en Best voor toekomstige stedelijke ontwikkelingen. Planologisch zijn er geen belemmeringen. De locatie maakt het mogelijk de doorlopende structuur van de Midden-Brabantse dekzandrug en de Ekkersrijt enigszins te herstellen en vormt een buffer tussen Best en Eindhoven. Onderhavige gronden zijn in agrarisch gebruik en eigendom van particulieren waarvoor het landbouwbedrijf geen kernactiviteit is. Vooroverleg met de voornaamste eigenaren leverde een gematigde tot positieve reactie op voor de nieuwe bestemming van deze gronden.
Leenderheide: geconcentreerde natuurcompensatie voor het zuidelijk deel van het gebied. Het is de enige mogelijke locatie grenzend aan de ingreep waarvoor geen ander plannen in ontwikkeling zijn. Planologisch zijn er geen belemmeringen. Vanwege de potenties maakt het gebied al onderdeel uit van de gemeentelijke Groene Hoofdstructuur. Door compensatie wordt het geïsoleerd gelegen bosgebied ten noorden van Aalst verbonden met de uitgestrekte natuurgebieden in het zuiden. Op de locatie is het mogelijk de grondwaterstand te verhogen waardoor alle gewenste natuurdoeltypen hier te realiseren zijn. Dit heeft bovendien een positieve invloed op aangrenzende natuurdoeltypen. Onderhavige gronden zijn in agrarisch gebruik en eigendom van gemeente en particulieren waarvoor het landbouwbedrijf geen kernactiviteit is. Vooroverleg met de voornaamste eigenaren leverde een positieve reactie op voor de nieuwe bestemming van deze gronden.

In de knooppunten Batadorp en de Hogt zijn respectievelijk 10 en 12,5 ha terreinen met (potentiële) natuurwaarden niet meer nodig voor verkeersdoeleinden. Deze krijgen de bestemming natuurdoeleinden en zullen na gedeeltelijke herinrichting overgedragen worden aan een natuurbeheerder

In het kader van het Tracébesluit worden de planologische voorwaarden voor natuurcompensatie neergelegd. De daadwerkelijke realisatie van de compensatie vindt plaats via verwerving, inrichting en beheer. Dit loopt parallel aan de ombouw van de Randweg. Het streven is om in 2010 ook de compensatie gerealiseerd te hebben. Na inrichting vindt overdracht plaats aan een terreinbeheerder. Voor de Hogt heeft Natuurmonumenten reeds de intentie uitgesproken om dit gebied over te nemen. Bij de andere terreinen worden nog beheerders gezocht. De overdracht vindt plaats inclusief een som geld ter grootte van de gekapitaliseerde beheerslasten voor de eerste 10 jaar na overdracht (afhankelijk van uitgangssituatie en natuurdoeltype).

tabel 4.1 Natuurcompensatie terrein RWS

	Op te heffen wegen, bermen en taluds (wordt natuurdoeleinden)	Als natuur in te richten restruimten (blijft verkeersdoeleinden)	Totaal
Batadorp	ca 4 ha	ca 4 ha	**ca 8 ha**
De Hogt	ca 5 ha	ca 5 ha	**ca 10 ha**
Leenderheide	-	ca 2,5 ha	**ca 2,5 ha**
Totaal	**ca 9 ha**	**ca 11,5 ha**	**ca 20,5 ha**

tabel 4.2 Natuurcompensatie terrein derden in het OTB over te dragen aan een natuurbeheerder			
Natuurdoeltype	**Batadorp**	**Leenderheide (Moerputten)**	**Totaal**
multi-functioneel bos	9,7 ha	10,2 ha	**19,9 ha**
Natuurbos droog nat	1,2 ha 0 ha	1.5 ha 2,0 ha	**2,7 ha** **2,0 ha**
Struweel, rietmoeras, ruigte	0,5 ha	2,2 ha	**2,7 ha**
Vochtig schraalgrasland	0 ha	0,5 ha	**0,5 ha**
Bloemrijk grasland	0 ha	13 ha	**1,3 ha**
Droge heide Droge heide verstoring*	1,0 ha 0 ha	2,2 ha 2,0 ha	**3,2 ha** **2,0 ha**
Totaal	**12,4 ha**	**21,9 ha**	**34,3 ha**

* Hiervoor wordt parkeerplaats Aalsterhut ontwikkeld als heidegebied (dit geeft 1,6 ha extra compensatie)

** 1,3 ha van dit gebied is niet meer begrensd in het TB vanwege overlap met ander compensatiegebied. Getracht wordt deze 1,3 ha grenzend aan de rest van de compensatiegebieden te verwerven.

4.4 Landschappelijke inrichting

De wegbundel

Het tracé en het grondlichaam van de bestaande wegbundel blijven zoveel mogelijk gehandhaafd en gaan plaats bieden aan de hoofdrijbanen; van dit principe wordt afgeweken in de knooppunten, die ingrijpend van structuur gaan veranderen. De parallelbanen liggen zoveel mogelijk op maaiveld en stijgen en dalen in het ritme van de aansluitingen en viaducten of bruggen.

Het rustige, doorgaande karakter van de hoofdrijbanen wordt versterkt door een zoveel mogelijk uniforme bermbreedte ter weerszijden. Behalve door de veel meer gevarieerde hoogteligging van de parallelbanen - en daarmee ook hun verschillende afstand tot de hoofdrijbanen, wordt het verschil tussen beide banenstelsels geaccentueerd door ter weerszijden van de hoofdrijbanen hagen aan te planten; strak, blokvormig (hoogte x breedte 1 á 1,5 x 1 á 1,5 meter) en van één soort (Veldesdoorn) op de 'stadsboulevard', elders eventueel wat losser en/of gevarieerder (hierover moet nog besluitvorming plaatsvinden). Voor het overige bestaan de bermen uit kruidige vegetaties.

De stijgende en dalende parallelbanen vragen om één uniforme taludhelling, zodat alleen de lengte en hoogte varieert. Taluds en bermen zijn eveneens met kruidige vegetaties begroeid. Ter plaatse van de 'stadsboulevard' gaan de taluds af en toe (geleidelijk) over in keerwanden. De stadsboulevard is tevens het enige trajectdeel waar de hele wegbundel aan de buitenzijde wordt beplant, een vrij transparant scherm van hoge laanbomen, in principe in een enkele rij, en ter plaatse van geluidsschermen daar ruim boven uitstekend. Vooralsnog wordt uitgegaan van populieren, mede vanwege de snelle groei, hun tamelijk geringe eisen, de relatief gemakkelijke vervangbaarheid, en de passendheid in de context van dit deel van Brabant.

Knooppunten

De ingesloten ruimtes in de knooppunten krijgen een invulling volgens het daar aanwezige of te versterken landschaps- en natuurdoeltype, zie hiervoor de toelichting bij de betreffende tangent. Ook waterinfiltratie en/of berging krijgt in de knooppunten waar nodig een plaats. Bij voorkeur zijn er geen bermsloten doch wordt het maaiveld wat verlaagd.

Aansluitingen
De aansluitingen Veldhoven noord en zuid (het begin en einde van de stadsboulevard) krijgen een stedelijk vormgegeven inrichting en entourage; de ligging ter plaatse van de beken Rundgraaf en Gender komt bij voorkeur symbolisch terug in de vorm van water-kunstwerken, waarvoor apart een ontwerp dient te worden gemaakt in samenwerking met derden. In de binnenruimtes zijn ranke bouwwerken als stedelijke markeringspunten mogelijk; eventueel kan hier de verkeerscentrale aan of zelfs boven de weg een plaats krijgen; dit kan overigens ook tussen de beide aansluitingen in.
De overige aansluitingen worden 'groen' ingericht, in aansluiting op de kenmerken van het landschapstype aldaar. Ook in de aansluitingen is ruimte voor waterinfiltratie en/of berging.

Kunstwerken, verlichting, wegmeubilair, geluidwerende voorzieningen
De kunstwerken en overige elementen zijn bij voorkeur 'van één familie'. Gestreefd wordt naar soberheid, doch tegelijkertijd een verfijnde vormgeving en kleurstelling. De stadsboulevard kan op subtiele of juist uitbundige wijze afwijken, binnen de grote lijnen. De doorgaande hoofdroute wordt voorzien van een herkenbare, eigen verlichting die voornamelijk een geleidende functie heeft. Gedacht wordt aan linten van licht boven of laag naast de weg, in dat geval bijvoorbeeld als één lange dunne buis of als subtiele spots. Ook qua vorm en kleur van de overige elementen kan gedifferentieerd worden voor de doorgaande hoofdroute en de parallelbanen. De verlichting wordt geminimaliseerd ter plaatse van natuur- en bosgebieden.
Viaducten worden met het oog op de sociale veiligheid zo luchtig en licht mogelijk aangelegd of gereconstrueerd.
De geluidwerende voorzieningen worden in principe uitgevoerd als schermen. Bij hoogtes groter dan 3 á 4 meter wordt het gedeelte daarboven in principe transparant uitgevoerd in verband met lichttoetreding en zicht op 'de lucht' en 'de bomen'. Aan de woonwijkzijde wordt enig begroeid talud aangebracht tegen de onderzijde van de schermen. Op viaducten worden de schermen volledig transparant uitgevoerd. (Zie ook hoofdstuk 3.4. vormgeving geluidsschermen).

Waterbeheer
Het hemelwater wordt voorgezuiverd in het wegdek (DZOAB) en vervolgens in de bermen (door infiltratie); uiteindelijk treedt het uit in de bermsloten. Buiten de grondwaterbeschermingsgebieden of van nature te natte gebieden kan het in de sloten verder infiltreren. Overtollig water wordt afgevoerd naar bassins, om aldaar alsnog te infiltreren of na zelfreiniging elders op het oppervlaktewater te worden geloosd.

Landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing

Noordtangent, inclusief knooppunt Batadorp
Centraal thema is (het dal van) de Ekkersrijt, waarvan de loop op dit deeltraject waar mogelijk wordt hersteld. Tussen de weg en GDC Acht aan de zuidzijde worden de benodigde voorzieningen voor waterafvoer en berging zodanig aangelegd dat het geheel een landschappelijke en ecologische meerwaarde krijgt (partners Rijkswaterstaat, gemeente Eindhoven en Waterschap De Dommel). Beekrelicten worden zoveel mogelijk gespaard of hersteld. Het geheel wordt geschikt gemaakt als ecologische verbinding voor o.a. amfibieën. Direct aan de noordzijde van de weg wordt aansluitend op de plas aan de



Ploegstraat een brede plas-draszone van circa 2,5 ha aangelegd (van spoorlijn tot Boschdijk). De zone krijgt een bescheiden recreatieve nevenfunctie.
De Ekkersrijt wordt via een nieuwe bedding en met behulp van ruime ecoduikers door knooppunt Batadorp geleid. Extra tunneltjes maken tenminste één noord-zuid verbinding voor de (herpeto) fauna. De binnenruimte(s) van het knooppunt en de vrijkomende gronden aan de buitenzijde worden ingericht ten behoeve van de natuur, als (natte) heide en schraalgrasland met plaatselijk bos en struweel. Aanvullend hierop worden gronden aangekocht in het kader van de natuurcompensatie, totaal 12,7 ha. Deze gronden liggen deels op de overgang van beekdal naar dekzandrug en vormen de ontbrekende schakels in de ecologische en landschappelijke oost-west verbinding. Ter hoogte van de passage van het Beatrixkanaal worden looprichels en stapstenen langs de viaducten aangelegd, waardoor ook contacten met de Aarlese heide en Oirschotse heide mogelijk zijn.

Westtangent-noord
Langs dit deeltraject is in het (nu nog) agrarisch landschap ten noorden van landgoed De Wielewaal en het bosgebied annex golfbaan Welschap een ruimte van tenminste circa 100 meter breed ter weerszijden van de weg gereserveerd voor landschappelijke inrichting. Daarachter worden bedrijventerreinen en bedrijven-in-het-groen ontwikkeld. De bestaande rechthoekige verkaveling en begeleidende bossingels (schuin aangesneden door de weg) vormen de basis van de inrichting. In het kader van de wegaanleg worden extra bossingels aangeplant. Binnen dit stramien worden aan de oostzijde van de weg waterbassins aangelegd ten behoeve van het bedrijventerrein, tevens dienend voor het afstromend wegwater (partners Rijkswaterstaat, gemeente Eindhoven en Waterschap De Dommel). Er is een markant verschil in inrichting tussen de zone langs de Ekkersrijt en deze zone; het gaat om duidelijk verschillende landschapstypen. Ook deze zone heeft een recreatieve nevenfunctie. Attractiepunt is hier De Mispelhoef, een rijksmonument. Aan de zijde van de weg zullen passende beplantingen worden aangelegd (Eik, Beuk).
Ter plekke wordt tevens een bijdrage geleverd aan de gewenste (droge) ecologische verbindingszone langs de Oirschotsedijk, tussen Nieuw Acht en De Wielewaal e.o. enerzijds en de Oirschotsche Heide anderzijds. Naast het bestaande viaduct wordt een tunnel voor kleine en middelgrote dieren (das) aangelegd; mogelijk kan daarenboven de huidige onderdoorgang geschikt(er) worden gemaakt voor een diersoort als ree.
De wegverbreding eist een strook op van De Wielewaal en het Philips-de Jongh park. Dwangpunt is de populatie van de kamsalamander aan de overzijde van de weg, op het volkstuincomplex. De kamsalamander geniet strikte bescherming krachtens de Habitatrichtlijn. Op deze hoogte wordt het gebied van de weg afgeschermd door een amfibieënbarrière. Als compenserende maatregel voor de geringe aantasting van dit gebied worden twee nieuwe poelen aangelegd. De geluidswal met gracht op landgoed de Wielewaal wordt teruggelegd zodanig dat ook de IJsvogel in de wal kan terugkeren. De bosrand wordt gereconstrueerd, evenals de rand van het wandelpark. Ruimte die nu als infrastructuur gebruikt wordt en die vrijkomt wordt aan het park toegevoegd. Ook de groene zoom tussen de wijk Lievendaal en de hoog (Beatrixkanaal) gelegen weg wordt hersteld, mét nieuwe geluidsschermen.

Westtangent-zuid / stadsboulevard
De inrichting is vooraan in deze paragraaf reeds beschreven; er is geen ruimte tussen de weg en de aangrenzende bedrijven en woningen voor aanvullende

inrichtingsmaatregelen. Van het park tussen de weg en de woningen in Zeelst moet een forse strook worden geofferd. Er komen geluidsschermen en de parkstrook wordt aan de nieuwe situatie aangepast. Ter hoogte van de zichtlocaties Poort van Metz en langs een deel van bedrijventerrein de Hurk worden de geluidsschermen transparant uitgevoerd.
De inpassingsvisie gaat uit van een stedelijk vormgegeven weggedeelte; derden zijn verantwoordelijk voor de totstandkoming van de bijbehorende aansprekende stedenbouwkundige ontwikkeling. Rijkswaterstaat is bereid om voor dit traject medewerking te verlenen aan stedelijke ontwikkelingen mits dit niet conflicteert met de verkeersfunctie van de weg.

Zuidtangent, inclusief knooppunten De Hogt en Leenderheide
Op dit deeltraject ligt het accent op versterking van de min of meer haaks op de weg gelegen structuren en patronen van het landschap. Het zwaartepunt van de maatregelen ligt in knooppunt De Hogt, gelegen in het dal van de Dommel.
Alle viaducten over de Dommel worden tenminste 100 meter lang, en liggen tenminste 3 meter boven het maaiveld; hiermee wordt de ruimte geschapen voor herstel van de landschappelijke en ecologische continuïteit van het Dommeldal. In samenwerking met Waterschap de Dommel en de Vereniging Natuurmonumenten wordt een begin gemaakt met hermeandering van de Dommel ter plaatse, over een lengte van zo'n 300 meter. De gronden binnen het knooppunt en de vrijkomende gronden daarbuiten worden heringericht. Streefbeeld is een overwegend beboste westelijke flank, grazige en open oeverzones met oeverplanten (tezamen ook zo'n 100 meter), en aanvullende bosaanleg verderop op de oostelijke flank. De rijbanen van het knooppunt zijn scherp uitgesneden in dit geheel, bij voorkeur met licht beboste taluds. Op de westoever wordt een fiets- en wandelpad aangelegd (partner gemeente Eindhoven). Bij de ingreep worden de groeiplaatsen van Drijvende waterweegbree, een soort van de Habitatrichtlijn, gespaard en zo mogelijk uitgebreid. Binnen het knooppunt wordt ruimte gemaakt voor een of meer waterbassins, vormgegeven in aansluiting op het landschap boven- en benedenstrooms waar al veel plassen aanwezig zijn. Tussen de Philips High Tech Campus en de weg blijft een strook gereserveerd voor een passende landschappelijke inrichting en inpassing van beide.

Tussen de weg en de woonwijk Voldijn (Aalst) wordt na plaatsing van nieuwe geluidsschermen de parkachtige zoom van de wijk zoveel mogelijk hersteld. Omwille van een betere inpassing ligt de parallelbaan hier hoog.

De Tongelreep wordt over een korte afstand met een extra meander naar het westen omgelegd; dit maakt het mogelijk een ruime en ecologisch uitermate functionele onderdoorgang te maken van zo'n 12 x 3 meter onder de hoofdrijbanen. Hier is ook ruimte voor de aanleg van een zogenamd 'laarzenpad'. De parallelbanen krijgen nieuw aan te leggen brugdelen, zodat de ruimte daar nog royaler kan zijn. De oude duiker blijft liggen en wordt geschikt gemaakt als extra faunapassage.

De onderdoorgang Roostenlaan blijft even ruim gedimensioneerd als in de huidige situatie. Aan de oostzijde komt een ruiterpad dat ook mogelijkheden biedt als faunapassage. De fiets- en ruiterroute verder zuidwaarts krijgen een nieuw tracé dat aansluit op resp. de Aalsterhut en zuidelijker gelegen ruiterroutes.



Knooppunt Leenderheide wordt in aansluiting op de omgeving ingericht als heideachtig terrein met enig struweel. In de zuidwestelijke ‘oksel’ van het knooppunt worden gronden voor natuurontwikkeling (compensatie) aangekocht bij de Moerputten (met beekje de Goorloop). Dit is een van de weinige gebieden langs het tracé waar het mogelijk is om ‘natte’ natuurdoeltypen te ontwikkelen. Het gebied schakelt bovendien Leenderheide en de gebieden bij de Aalsterhut aaneen. De verzorgingsplaats Aalsterhut wordt opgeheven en wordt ingezet als compensatie (grootte circa 4 ha). Ten zuiden van knooppunt Leenderheide wordt een passage voor kleine zoogdieren aangelegd.

tabel 4.3 Mitigerende maatregelen (vanuit natuur en waterbeheer)

Locatie	Knelpunt	Maatregel	Aanvullende grondverwerving
Beatrixkanaal	Migratie kleine zoogdieren en amfibieën	Loopstroken aan noord- en zuidzijde brug	< 0,1 ha
Ekkersrijt	Migratie kleine zoogdieren en amfibieën	Migratiezone inclusief 3 ecoduikers en verbreed kunstwerk	ca 0,5 ha
Batadorp	Migratie kleine zoogdieren en amfibieën noord-zuid	Faunatunnel	n.v.t
Noordtangent/Ploegstraat	Waterretentie en migratie kleine zoogdieren en amfibieën oost-west	Plasdraszone Loopstroken aan de noordzijde van viaducten spoor en Boschdijk	ca 2 ha
GDC Acht	Waterretentie	Retentiebekken	ca 1 ha
Oirschotse dijk	Kleine zoogdieren	Faunatunnels 2x	ca 0,3 ha
Volkstuinen Welschap	Conflict amfibieën-populatie-snelweg	Amfibieënscherm 1650 meter Opschonen poel Aanleggen poel	ca 0,2 ha
Aansluitingen Veldhoven noord en zuid	Waterretentie	Retentiebekkens	n.v.t. (in aansluitingen verwerken)
Gender	Migratie kleine zoogdieren en amfibieën	Loopstrook in bestaande duiker, nieuwe duikers als ecoduiker	n.v.t.
Dommel	Migratie grote zoogdieren en beekgebonden fauna	Migratiezone met overspanning kunstwerken 100 m breed en tenminste 3 m hoog	ca 1 ha
De Hogt	Migratie kleine zoogdieren en amfibieën tussen diverse binnenruimten en waterretentie	Faunatunnels 3x Realiseren retentievijvers Verleggen waterloop door knooppunt	n.v.t
Tongelreep	Migratie kleine zoogdieren en beekgebonden fauna Waterretentie	Duiker 12 m breed en 3 m hoog en aanvullende kunstwerken van iets grotere dimensionering. Oude duiker handhaven en aanvullen als faunapassage. Bermsloot met koffer van absorberend materiaal	ca 1 ha
Prof.Holstlaan en Roostenlaan	Migratie kleine zoogdieren	Onverharde strook onder viaduct met schuilmogelijkheden aan weerszijden	n.v.t.
Leenderheide/ Groote Heide	Migratie kleine zoogdieren Verstoring door geluid	Faunatunnel 1x Doorstrekken DZOB tot viaduct Aalsterhut	< 0,1 ha

In de omgeving van de te verbreden Randweg Eindhoven bevinden zich zes gebieden met soorten of habitats als genoemd in de Europese Habitatrichtlijn. Voor drie van die gebieden, namelijk Stratumse heide, Gennep en Aarlese heide/ Oirschotse heide, geldt, dat de afstand tussen de Randweg Eindhoven en het gebied zodanig groot is dat er ingevolge de verbreding van de weg geen significante effecten bestaan voor de gebieden en de zich daarin bevindende soorten.

Voor twee gebieden geldt dat in het ontwerpproces zodanig rekening is gehouden met de aanwezige populaties van soorten dat er ingevolge de verbreding van de Randweg Eindhoven geen significante effecten optreden.

Het betreft hier de navolgende gebieden:

- Volkstuinen Welschap: leefgebied van een grote populatie kamsalamanders. Het dwarsprofiel is geminimaliseerd, de parallelweg wordt opgeheven en de boogstraal geminimaliseerd. Resteert een verkleining van het gebied met ca 0,1 ha. Dit heeft geen echter geen significante effecten voor het voorbestaan van de populatie.
- De Hogt: groeiplaats van de Drijvende Waterwegbree. De huidige groeiplaats is in het ontwerp ingepast zodat de groeiplaats wordt ontzien. Tijdens de ombouwwerkzaamheden wordt de locatie zodanig beschermd, door bijvoorbeeld het toepassen van een omheining, dat er geen significante effecten zullen bestaan voor deze soort.

Het laatste gebied betreft de Groote Heide. Dit gebied is voorgedragen als Speciale beschermingszone in het kader van de Europese Habitatrichtlijn (aanmelding tweede tranche 1998 onder voorbehoud) Ondanks de versobering van het ontwerp resteert hier een kleine hoeveelheid compensatie (0,2 ha vernietiging en 0,4 ha verstoring). Het ruimtebeslag kan evenwel niet verder worden verminderd. Vanwege de minimaal benodigde lengte van 800 meter, die vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid noodzakelijk is om de twee rijstroken vanaf de rotonde Leenderheide in zuidelijke richting samen te voegen met de twee rijstroken van de hoofdrijbaan.
Vanwege de grootte van het gebied en de relatieve beperktheid van de ingreep heeft dit echter geen significante effecten voor de kwaliteit van het gehele gebied. Bovendien zal ter compensatie van de 0,2 ha vernietiging, de op te heffen verzorgingsplaats Aalsterhut aan het natuurgebied worden toegevoegd. Daarnaast wordt in het kader van de 0,4 ha verstoring het DZOAB-wegdek doorgetrokken tot het viaduct Aalsterhut waardoor de verstoring van de weg aanzienlijk afneemt omdat vele hectaren die nu binnen de verstoringszone van de weg liggen na de ombouw daarbuiten vallen (zie ook onder mitigerende maatregelen).

4.5 Waterbeheerplan

Uitgangssituatie
Het totale afwaterend oppervlak van de Randweg bedraagt na ombouw bijna 200 ha, waarvan 95 ha verhard. De weg kruist een drietal waterlopen met een ecologische functie, nl. de Ekkersrijt, de Dommel en de Tongelreep. Daarnaast wordt een drietal waterwingebieden geraakt, nl. Welschap de Klotputten en Aalsterweg. In de huidige situatie doen zich geen verdrogingsproblemen voor vanwege de ontwatering van het weglichaam.



Ontwerpprincipes
De volgende algemene uitgangspunten dienen als basis voor de ontwerpgrondslagen:
• *Stroomgebiedbenadering*
Het afstromend water van verhard gebied wordt zoveel mogelijk binnen de eigen gebiedsgrenzen opgevangen. Dit houdt in dat eventuele bufferlocaties niet buiten het plangebied worden gezocht en dat het afstromende water zoveel mogelijk door de afwateringsmiddelen van het eigen stroomgebied wordt afgevoerd.
• *Principes van duurzaamheid*
Afstromend water wordt niet zo snel mogelijk uit het gebied afgevoerd maar wordt op natuurlijk wijze òfwel geïnfiltreerd in de bodem zodat de grondwateraanvulling op peil blijft, òfwel tijdelijk gebufferd zodat er geen wateroverlast benedenstrooms ontstaat door piekbelastingen van het oppervlaktewater.
• *Toepassing van integrale oplossingen*
Het waterhuishoudkundig systeem is geen losstaand gegeven, maar wordt als onderdeel volwaardig ingepast in het ontwerp. Hierbij kan gedacht worden aan de combinatie van water en natte natuur, water als stedenbouwkundig element of water als esthetisch waardevol object. Door te zoeken naar dubbelfuncties voor water komt een ontwerp tot stand met een duidelijke meerwaarde ten opzichte van een conventioneel ontwerp, zie hiervoor ook het landschapsplan.

Het watersysteem
De ont- en afwatering van de randweg wordt in principe geheel verzorgd door de aan weerszijden van de weg gelegen bermsloten. De bermsloten worden uitgevoerd als niet-permanent watervoerende watergangen.
Vanuit de as van de weg geredeneerd watert de weg naar de buitenzijde af. Waar mogelijk infiltreert het water in de berm, die middels grondverbetering een goede zuiverende werking krijgt. Berging vindt plaats in de bermsloten. Bij het ontwerp van de bermsloten is uitgegaan van de maximale waterpeilen in de verschillende beekstelsels. Dit is een veilige aanname aangezien in dit geval de bermsloten ten alle tijden kunnen afwateren en niet beïnvloed worden door hoge waterstanden op het ontvangende water.

In en langs grondwaterwin- en –beschermingsgebieden worden de rijbanen afgescheiden met kanteldijkjes. Afwatering vindt hier plaats middels riolering met lozing op de bermsloot. Langs een deel van de zuidtangent wordt de bermsloot uitgerust met een speciale voorziening aangezien de zone in een grondwaterbeschermingsgebied ligt en afwatert op de Tongelreep.

In de knooppunten bevindt zich een relatief groot verhard oppervlak. Waar mogelijk vindt de afwatering zoveel mogelijk plaats via het talud van de afzonderlijke rijbanen. Waar dit niet mogelijk is, zal het afstromende water met behulp van riolering worden getransporteerd naar groene laagtes waar het tijdelijk wordt geborgen en wordt voorgezuiverd, alvorens het geloosd wordt op een van de beken. De open ruimtes worden zodanig ingericht dat ze een duidelijke dubbelfunctie kunnen vervullen voor zowel waterberging als natuurontwikkeling (stepping stones). De laagtes fungeren tevens als eindbuffer voor de bermsloten. Deze lozen dus niet direct op de beken lozen. Afhankelijk van de precieze inpassing krijgt het water een meer of minder permanent karakter.

Op basis van het oppervlak verhard gebied is voor de maatgevende situatie

bepaald hoe groot de bergingsbehoefte is. Vervolgens is bepaald welk deel hiervan in de bermsloten gevonden kan worden en hoe groot het oppervlak, gedifferentieerd per deeltraject, aanvullende berging moet zijn. Deze aanvullende berging wordt, zogezegd, in de vorm van water- en natuurrijke stepping stones aangelegd. In onderstaande tabel wordt per deelgebied aangegeven hoe groot dit oppervlak dient te zijn.

tabel 4 Aanvullende bergingsbehoefte per deeltraject

Deelgebied	Aanvullende bergingsbehoefte (m^3)	Aanvullende bergingsbehoefte (m^2)
Noordtangent	380	1000
Batadorp	0	0
Westtangent	3160	8000
Poot van Metz	570	1450
De Hogt	1560	4000
Zuidtangent (Hogt – prof Holztlaan)	95	250
Zuidtangent (prof Holztlaan – Leeenderheide)	1420	3600
Leenderheide	0	0

4.6 Cultuurhistorie en archeologie

De archeologische en cultuurhistorische waarden van de directe omgeving van de weg zijn in beeld gebracht in het kader van de m.e.r. (Een kwestie van tijd, cultuurhistorische elementen en structuren in het gebied rond Eindhoven, Chris de Bont, Staringcentrum 1997). Deze is te beschouwen als een Standaard Archeologische Inventarisatie 2, als aanvulling op de Standaard Archeologische Inventarisatie 1, uitgevoerd door de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek.
Het MMA uit de Trajectnota/m.e.r. leidde tot aantasting van de gemeentelijke monumenten huize Voorbeek en de Leemerhoef te Aalst-Waalre en van het Rijksmonument de Mispelhoef te Acht-Eindhoven. Alle drie de monumenten kunnen in hun huidige vorm behouden blijven; Voorbeek door aanpassing van de aansluiting Waalre, Leemerhoef door een versmalling van het dwarsprofiel en Mispelhoef door het verleggen van de as in westelijke richting. In het Inpassingsplan wordt ingegaan op de wijze waarop rekening gehouden wordt met de monumenten bij inpassing van de snelweg.

Voordat met de daadwerkelijke verbreding van de weg wordt begonnen, wordt nader onderzoek verricht naar de bekende en de potentiële archeologische vindplaatsen. In overleg met de ROB zullen vindplaatsen op basis van aard, omvang en kwaliteit worden gewaardeerd om te bepalen of ze in aanmerking komen voor een uitgebreider onderzoek. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek bepaalt de ROB of de vindplaats in aanmerking komt voor behoud, al dan niet door toepassing van de wettelijke bescherming vanwege de Monumentenwet. Als een vindplaats voor behoud in aanmerking komt, zal eerst worden nagegaan of dit mogelijk is in combinatie met het wegontwerp. Als dat niet zo is wordt nader onderzoek verricht. In bijzondere gevallen zal, op indicatie van de ROB, overgegaan worden tot opgraving en eventueel conservering van vindplaatsen.
Nabij de weg ligt een drietal bekende archeologische vindplaatsen die voorgedragen kunnen worden voor bescherming middels de Monumentenwet 1988: het Laareind bij Aalst-Waalre (bewoningssporen Romeinse tijd), de Aalsterhut



en de grote heide (vuursteenvindplaatsen uit oude- en midden Steentijd). De vindplaats Laareind wordt net geraakt vanwege het verleggen van een fietspad. De gevolgen hiervan worden nog nader onderzocht. De vindplaats Groote heide, inmiddels voorgedragen voor Monumentenwet, wordt niet geraakt. Dit zelfde geldt voor de vindplaats Aalsterhut. Dit terrein, momenteel deels een verzorgingsplaats, wordt echter opnieuw ingericht voor natuurcompensatie. Bij de inrichting zal rekening gehouden worden met de hier aanwezige archeologische waarden.

Tijdens de aanlegfase van de weg zullen maatregelen genomen worden om de eventuele schade aan de monumenten en archeologische vindplaatsen door bijvoorbeeld heien en bemalen te voorkomen.

4.7 Duurzaam Bouwen

Algemeen

Naast de bovengenoemde mitigerende en compenserende maatregelen wordt nog een aantal, meer algemene, mitigerende maatregelen genomen voor wat betreft secundaire milieu-effecten. Dat zijn effecten die optreden op andere locaties als gevolg van de aanleg en het gebruik van de nieuwe verbeterde verbinding. Hierbij worden verkeersafhankelijke en verkeersonafhankelijke effecten onderscheiden.
Verkeersafhankelijke effecten zijn effecten als gevolg van het gebruik van de weg. Hiervan zal nauwelijks sprake zijn aangezien het hier een reeds bestaande weg betreft. Verkeersonafhankelijke effecten zijn effecten die te maken hebben met de wegaanleg. Belangrijke milieugevolgen hebben betrekking op materiaalgebruik.

Materiaalgebruik

Door de aanwezige spanningsvelden bij de toepassing van secundaire en alternatieve materialen ligt een keuze daarvoor niet altijd voor de hand. Hoewel er altijd gestreefd wordt naar een maximale inzet van secundaire en alternatieve materialen is dit niet altijd mogelijk. Voor Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant geldt dat secundaire materialen primair zo hoogwaardig mogelijk worden hergebruikt mits dat civieltechnisch, milieuhygiënisch en economisch verantwoord is.
De civieltechnische toepassing wordt pas aan de orde gesteld tijdens de ontwerpfase. Alle in deze nota genoemde materialen kunnen tijdens de ontwerpfase vervangen worden door alternatieve materialen. Pas als blijkt dat civieltechnische toepassing van een alternatief of secundair materiaal niet mogelijk is zullen alsnog de bekende primaire materialen worden toegepast.
Het Bouwstoffenbesluit geeft het kader aan waarbinnen materialen milieuhygiënisch kunnen worden toegepast. Rijkswaterstaat heeft een belangrijke voorbeeldrol bij het gebruik van secundaire materialen en wil de inzet van primaire materialen zo klein mogelijk houden.
Eén van de kerntaken van Verkeer en Waterstaat is het vormgeven aan het ontgrondingenbeleid, onder andere via het Structuurschema Oppervlaktedelfstoffen. In dit structuurschema zijn doelstellingen voor het gebruik van secundaire materialen opgenomen, waaronder de volgende:

- de milieuverantwoorde inzet van secundaire grondstoffen zal door alle partijen maximaal worden nagestreefd;
- toepassing van primaire materialen moet, indien mogelijk, verminderd worden;





• primaire grondstoffen zullen zo zuinig mogelijk moeten worden ingezet;
• secundaire materialen moeten op een verantwoorde wijze worden ingezet.

In het structuurschema wordt aangegeven dat de rijksoverheid het zuinig gebruik van primaire grondstoffen mede in beschouwing neemt bij de keuzes over reconstructies of aanleg van nieuwe infrastructuur.

Naast het verantwoord omgaan met materialen worden de onderwerpen energie, geluid, natuur&landschap en water, zoals beschreven in het nationale pakket duurzaam bouwen in de GWW sector, voor zover relevant in het ontwerp opgenomen.

5 OVERIGE ASPECTEN

5.1 Benutting: Spitsstroken Randweg Eindhoven

Vooruitlopend op de grootschalige ombouw in het kader van het TB Randweg Eindhoven is onderzoek verricht naar maatregelen die op korte termijn de ernstigste doorstromingsproblemen op de Randweg kunnen verminderen. Hiertoe is een principeplan opgesteld waarbij de huidige vluchtstrook wordt aangepast als rijstrook. Het verkeer krijgt hierdoor tijdens de spitsturen de beschikking over 3 in plaats van 2 rijstroken. Het is een oplossing die de verkeersproblemen verlicht maar zeker niet oplost.

Op hoofdlijnen bestaat het plan uit aanpassing van de verkeerssignalering, de bewegwijzering, aanleg van pechhavens en het plaatsen bewakingscamera's. De aanleg geschiedt op bestaand asfalt, met uitzondering van twee pechhavens die tot 2 meter. buiten de bestaande verharding reiken. In het kader van de uitvoering zullen ook een vijftal viaducten worden aangepast vanwege het ontbreken van vluchtstroken.

Rijkswaterstaat heeft mede op basis van akoestisch onderzoek een verzoek bij de betrokken gemeenten (Eindhoven, Veldhoven, Waalre) ingediend om de spitsstroken planologisch in te passen. Deze zogenaamde art.19 procedure is inmiddels gestart.

De uitvoering is voorzien in de periode medio 2002-2003. Ingebruikname zou dan eind 2003 kunnen volgen.

5.2 Stedenbouwkundige inpassing

In het gebied tussen knooppunt Batadorp en knooppunt De Hogt vinden op zowel Eindhovens als Veldhovens grondgebied een groot aantal ruimtelijke ontwikkelingen plaats. In dit kader is onderzocht welke verkeerskundige consequenties deze ontwikkelingen hebben voor het verkeerssysteem op de Randweg. Deze bevindingen zijn neergelegd in het rapport 'MEERhoven MET DE A2' (gemeente Eindhoven, februari 2001). Genoemd rapport is door rijkswaterstaat getoetst. Gebleken is dat de in het TB opgenomen ontwerpen voor de aansluitingen passen in deze toekomstige ontwikkelingen, met uitzondering van de aansluiting Veldhoven. Deze aansluiting voldoet in 2010 wel, mits aanvullende maatrgelen op het onderliggend wegennet worden genomen, maar raakt in 2020 overbelast. Daarnaast is bovendien het viaduct in de aansluiting Strijp marginaal gewijzigd. Mochten deze ruimtelijke ontwikkelingen zich inderdaad concreet aandienen dan zal een integrale studie onderzoek naar de totale verkeers- en vervoersproblematiek moeten worden uitgevoerd. In een dergelijk onderzoek dienen alle oplossingsrichtingen en bijbehorende milieueffecten te worden beschreven alvorens conclusies met betrekking tot de gewenste ontsluitingsproblematiek kunnen worden getrokken. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat hanteert in dit kader een terughoudend beleid waar het extra aansluitingen op het hoofdwegennet betreft.

In het gevoerde bestuurlijk overleg is afgesproken dat Rijkswaterstaat in een dergelijk integraal onderzoek zal participeren. Besluitvorming ten aanzien van de aansluitingen op het rijkswegennet zal in dit kader evenwel blijven voorbehouden aan de minister van verkeer en waterstaat.

Gezien de problematiek bij de aansluiting Veldhoven heeft de gemeente Eindhoven, mede namens de regionale partners, inmiddels verzocht om een aanvullende studie naar de toekomstige verkeersafwikkeling ter plaatse.

Onderdeel van de studie zou een extra aansluiting nabij de toekomstige wegkruising Meerenakkerweg moeten zijn, in relatie met de kruising Hurksestraat/Noord-Brabantlaan. Alhoewel het technisch mogelijk blijft een extra aansluiting op de parallelrijbaan te realiseren zal de uitkomst van de integrale studie, waarin alle alternatieven dienen te worden onderzocht , uitsluitsel moeten geven over de noodzakelijke maatregelen. Deze extra maatregelen zullen dan via een aanvullende wettelijk procedure mogelijk moeten worden.
Naast de aansluiting Veldhoven verwacht de gemeente Eindhoven op termijn ook problemen bij de aansluiting Welschap. Ook hiervoor geldt dat aanvullende studie uitsluitsel over knelpunten en oplossingen zal moeten geven. De in het TB gepresenteerde oplossing, die ook in 2020 functioneert, is dusdanig ontworpen dat de technisch gezien kan worden uitgebreid. Ook hiervoor geldt dat een en ander alleen middels een afzonderlijke wettelijke procedure kan worden gerealiseerd.
Op verzoek van de gemeente Veldhoven heeft een vergelijkbare technische toetsing van het ontwerp van knooppunt De Hogt plaatsgevonden. Gebleken is dat knooppunt De Hogt zodanig is ontworpen het technisch mogelijk blijft een aansluiting De Run te realiseren mist deze westelijk van de Runstraat is gelegen. Besluitvorming over een extra aansluiting is in dit TB overigens niet aan de orde.

5.3 Tracé/MER studie A2 Eindhoven-Vught en A2 Eindhoven-Budel

Voor deze beide tracé/mer-studies is in het jaar 2000 de startnotitie gepubliceerd. De Richtlijnen voor de MER zijn inmiddels vastgesteld. In beide studies wordt onderscheid gemaakt in korte en lange termijn maatregelen. Voor de korte termijn dient te worden gedacht aan benuttingsmaatregelen zoals bijvoorbeeld inhaalverbod vrachtverkeer, toepassen spitsstroken en toeritdosering. Voor de lange termijn worden grootschalige oplossingen in ogenschouw genomen die tot een duurzame en verkeersveilige oplossing leiden.
Naar verwachting is de planstudiefase in 2003 afgerond, waarna besluitvorming conform de tracéwetprocedure zal plaatsvinden.



6 BESLUITVORMINGSPROCEDURE

De besluitvormingsprocedure m.b.t. het tracé van de A2 Randweg Eindhoven is vastgelegd in de Tracéwet (gewijzigd bij wet van 15 oktober 2000). Deze procedure is aangegeven in figuur 3. Thans verkeert de procedure in de fase waarin het voorkeurstracé van de verantwoordelijke minister is uitgewerkt tot Tracébesluit. Het Tracébesluit wordt toegzonden aan aan de beide Kamers der Staten-generaal, de provincie Noord-Brabant, de gemeenten Eindhoven, Best, Veldhoven en Waalre en het waterschap De Dommel. Het Tracébesluit wordt binnen een week na toezending ter inzage gelegd bij deze instanties.
De mogelijkheid bestaat om binnen zes weken na bekendmaking van het Tracébesluit in de Staatscourant beroep aan te tekenen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Vertaald voor de A2 Randweg Eindhoven zijn de data en beslismomenten (besluitvormingsprocedure conform de Tracéwet) in de figuur op de volgende pagina aangegeven.

Bekendmaking en ter inzage legging Startnotitie.	25 augustus 1994
Inspraak; **Advies Cie-m.e.r./wettelijke adviseurs.**	1 november 1994
Vaststelling richtlijnen door Bevoegd Gezag (minister VenW/VROM).	27 februari 1995
Opstellen Trajectnota/MER; **Bestuurlijk overleg;** **Aanvaarding door Bevoegd Gezag.**	februari 1995 - maart 1998
Bekendmaking en ter inzage legging Trajectnota/MER; **Voorlichting, inspraak, hoorzittingen;** **Advies door wettelijke adviseurs;** **Toetsingsadvies Cie-m.e.r.;** **Advies door betrokken overheden.**	april 1998 - september 1998
Standpuntbepaling minister van V&W en VROM m.b.t. voorkeurstracé; **Uitwerking tot Ontwerp-tracébesluit (OTB).**	22 mei 2000
Toezending OTB aan betrokken overheden; **Bekendmaking en terinzagelegging OTB;** **Standpuntbepaling betrokken overheden;** **Inspraak (voor een ieder en gedurende 8 weken)**	OTB 1 december 2001
Vaststelling Tracébesluit door Bevoegd Gezag. **Toezending Tracébesluit aan Staten Generaal en betrokken overheden;** **Terinzagelegging Tracébesluit;**	januari 2003
Beroepsmogelijkheid belanghebbenden bij afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.	6 weken na bekendmaking TB in de Staatscourant

Figuur 5: Besluitvormingsprocedure volgens de Tracéwet

DE BIJLAGEN





BIJLAGEN

1 Standpunt A2 Tangenten Eindhoven

2 Inspraakreacties en bestuurlijke adviezen op de Trajectnota/MER A2 Tangenten Eindhoven en het OTB A2/A27 Randweg Eindhoven

3 Ontwerp infrastructuur

4 Effecten van wijzigingen ten opzichte van de Trajectnota

5 Wet geluidhinder

6 Akoestisch onderzoek Randweg Eindhoven met errata (3 seperate bijlagen)

7 Onderzoek risico's vervoer gevaarlijke stoffen

8 Onderzoek luchtkwaliteit

9 Aansluiting Philips

10 Landschaps- en Compensatieplan Randweg Eindhoven (seperate bijlage)

11 Waterbeheerplan Randweg Eindhoven (seperate bijlage)

BIJLAGE 1

Standpunt ministers Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordering en Milieubeheer (VROM) van 22 mei 2000

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA Den Haag

Contactpersoon *Doorkiesnummer*

Datum *Bijlage(n)*
22 mei 2000 -
Ons kenmerk *Uw kenmerk*
DGP/VI/U.00.01516 -
Onderwerp
Standpunt Tangenten Eindhoven

Geachte voorzitter,

Overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 9 en 11, eerste lid van de Tracéwet informeer ik u hierbij mede namens mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), over het standpunt inzake de Trajectnota/MER Tangenten Eindhoven. De tangenten Eindhoven betreffen de hoofdwegen A2 en A67 rond Eindhoven. Op de tangenten komt een groot aantal doorgaande routes samen (A2, A67 en A58), waarbij de A2 en de A58/A67 onderdeel zijn van een achterlandverbinding. In de toekomst wordt de A50 op dit wegennet aangesloten door het knooppunt Bokt.

1 Inleiding

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) is het hoofdwegennet rond Eindhoven opgenomen als studieproject. De bestaande tangenten zijn indicatief aangeduid als “te verbreden”, terwijl de Oosttangent (A50) als “aan te leggen autosnelweg” is aangeduid. Deze studie is gestart onder de naam Tangenten Eindhoven en betreft een onderzoek naar de problemen en oplossingen zowel aan de oostkant als aan de westkant van Eindhoven.

De Trajectnota/MER Tangenten Eindhoven doorloopt de procedure van de Tracewet, waarin de procedure van de milieu-effectrapportage is geïntegreerd. Op grond van deze procedure is de trajectnota ter inzage gelegd en hebben burgers kunnen reageren. Tevens is de nota om advies aangeboden aan de wettelijke adviseurs, waaronder de betrokken gemeenten, de provincie Noord-Brabant en de commissie voor de milieueffectrapportage. Het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) is om een rapport van bevindingen gevraagd. Tenslotte is naar aanleiding van het MIT 1999-2003 een aanvullende benuttingenstudie verricht naar de mogelijkheden voor benutting en versobering



2 Probleemanalyse

De congestiekans lag in 1992, afhankelijk van de plaats op de tangenten, tussen de 7 en 19%. De congestienorm van 2% voor een achterlandverbinding werd en wordt daarmee niet meer gehaald. De congestie wordt veroorzaakt door capaciteitsproblemen op de tangenten zelf en door terugstuwing vanaf de vele knooppunten en aansluitingen. Verkeersafwikkelingsproblemen op de bestaande tangenten leiden tot sluipverkeer en het gebruik van alternatieve routes, met name op de corridor Kennedylaan, Ring Oost en Leenderweg en de wegverbindingen op de as Nuenen-Geldrop.

In een eerste fase van de tracéstudie zijn de meest perspectiefrijke alternatieven onderzocht, waarbij sprake is van de aanleg en/of verbreding van grootschalige infrastructuur. De resultaten van het onderzoek naar deze zogenaamde infrastructuuralternatieven zijn vastgelegd in de Notitie Nieuwe Infrastructuur (NNI). Geconcludeerd werd dat verbreden van de bestaande tangenten het meeste perspectief bood voor een nadere uitwerking in de Trajectnota/MER. De problemen werden zo het beste opgelost zonder grote nieuwe problemen op het gebied van natuur en milieu op te roepen. De ministers van VROM en V&W hebben bij brief van 14 november 1997 aangegeven op hoofdlijnen in te stemmen met de conclusie van de NNI. Dit standpunt was mede gebaseerd op de adviezen vanuit de regio, waaruit bleek dat de regionale overheden zich op hoofdlijnen konden vinden in de conclusie van de NNI.

De keuze voor een verbetering van de bestaande tangenten betekent dat er verkeersproblemen blijven bestaan aan de oostzijde van de regio, te weten het gebied tussen Eindhoven en Helmond en rondom Helmond. Het gaat daarbij echter primair om regionaal verkeer. Voorzover de problematiek veroorzaakt wordt door het doorgaande verkeer zal het Rijk uiteraard zijn verantwoordelijkheid niet uit de weg gaan. Echter de regio heeft een primaire taak bij de oplossing van de problemen met betrekking tot het regionaal verkeer. Overigens geeft de NNI aan dat verbreding van de bestaande tangenten leidt tot een aanzienlijke verbetering van de afwikkeling van het regionaal verkeer.

De verbetering van de bestaande tangenten heeft betrekking op het traject van knooppunt Ekkersweijer tot en met knooppunt Leenderheide en is onderdeel van de belangrijke achterlandverbinding A2 met daaraan gekoppeld een congestienorm van 2%. De tangenten kennen een groot aantal aansluitingen en knooppunten met korte onderlinge afstanden. Het hoofdwegennet heeft als schakel in de verplaatsingsketen in principe een verkeersdoorstroomfunctie en is primair bedoeld om verplaatsingen over grote afstanden op een vlotte en veilige wijze mogelijk te maken. Het verkeer op de Tangenten bestaat voor 40 à 50% uit doorgaand verkeer en voor 50 a 60% uit intern en extern verkeer. Dit geldt zowel in 1994 als qua verwachting voor 2010.

De congestiekans zal door de sterke groei van het verkeer op de bestaande rijkswegen, tot plaatselijk circa 140.000 motorvoertuigen in 2010, sterk toenemen. Inmiddels worden bijvoorbeeld op de zuidtangent intensiteiten gemeten die de prognosecijfers voor 2010 benaderen. De concurrentiepositie van het openbaar vervoer verbetert iets ten opzichte van de auto, maar biedt weinig soelaas voor de problemen op de Tangenten. Op alle wegvakken zal de congestiekans (ruim) boven de 10% liggen en op veel plaatsen zal die kans zelfs stijgen tot 30%. Door de vele weefbewegingen die plaatsvinden op de tangenten ontstaan problemen met in- en uitvoegend verkeer. Bovendien voldoet

de huidige weg niet aan de huidige normen voor wegontwerp. De verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet verslechtert sterk. De verkeersveiligheid neemt af. Als gevolg van de vertragingen zal de bereikbaarheid afnemen en het economisch belangrijke verkeer zal steeds grotere verliezen lijden.

3 Onderzochte alternatieven en varianten

In de Trajectnota zijn zes verschillende alternatieven uitgewerkt, waarvan een aantal nog varianten kent:

0 Nul alternatief: Autonome ontwikkeling op de Tangenten tot het jaar 2010

1 Nulplusalternatief: Geen verbreding van de bestaande tangenten, maar wel aanvullende maatregelen voor beter gebruik van de weg (bijvoorbeeld gebruik vluchtstrook in de spits) en terugdringing autogebruik (verbeteren openbaar vervoer en fietsverkeer)

2 2X4 alternatief: Verbreding van de tangenten naar 2X4 rijstroken

3 Vrachtalternatief: Verbreding van de tangenten naar 2X3 rijstroken en aanleg van rijbanen voor vrachtverkeer op de A2 (2X1) aan de binnenzijde van het wegprofiel.

3a Vrachtalternatief met Antwerpen: Variant op alternatief 3, waarbij de vrachtrijbanen tevens worden aangesloten op de A67 van en naar Antwerpen.

4 Doorgaand alternatief (4X2 rijstroken): Uitbreiding van de bestaande tangenten (2X2) met rijbanen voor doorgaand verkeer op de A2 (2X2) aan de binnenzijde van het wegprofiel.

4a Doorgaand alternatief (4X2 rijstroken): Variant op alternatief 4, waarbij de doorgaande rijbanen tevens worden aangesloten op de A67 van en naar Antwerpen.

5 Meest Milieuvriendelijke Alternatief (4X2 rijstroken): De basis hiervoor is alternatief 4a met aanvulling van een aantal milieumaatregelen (meer geluidswerende voorzieningen, verlaging van maximum snelheid, enigszins smaller wegprofiel). Verder onderscheidt dit alternatief zich van 4a door uit te gaan van een verschuiving bij Ooievaarsnest en een maaiveldligging van de zuidtangent en terugdringing autogebruik als bij alternatief 1.

Tussen de aansluiting Veldhoven-Zuid en knooppunt De Hogt grenzen de tangenten in het oosten aan de woonwijk Ooievaarsnest en in het westen aan bedrijventerrein De Run. Voor de alternatieven 2 tot en met 4 is een variant in beschouwing genomen, waarbij de uitbreiding van de infrastructuur niet vanuit het midden van de weg, maar meer in westelijke richting plaatsvindt (varianten 2v,3v,3av,4v,4av). In alternatief 5 is reeds van deze verschuiving uitgegaan.
Voor de zuidtangent is een ligging van de weg op maaiveldhoogte in plaats van een hoge ligging mogelijk (varianten 2m, 4m, 4am). Voor alternatief 3 en 3a is deze maaiveldligging niet nader onderzocht. In alternatief 5 is reeds van de maaiveldligging van de zuidtangent als basis uitgegaan.
Voor de Poot van Metz zijn zowel een variant op maaiveldhoogte als een verdiepte ligging van de weg beschouwd. Voor de zuidtangent is dat gedaan voor een verdiepte ligging bij Aalst. Deze zogenaamde verticale verschuivingsvarianten zijn op hoofdlijnen onderzocht.

4 Vergelijking van alternatieven en varianten

In de tabellen 1 en 2 wordt het eindresultaat van een vergelijking van de effecten gepresenteerd die optreden bij de verschillende alternatieven en varianten. De rangorde is als superscript weergegeven. Voor de beoordeling dient de situ-



atie in 2010, het nulalternatief, als referentie. De beoordeling is in principe uitgevoerd op een zevenpuntsschaal waarbij de absolute scores zoveel mogelijk evenredig over deze schalen zijn verdeeld. In het effectenoverzicht van de varianten zijn alleen die effecten opgenomen waarbij er een verschil is tussen een variant en het basisalternatief.

tabel 1: Integraal overzicht van de effecten trajectnota/MER Tangenten Eindhoven

altenatieven criterium	0 nulplus	1 nulplus	2 2x4	3 vracht	3a vracht-variant	4 door-gaand	4a doorg.-variant	5 MMA
Verkeer en vervoer en economie								
• mobiliteit	0^{3}	0^{1}	0^{6}	0^{3}	0^{3}	0^{6}	0^{6}	0^{2}
• bereikbaarheid	0	0	+++	+++	++	+++	+++	+++
• economie	0^{8}	$+^{7}$	$+++^{1}$	$++^{6}$	$++^{4}$	$++^{4}$	$++^{1}$	$+++^{1}$
Woon-en leefmilieu								
• Verkeersveiligheid	0	+	+++	++	++	+++	+++	+++
• Geluid en trillingen	0^{8}	$+^{7}$	$+^{2}$	$+^{3}$	$+^{6}$	$+^{3}$	$+^{5}$	$++^{1}$
• Luchtkwaliteit	0	0	+	+	+	+	+	++
• Vervoer gevaarlijke stoffen	0	0	0	0	0	0	0	0
• Sociale beleving	0	0	++	++	+	+	+	++
• Overige milieu-effecten	0	-	---	---	---	---	---	---
Natuur en landschap								
• A-biotisch milieu	0	0	--	--	--	--	--	--
• Biotisch milieu	0	0	-	--	--	--	--	--
Landschap	0	0	0	--	--	-	-	0
• Cultuurhistorie	0	0	-	--	--	--	--	--
Overig ruimtegebruik								
• Wonen en werken	0^{1}	0^{1}	$-^{3}$	$---^{6}$	$---^{6}$	$---^{6}$	$---^{4}$	$---^{4}$
• Recreatie	0	0	--	--	--	--	--	--
Kosten x miljoen gulden	150	215	1290	1470	1590	1360	1340	1350

tabel 2: Effectenoverzicht varianten

variant	ooievaarsnest					maaiveldligging		
criterium	**2v**	**3v**	**3av**	**4v**	**4av**	**2m**	**4m**	**4am**
Verkeer en vervoer								
• bereikb. Lokaal verkeer	0	0	0	0	0	-	-	-
Woon-en leefmilieu								
• Trillingen	0	0	0	-	-	0	0	0
• Sociale beleving	+	+	+	+	+	+	+	+
Natuur en landschap								
• A-biotisch milieu	0	0	0	-	0	0	0	0
• Biotisch milieu	0	0	0	-	+	0	0	0
• Landschap	+	+	+	+	+	+	0	0
Overig ruimtegebruik								
• Wonen en werken	0	-	-	-	-	0	0	0
Kosten x miljoen gulden verschil met basisalt.)	+5	+27	+26	+23	+20	-31	-18	-17

\+ = variant scoort beter dan het basisalternatief
0 = variant scoort neutraal ten opzichte van het basisalternatief
\- = variant scoort slechter dan het basisalternatief

5 Besluitvorming

5.1 Advies commissie mer

De Commissie mer is van oordeel dat de essentiële informatie in het MER aanwezig is. De commissie heeft de Notitie Nieuwe Infrastructuur beschouwd als onderdeel van het MER. Verder is dit MER een goed voorbeeld van "trechtering", waarbij belanghebbenden in brede zin van het woord, vanaf het begin een rol hebben gespeeld. De mitigerende en compenserende maatregelen zijn goed uitgewerkt en gebaseerd op lokale kennis.

De commissie adviseert om gedurende de verdere besluitvorming aandacht te besteden aan het onderscheid tussen lange afstandsverkeer en doorgaand verkeer. In de nota wordt lange afstandsverkeer eenvoudig gedefinieerd als doorgaand verkeer. Daarnaast adviseert de Commissie om inzicht te geven in de effectiviteit van doelgroepstroken. Tenslotte geeft de Commissie in overweging om inzicht te geven in de mogelijkheid om op de tangenten gebruik te maken van nieuwe technische voorzieningen als verkeersbeïnvloeding en automatische voertuiggeleiding.

Bij de verdere uitwerking van het gekozen alternatief geeft de Commissie gezien de effecten op het woon- en leefmilieu als aandachtspunt mee de nadere hoogteligging, de uiteindelijke breedte van het profiel en de wijze van vormgeving van aansluitpunten.

5.2 Rapport van bevindingen Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur

Het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) concludeert in het Rapport van Bevindingen dat gezien de huidige en toekomstige congestiekansen op de Tangenten Eindhoven de functie van dit tracé, als belangrijke schakel in het hoofdwegennet, in het geding is. Het OVI is dan ook van mening dat de problematiek van de Tangenten Eindhoven op afzienbare termijn aangepakt dient te worden. Het OVI ondersteunt, uit oogpunt van mobiliteitsdoelstellingen en gezien het oplossend vermogen van de gepresenteerde alternatieven, nadrukkelijk de inperking die in de nota is aangebracht om de oplossing te zoeken in een aanpassing van de bestaande infrastructuur. Aan deze keuze zou een drietal consequenties verbonden moeten worden. Ten eerste acht het OVI het van belang dat, gezien de functie van de west- en zuidtangent als onderdeel van een nationale en internationale verbinding, ruimtelijke en infrastructurele beslissingen van rijk en regio met betrekking tot de omgeving Eindhoven worden geënt op een accommodatie van deze tangenten. Het alsnog onvermijdelijk worden van de aanleg van een oosttangent moet zoveel mogelijk worden voorkomen. Ten tweede vindt het OVI het tot de verantwoordelijkheid van de rijksoverheid behoren om te zorgen voor een zorgvuldige inpassing van het tracé. Ten derde zou moeten worden bezien in hoeverre de problematiek aan de oostzijde voor rijkssubsidie in aanmerking kan komen. Het optimaal faciliteren van het doorgaand verkeer, het zorgdragen voor een zo goed mogelijk inpassing en dimensionering van het tracé en het waarborgen van de samenhang met andere projecten staan in de afweging van het OVI centraal. Het OVI spreekt een voorkeur uit voor het MMA met een verschuiving bij Ooievaarsnest, een verhoogde ligging van de zuid-tangent en een aansluiting op Antwerpen. Dit alternatief lost de problematiek afdoende op. Het biedt een goede facilitering van het doorgaand en internationaal verkeer, mede door het scheiden van doorgaand en overig verkeer en de aansluiting Antwerpen, en optimaliseert het woon- en leefmilieu.

5.3 Adviezen gemeenten en provincie Noord-Brabant

De gemeenten, provincie Noord-Brabant en het Samenwerkingsverband Regio



Eindhoven (SRE) spreken over het algemeen een voorkeur uit voor het MMA. Daarbij wordt met name aandacht gevraagd voor stedelijke en landschappelijke inpassing, terugdringen van het ruimtebeslag en maatregelen met betrekking tot het tegengaan van geluidshinder.
Daarnaast wordt gewezen op de medeverantwoordelijkheid van het Rijk voor een oplossing van de verkeersproblematiek aan de oostzijde van Eindhoven. De gemeente Waalre dringt aan op heroverweging van de oosttangent.
Met betrekking tot de zuidtangent wordt door de betrokken gemeenten een voorkeur uitgesproken voor een hoge ligging, maar er is geen eenstemmigheid over de exacte ligging.
Er zijn conflicterende adviezen met betrekking tot de westtangent. De gemeente Veldhoven dringt aan op een verdiepte ligging van een deel van de Poot van Metz. De gemeente Eindhoven verwacht hiervan ook negatieve effecten voor het milieu.

5.4 Inspraakreacties

De inspraakreacties zijn vooral gericht op de geluids- en de ruimtelijke effecten. Tevens wordt er op aangedrongen de oosttangent in heroverweging te nemen.

5.5 Onderzoek naar benutting en versobering

Onderzoek naar mogelijkheid voor benutting en beperkte uitbreiding van de huidige tangenten heeft opgeleverd dat dit geen duurzame oplossing biedt.
Onderzoek naar de mogelijkheden tot versobering toont aan dat door aanpassingen van het ontwerp het ruimtebeslag op een aantal punten beperkt kan worden. Dit betreft met name de knooppunten en de parallelbanen.

5.6 Standpunt

Op basis van de informatie uit de trajectnota, de ontvangen adviezen en reacties en afweging van alle belangen kom ik tot het volgende standpunt:
Het meest milieuvriendelijke alternatief met 4x2 rijstroken verdient de voorkeur (zie 6.1).
Belangrijke onderdelen van het MMA zijn:

- Een keuze voor de variant met aansluiting van de doorgaande baan richting Antwerpen (zie 6.2).
- Bij de maatregelen tegen geluidshinder wordt als streefwaarde een maximale geluidsbelasting van 55 dB(A) gehanteerd (zie 6.3).
- Er wordt rekening gehouden met de ecologische functie van onder andere de Dommel en de Tongelreep (zie 6.4).

Tevens wordt in afwijking van het MMA gekozen voor:

- Een hoge ligging van de hoofdrijbaan van de zuidtangent ter hoogte van Aalst. De parallelbanen worden daar waar mogelijk op maaiveld worden aangelegd (zie 6.5).
- Versmalling van het dwarsprofiel door het achterwege laten van de doorgaande bomenrij in de tussenbermen en een keuze voor stedelijk vormgegeven parallelbanen (zie 6.6).
- Een wegontwerp van in principe 120 km/h, maar op de parallelbaan tussen de aansluiting Strijp en knooppunt Leenderheide 80 km/h(zie 6.7).
- Bij knooppunt Ekkerswijer wordt het principe van een doorgaande A2 losgelaten. Het knooppunt de Hogt wordt 100 meter naar het zuiden verschoven (zie 6.8)
- De weg wordt in principe symmetrisch verbreed (zie 6.9)
- Voor alle aansluitingen wordt gezocht naar ruimtebesparende varianten (Haarlemmermeeroplossingen). Dit geldt in het bijzonder voor de aansluiting bij de Aalsterweg.

6 Overwegingen

6.1 Nut en noodzaak van het MMA.

De west- en zuidtangent zijn onderdeel van het stelsel van achterlandverbindingen en dienen daarmee op een kwaliteitsniveau van 2% congestiekans te komen. De west- en zuidtangent zijn in dit kader voldoende probleemoplossend, zoals blijkt uit de NNI.

Met het OVI ben ik van mening dat het zo optimaal mogelijk benutten van bestaande infrastructuur hier de voorkeur verdient.
Aan de keuze voor verbetering van de bestaande tangenten, een doorgaande verbinding aan de westzijde, dienen consequenties te worden verbonden, zoals ook door het OVI wordt geadviseerd. Dit betreft het enten van de ruimtelijke en infrastructurele beslissingen van Rijk en regio op de voorziene accommodatie. Het alsnog onvermijdelijk worden van de aanleg van de oosttangent moet daarbij zoveel mogelijk worden voorkomen. De verkeersproblematiek aan de oostzijde, die primair een regionaal karakter heeft, mag niet worden opgelost met het creëren van nieuwe landelijke infrastructuur en zal met name door de regionale overheden opgelost moeten worden. Met betrekking tot de oostzijde van Eindhoven geldt een terughoudend beleid voor ontwikkelingen die de aanwezig concentratie aan natuur- en bosgebieden (EHS) direct of indirect kunnen aantasten. Het Rijksbeleid staat ingrepen in en in de onmiddellijke nabijheid van de EHS niet toe, indien deze de wezenlijke kenmerken en waarden daarvan aantasten. Alleen bij een ander zwaarwegend maatschappelijk belang kan daarvan worden afgeweken. De aanwezigheid van een dergelijk belang moet vooraf op basis van onderzoek worden vastgesteld. Hierbij moet tevens worden nagegaan of aan dit belang niet elders of op een andere wijze kan worden tegemoet gekomen.

Als belangrijke voorwaarden voor de oplossing heb ik, conform het advies van het OVI, gesteld dat een goede facilitering van het doorgaand verkeer dient te worden gewaarborgd; dat er een goede inpassing van het tracé plaatsvindt, waarbij met name aandacht nodig is voor de dimensionering van het dwarsprofiel en het ruimtebeslag.

Het nulplus alternatief is niet gekozen, omdat dit alternatief resulteert in een congestiekans in 2010 van 30%. Met betrekking tot het vrachtalternatief met aansluiting Antwerpen geldt dat dit alternatief geen restcapaciteit heeft. De overige alternatieven resulteren alle in een oplossing van de congestie, de congestiekans wordt nihil. Het doorgaand alternatief en het MMA voorzien in een scheiding van doorgaand en overig verkeer. In de 2X4 variant is dit niet het geval. De vrachtvariant gaat uit van een scheiding van het vrachtverkeer van het overig verkeer. Een scheiding van doorgaand en overig verkeer wordt hiermee niet geheel aangebracht. Alleen het doorgaand alternatief en het MMA voorzien in een scheiding van doorgaand en overig verkeer en bieden daarmee een duurzame facilitering van het doorgaande verkeer, ook na 2010. Op het gebied van woon- en leefmilieu scoort het MMA beter dan het doorgaand alternatief. Daarom biedt het MMA een betere oplossing voor de problematiek dan het doorgaande alternatief.

6.2 Aansluiting van de doorgaande baan richting Antwerpen.

Het realiseren van een aansluiting met Antwerpen verdient de voorkeur.
De financiële consequenties voor het MMA zijn zelfs positief, in die zin dat de



oplossing met aansluiting goedkoper is. Daarnaast heeft een uitwisseling met Antwerpen verkeerskundig gezien grote voordelen in termen van een betere aansluiting van het landelijk hoofdwegennet op het internationale net.

6.3 Geluidshinder en geluidsmaatregelen

Voortvloeiend uit de Wet Geluidhinder geldt voor reconstructie van een weg een grenswaarde van 55 dB(A) als maximale geluidsbelasting aan de gevel. Deze grenswaarde is in feite een voorkeursgrenswaarde daar er ontheffingen mogelijk zijn (in de vorm van de zogenaamde hogere vastgesteld waarde).
De keuze voor zo mogelijk handhaving van de grenswaarde bij het MMA heeft geleid tot een fors pakket aan geluidwerende maatregelen. De totale omvang van de maatregelen bedraagt ongeveer het dubbele van de omvang in een vergelijkbaar alternatief. Dit omdat in de andere alternatieven de voorgestelde geluidwerende voorzieningen geënt zijn op reeds eerder vastgestelde hogere waarden. In het MMA zullen vele woningen een lagere geluidsbelasting ondergaan of er zelfs ten opzichte van de huidige situatie op vooruit gaan. Ondanks deze forse inspanning wordt de grenswaarde niet overal gehaald. In de verder uitwerking zal gezocht worden naar alternatieve vormen en plaatsen van geluidwerende voorzieningen teneinde op die betreffende lokaties de geluidsbelasting verder terug te dringen. De eindsituatie is per saldo beter dan de situatie in 1994. Hiermee is niet alleen de toename van de geluidshinder weggenomen, maar tevens een verbetering tot stand gebracht.
Indien te zijner tijd blijkt dat de geluidsbelasting hoger is dan oorspronkelijk was berekend, worden er bij reconstructie van de weg of in het kader van het regulier onderhoud, de op dat moment bestaande technieken ingezet om deze overschrijding te beperken.

6.4 Landschappelijke inpassing en ecologische verbindingen

Er zal worden gezorgd voor een goede inpassing van de west- en zuidtangent, teneinde de nadelige effecten van verbreding op de belevingswaarde, de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van de doorsneden gebieden voor de mens en voor de flora en de fauna te verminderen. Dit in verband met het grote belang van de belevings-, gebruiks- en toekomstwaarde van de stadsregionale groenstructuren. Planontwikkelingen van derden kunnen op kosten van deze instanties in het ontwerp worden opgenomen.
De Dommel en de Tongelreep hebben een belangrijke functie binnen de Ecologische Hoofdstructuur. Deze functie wordt in het ontwerp gerespecteerd. De exacte maten van de overspanningen en andere mitigerende maatregelen worden bij de uitwerking nader bepaald.

6.5 Hoogteligging noord-, west- en zuidtangent

De noord-, west- en zuidtangent (ter hoogte van Aalst) hebben in de bestaande situatie over grote lengte een hoge ligging. Het overige deel ligt op maaiveld. In het MMA werd uitgegaan van een lage ligging van de zuidtangent. In de toekomstige situatie wordt in afwijking hiervan ook gekozen voor een hoge ligging van de zuidtangent. Bovendien worden de parallelbanen stedelijk vormgegeven en zullen vanwege de gewenste relatie met de omgeving daar waar mogelijk op maaiveld worden gelegd.

Het verleggen van de zuidtangent ter hoogte van Aalst naar maaiveldniveau, overeenkomstig het MMA, leidt weliswaar tot een kostenbesparing, een enigszins beperkter ruimtebeslag en een positieve beoordeling door de direct omwonenden, maar een groot nadeel aan deze variant is echter dat de regionale en

lokale kruisende wegen, voor onder andere langzaam verkeer, verhoogd of verdiept moeten worden. Het regionale en lokale verkeer zal dan een hoogte verschil moeten overbruggen. Bovendien vraagt de aanleg van de verhoogde of verdiepte kruisende verbindingen ook nog de nodige extra ruimte met alle gevolgen van dien.
Een verdiepte ligging van de westtangent ter hoogte van de Poot van Metz beoogt de verwachte milieueffecten van de verbredingsalternatieven op het woon en leefmilieu en op de ruimtelijke structuur te verminderen. Opvallend is dat de woongebieden tegenover industriegebieden liggen en omgekeerd. De weg markeert als het ware twee onafhankelijk van elkaar tot stand gekomen stedenbouwkundige ontwikkelingen van de gemeente Eindhoven en Veldhoven. Gelet op de geringe winst voor het woon en leefmilieu en de ruimtelijke structuur, de mogelijke verslechtering van het abiotisch milieu en gelet op de zeer hoge uitvoeringskosten wordt een verdiepte ligging van de Poot van Metz niet als reëel beschouwd en is ook geen onderdeel van het MMA.

6.6 Aanpassing dwarsprofiel

Het MMA (4X2 oplossing) vergt extra ruimte ten opzichte van een 2X4 oplossing. Bij het opstellen van het Ontwerp-tracébesluit zal daarom het dwarsprofiel in afwijking van het MMA worden versmald door het achterwege laten van de doorgaande bomenrij in de tussenbermen en het stedelijk vormgeven van de parallelbanen.
De scheiding van doorgaand en overig verkeer biedt de mogelijkheid om tussen de aansluiting Strijp en knooppunt Leenderheide de parallelbanen een meer stedelijk ontwerp en een meer stedelijke functie te geven. Dit traject omvat het meest verstedelijkt deel van de Tangenten Eindhoven.
Bij de stedelijke vormgeving van parallelbanen gelden de volgende uitgangspunten: Ontwerpsnelheid van 80 km/h; Rijstroken van 3,10 m breed; Andere uitvoering van aansluitingen (zie 6.9); Geen vluchtstrook (maar wel vluchthavens); Geen geleiderail (behalve op en onder de kunstwerken); Geen verkeerssignalering; Vanwege de gewenste relatie met de omgeving wordt de parallelbaan zoveel mogelijk op maaiveld gelegd en krijgen indien nodig zowel hoofdrijbaan als parallelbanen zelfstandige geluidwerende voorzieningen.
Overigens blijft het ontwerptechnisch in principe mogelijk om de hoofdrijbaan met 1 extra rijstrook uit te breiden. De noodzaak hiervan is echter thans niet aanwezig.

6.7 Aanpassing maximum rijsnelheid

In verband met de scheiding van doorgaand en overig verkeer en een nadrukkelijke keuze om deze scheiding ook te laten doorwerken in de vormgeving van de hoofdrijbaan als achterlandverbinding en de parallelbaan met een meer stedelijke functie, wordt gekozen voor een ontwerpsnelheid van in principe 120 km/h en in afwijking van het MMA op de parallelbaan tussen de aansluiting Strijp en knooppunt Leenderheide in principe 80 km/h.

6.8 Vormgeving knooppunten

In afwijking van het MMA wordt het ontwerp van de knooppunten aangepast, waardoor de ruimtelijke inpassing in de bestaande situatie eenvoudiger wordt en besparingen mogelijk zijn.
Voor knooppunt Ekkerswijer wordt daartoe het principe losgelaten van een doorgaande A2; Het recent aangelegde huidige knooppunt wordt daardoor zoveel mogelijk intact gelaten. Het knooppunt de Hogt wordt 100 meter naar het zuiden verschoven, waardoor een betere inpassing mogelijk wordt. Hierbij

worden de woningen in Ooievaarsnest overeenkomstig het MMA gespaard zonder dat dit ten koste gaat van bedrijven op bedrijventerrein de Run. De effecten op flora en fauna zijn licht positief, zodat minder compensatie nodig is.

6.9 Symmetrische verbreding

In principe zal de weg symmetrisch worden verbreed.
Ook ter hoogte van Waalre wordt vooralsnog gekozen voor symmetrische verbreding.. Door het stedelijk vormgeven van de parallelbanen, wordt het ruimtebeslag aan de kant van Waalre beperkt. Aan de noordzijde worden hierdoor waterwingebied, een motel, landgoed Eikenburg en een golfbaan zo veel mogelijk ontzien.
Er is bij de woonwijk Zeelst en het bedrijventerrein de Hurk niet gekozen voor een oostwaartse verschuiving van de weg, omdat dit ten koste gaat van daar aanwezige (bedrijfs)bebouwing op het bedrijventerrein De Hurk. Bovendien leidt verschuiving tot een ongewenst bochtig verloop van de weg. Gelet op de beperkte effecten van een oostwaartse verschuiving van de weg te hoogte van Zeelst op het woon en leefmilieu van Zeelst en vanwege de ernstige gevolgen voor het ruimtegebruik aan de oostzijde is van een verschuiving afgezien.

6.10 Aansluitingen

Voor alle aansluitingen geldt dat het ontwerp nog kritisch bekeken wordt op ruimtebeslag. Vanwege het stedelijk vormgeven van de parallelbanen kunnen naar verwachting op meerdere plaatsen de ruimtebesparende Haarlemmermeer-oplossingen ontworpen worden. Dit geldt in het bijzonder voor de aansluiting op de Aalsterweg.

7 Kosten

Tangenten Eindhoven behoort tot categorie 1 van het MIT 2000-2004 en waarvoor dus het voornemen bestaat om deze uit te voeren in de periode tot 2010. Daartoe is voor dit project een taakstellend budget gereserveerd van 1226 mln gulden (prijspeil 1999). Het bovenstaande standpunt kan worden uitgewerkt binnen het taakstellend budget.

8 Verdere procedure

Het standpunt zal worden uitgewerkt in een Ontwerp-tracébesluit. Aangezien het hier onder meer gaat om een nadere invulling van het nieuwe systeem van 4x2 rijstroken, waarvan 2x2 rijstroken in de vorm van stedelijke rijstroken, zal een en ander gepaard gaan met aanvullende onderzoeken. Naar alle waarschijnlijkheid zal dit ruim een jaar in beslag nemen en betekent dit een overschrijding van de wettelijke termijnen. Ik streef ernaar het ontwerp-tracébesluit medio 2001 ter inzage te leggen.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben ingelicht.

Hoogachtend,
Minister van Verkeer en Waterstaat



T. Netelenbos

BIJLAGE 2

Inspraakreacties en adviezen op Trajectnota/MER A2 Tangenten Eindhoven en Ontwerp-Tracébesluit Randweg Eindhoven

Trajectnota/MER A2 Tangenten Eindhoven

2.1 Hoofdlijnen uit de inspraak inzake de Trajectnota/MER Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat

2.2 Bestuurlijke adviezen provincie Noord-Brabant, gemeenten, SRE en waterschap De Dommel op Trajectnota/MER

2.3 Schriftelijke inspraakreacties op Trajectnota/MER

2.4 Mondelinge inspraakreacties op Trajectnota/MER

Ontwerp-tracébesluit A2/A67 Tangenten Eindhoven

2.5 Hoofdlijnen uit de inspraak, Ontwerp-tracébesluit Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat

2.6 Bestuurlijke adviezen Ministerie OC en W, provincie Noord-Brabant, gemeenten, SRE en waterschap De Dommel

2.7 Schriftelijke inspraakreacties op Ontwerp-tracébesluit

2.8 Mondelinge inspraakreacties op Ontwerp-tracébesluit

Leeswijzer bij de inspraakreacties

Op de Trajectnota/MER zijn een groot aantal adviezen en inspraakreacties binnengekomen. Dit betreft zowel schriftelijke adviezen en reacties als tijdens de hoorzittingen naar voren gebrachte mondelinge reacties.

Het eerste gedeelte van deze bijlage (2.1) geeft een overzicht van de inspraak: het rapport Hoofdlijnen van de Inspraak. Dit rapport is opgesteld door het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat en aangeboden aan de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Het tweede gedeelte van deze bijlage geeft een overzicht van de afzonderlijke bestuurlijke adviezen (2.2), schriftelijke (2.3) en mondelinge inspraakreacties (2.4). Per advies/reactie is een commentaar gegeven. Daarbij is in een aantal gevallen gebruik gemaakt van een algemene inleiding over het betreffende onderwerp, met zo nodig een specifieke toelichting per afzonderlijke reactie.

Leeswijzer bij de inspraakreacties op het OTB

Op het OTB zijn een groot aantal adviezen en inspraakreacties binnengekomen. Dit betreft zowel schriftelijke adviezen en reacties als tijdens de hoorzittingen naar voren gebrachte mondelinge reacties.

Het eerste gedeelte van deze bijlage (2.5) geeft een overzicht van de inspraak: het rapport Hoofdlijnen van de Inspraak. Dit rapport is opgesteld door het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat en aangeboden aan de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Het tweede gedeelte van deze bijlage geeft een overzicht van de afzonderlijke bestuurlijke adviezen (2.6), schriftelijke (2.7) en mondelinge inspraakreacties (2.8). Per advies/reactie is een commentaar gegeven. Daarbij is in een aantal gevallen gebruik gemaakt van een algemene inleiding over het betreffende onderwerp, met zo nodig een specifieke toelichting per afzonderlijke reactie.

2.1 Hoofdlijnen uit de inspraak, Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat

Hoofdlijnen uit de inspraak inzake de
Trajectnota/MER Tangenten Eindhoven

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
september 1998
Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag

Inhoudsopgave

1 Inleiding

2 Woon- en leefmilieu

3 Oosttangent

4 Alternatieven

5 Ruimtelijke inpassing

6 Verkeersinfrastructuur

7 Informatie en overleg

1 Inleiding

Gedurende de periode 27 april tot en met 22 juni 1998 heeft de Trajectnota Tangenten Eindhoven, met daarin opgenomen het Milieu-effectrapport (MER) en de Notitie Nieuwe Infrastructuur (NNI) als bijlage, op verschillende locaties in de regio Eindhoven ter inzage gelegen. Aan deze terinzagelegging is door middel van een advertentie in diverse landelijke en regionale dagbladen ruime bekendheid gegeven. Voorts is in de advertentie melding gemaakt van de mogelijkheid nadere informatie over de inhoud van de Trajectnota/MER te verkrijgen op een tweetal door Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant georganiseerde informatiebijeenkomsten (op 12 mei 1998 in Eindhoven en op 13 mei 1998 in Veldhoven). Binnen voornoemde termijn van terinzagelegging is een ieder in de gelegenheid gesteld zijn of haar zienswijze op de inhoud van de Trajectnota/MER mondeling en/of schriftelijk kenbaar te maken. Het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat heeft degenen die (ambtelijk) bij het verdere besluitvormingsproces zijn betrokken regelmatig de tot op enig moment ontvangen inspraakreacties toegezonden. Na het verstrijken van de inspraaktermijn zijn de schriftelijke reacties - samen met het verslag van de hoorzitting - gebundeld aangeboden aan de minister van Verkeer en Waterstaat en aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Exemplaren van de bundel *Resultaten van de inspraak inzake de Trajectnota/MER Tangenten Eindhoven* zijn bovendien ter inzage gelegd op dezelfde locaties waar de Trajectnota/MER Tangenten Eindhoven ter inzage heeft gelegen.

In dit rapport zijn de belangrijkste aspecten van de zienswijzen met betrekking tot de Trajectnota/MER Tangenten Eindhoven summier weergegeven. Zoals de naam van dit rapport aangeeft, ligt de nadruk op de hoofdlijnen van de ingebrachte zienswijzen; het rapport heeft niet tot doelstelling een volledig overzicht te geven van alle naar voren gebrachte op- en aanmerkingen met betrekking tot de Trajectnota/MER Tangenten Eindhoven. Diegenen die kennis willen nemen van de integrale schriftelijke inspraakreacties of van het verslag van de hoorzitting, worden verwezen naar voornoemde bundel.

Herkomst reacties

Gedurende de inspraaktermijn heeft het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat in totaal 59 schriftelijke reacties ontvangen. Daarnaast hebben 18 personen gebruik gemaakt van de mogelijkheid mondeling te reageren tijdens een openbare hoorzitting, welke is gehouden op 9 juni 1998 in Eindhoven. Op de zienswijze van het Rijksinstituut voor Oudheidkundig Bodemonderzoek te Utrecht na zijn alle ingebrachte inspraakreacties afkomstig uit de provincie Noord-Brabant. Onderstaande tabel geeft een nadere specificatie van de oorsprong van de verschillende inspraakreacties weer:

Van de 18 mondeling ingebrachte zienswijzen zijn 12 reacties gekoppeld aan eer-

tabel B 2.1

categorie	schriftelijke reacties	mondelinge reacties	totaal
Individuele insprekers	29	8 **37**	
Bedrijfsleven	13	2 **15**	
Agrarisch bedrijfsleven	1	1	**2**
Natuur- en milieuorganisaties	6	3 9	
Gemeentelijke overheden	1	1 2	
Andere overheidsinstellingen	1	-	1
Politieke partijen	2	-	2
(Overige) belangenorganisaties	6	3 9	
totaal	**59**	**18**	**77**



der dan wel later ingediende schriftelijke zienswijzen; 6 mondelinge reacties staan op zich. Het totale aantal inhoudelijk verschillende reacties bedraagt daarmee 65.

Centrale thema's

Het merendeel van de 65 inhoudelijk verschillende inspraakreacties op de Trajectnota/MER Tangenten Eindhoven heeft betrekking op de consequenties van de verschillende in de Trajectnota/MER beschreven verbredingsalternatieven voor het woon- en leefmilieu in de omliggende woonwijken. Hierop aansluitend vormt de samenhang tussen de beoogde reconstructie van de huidige zuid- en westangenten en de (gewenste) constructie van een oosttangent een tweede centrale thema. Vanzelfsprekend stellen insprekers voorts de in de Trajectnota/MER gepresenteerde alternatieven aan de orde. Een ander in het oog springend thema betreft de ruimtelijke inpassing van de verschillende alternatieven, waarbij insprekers met name de hoogteligging en het dwarsprofiel van de verschillende verbredingsalternatieven aan de orde stellen. Overige thema's hebben hoofdzakelijk betrekking op problemen van en mogelijkheden voor aansluitingen, knooppunten en kruisende wegen alsmede het sluipverkeer in omliggende woonwijken. De onderscheiden thema's zijn als leidraad gebruikt bij het analyseren en beschrijven van de hoofdlijnen uit de inspraak.

2 Woon- en leefmilieu

Van de 65 inhoudelijk verschillende schriftelijke en mondelinge inspraakreacties gaat meer dan de helft van de reacties expliciet in op de te verwachten aantasting van het woon- en leefmilieu in de directe nabijheid van de te reconstrueren tangenten. In dit verband brengen insprekers met name hun zorgen over toename van geluidhinder en afname van (sociale) veiligheid naar voren. Daarnaast maken verschillende insprekers zich zorgen over toenemende luchtverontreiniging en de gevolgen daarvan voor de volksgezondheid.

Geluidhinder

Ruim eenderde van alle inspraakreacties heeft betrekking op de te verwachten toename van geluidhinder in de aan de tangenten grenzende woonwijken. Ter bescherming van omwonenden pleiten verschillende insprekers voor adequate - en in sommige gevallen: aanvullende geluidwerende voorzieningen, onder andere ter hoogte van de Veldhovense woonwijk 'Zeelst-Oost' en de Eindhovense woonwijken 'Acht', 'Ooievaarsnest' en 'Eikenburg-De Roosten'. Met betrekking tot laatstgenoemde woonwijk zijn insprekers van mening dat het huidige ontwerp ten onrechte uitgaat van eenzijdige geluidwerende voorzieningen aan de zuidzijde van de A2/A67. Om extra geluidhinder voor bewoners (alsmede bezoekers van het landgoed 'Eikenburg') aan de noordzijde van de A2/A67 te voorkomen, dient derhalve ook de noordzijde van de A2/A67 van geluidsschermen te worden voorzien.

Met het oog op de te treffen geluidwerende maatregelen dringen verschillende insprekers erop aan bij de berekening van geluidhinder rekening te houden met hoogteverschillen tussen de tangenten en de omgeving, verkeerstoename, (reële) verkeerssnelheden, windrichting, geluidsreflectie alsmede met de cumulatie van geluid als gevolg van het onderliggende wegennet en het vliegverkeer boven Eindhoven. Een aantal insprekers stelt zich in dit verband op het standpunt dat geluidhinder aan de bron dient te worden bestreden en bepleit bij reconstructie van de tangenten gebruik te maken van (extra) ZOAB-asfalt, plaatsing van geluidsschermen alsook constructie van een aarden middenbermverhoging.

Volksgezondheid
Enkele insprekers zijn van mening dat in het belang van de volksgezondheid de Trajectnota/MER aandacht dient te besteden aan de omvang en effecten van neerslag van roet en fijne stofdeeltjes, afkomstig van het wegverkeer op de tangenten. Dit geldt eens te meer daar de tangenten in de vernieuwde opzet dichter bij de bebouwde kom zullen zijn gesitueerd. Bij het tegengaan van stankoverlast en de uitstoot van schadelijke stoffen moet bovendien rekening worden gehouden met de toenemende verkeersintensiteit op de (gereconstrueerde) tangenten alsmede met de te verwachten toename van het vliegverkeer rond Eindhoven Airport.
In verband met de te verwachten toenemende verkeersintensiteit vragen enkele insprekers voorts aandacht voor uitwerking en bekendmaking van een rampenplan voor omwonenden in geval van calamiteiten.

3 Oosttangent

Een meerderheid van de 65 inhoudelijk verschillende inspraakreacties gaat in op de beperking van de keuze- en inspraakmogelijkheid tot de in de Trajectnota/MER beschreven (verbredings)-alternatieven.
Bijna de helft van alle insprekers, waaronder de Kamers van Koophandel Noord- en Oost-Brabant, is van mening dat alternatieven die voorzien in de aanleg van een ten oosten van Eindhoven gelegen tangent ten onrechte buiten de Trajectnota/MER zijn gehouden en bepleit deze alternatieven alsnog in de (vervolg)procedure te betrekken. Deze insprekers achten de realisering van een volwaardig gesloten tangentenstelsel en derhalve de daartoe benodigde aanleg van een oosttangent rond Eindhoven/Helmond niet alleen noodzakelijk voor een goede, op de toekomst gerichte, verkeersafwikkeling rond Eindhoven; een gecompleteerd tangentenstelsel draagt volgens deze insprekers tevens bij aan een evenwichtige, en (woon-) milieuvriendelijke ontwikkeling van de regio en biedt een beter perspectief voor restcapaciteiten en calamiteitensituaties. Verschillende insprekers achten de aanleg van een oosttangent ook vanuit het kostenaspect reëel. Aanleg van een oosttangent betekent voor de pleitbezorgers niet dat de reconstructie van de west - en zuidtangenten geheel achterwege kan blijven; wel kan hierdoor de mate van verbreding van de bestaande tangenten zodanig worden beperkt, dat omwonenden extra hinder bespaard blijft.

Een minderheid van insprekers - hoofdzakelijk natuur- en milieuorganisaties - meent daarentegen dat de Trajectnota/MER terecht geen alternatieven bevat die een uitbreiding van de hoofdwegenstructuur ten noorden en ten oosten van Eindhoven behelzen. Realisering van een oosttangent draagt volgens deze insprekers niet wezenlijk bij aan een betere verkeersdoorstroming rond Eindhoven, terwijl deze nieuwe infrastructuur wel leidt tot verkeershinder voor nieuwe groepen omwonenden alsmede tot onherstelbare schade aan natuur- en landschapswaarden in het Dommeldal.
Doordat de status van plannen voor een ten oosten van Eindhoven gelegen tangent niet voor alle insprekers even helder is, acht een klein deel van de insprekers het onmogelijk op basis van de Trajectnota/MER tot een afgewogen oordeel te komen.

4 Alternatieven

Uitgaande van de in de Trajectnota/MER beschreven alternatieven spreekt bijna eenderde deel van de insprekers zijn voorkeur uit voor het Meest



Milieuvriendelijke Alternatief (MMA), zij het dat deze voorkeur veelal gepaard gaat met aanvullende wensen op het gebied van het woon- en leefmilieu. De andere gepresenteerde alternatieven lijken - op het Nulplusalternatief na nauwelijks op expliciete instemming van insprekers te kunnen rekenen. De vervoerdersorganisatie EVO stelt dat de alternatieven die voorzien in een aparte rijstrook voor het vrachtverkeer ten onrechte lijken uit te gaan van de verwachting dat vrachtverkeer per definitie hoofdzakelijk doorgaand verkeer betreft. Logistieke ontwikkelingen, zoals 'efficient consumer response', leiden volgens de EVO juist tot hogere frequenties van leveringen over korte afstanden.

Nulplusalternatief

Verschillende insprekers bepleiten een zo beperkt mogelijke verbreding van de Tangenten Eindhoven en verkiezen ten behoud van het leefmilieu ter plaatse het Nulplusalternatief boven de andere verbredingsalternatieven. De Veldhovense Prins Willem-Alexander School vreest voor een onacceptabele verstoring van rust en uitzicht bij een ander alternatief dan het Nulplusalternatief. Andere insprekers beargumenteren de realisatie van het Nulplusalternatief met het door hen gewenste behoud van golfterreinen en de daarmee gepaard gaande economische activiteiten aan de zuidzijde van Eindhoven. Weer anderen achten - veelal tot hun eigen teleurstelling - de realisatie van het Nulplusalternatief vanuit verkeersoptiek niet voldoende probleemoplossend en spreken op basis daarvan hun voorkeur uit voor het 'minst kwade alternatief': het MMA.

MMA

Zowel uit oogpunt van bereikbaarheid als uit oogpunt van het woon- en leefmilieu spreken relatief veel insprekers hun voorkeur uit voor reconstructie van de tangenten conform het MMA. De prognose dat bij het MMA de congestienorm ook na 2015/2020 niet wordt overschreden, maakt het MMA voor sommige insprekers tot een duurzaam alternatief. Andere insprekers waarderen dat het MMA uitgaat van meer geluidwerende voorzieningen en een fraaiere ruimtelijke inpassing. Het MMA oogst voorts bij meerdere insprekers instemming daar dit alternatief voorziet in de mogelijkheid tot realisatie van een aansluiting van de A69 op het knooppunt De Hogt alsmede om reden van het feit dat het MMA een goede achterlandverbinding met Antwerpen garandeert. Een aantal insprekers acht het ruimtebeslag van de bij het MMA behorende groenstroken evenwel te groot en dringt aan op een beperkt(er) ruimtebeslag, onder andere ter hoogte van het aan de zuidtangent gelegen landgoed 'Eikenburg' en 'Huize Voorbeek'.

5 Ruimtelijke inpassing

Ongeveer de helft van de reacties heeft betrekking op de ruimtelijke inpassing van de in de Trajectnota/MER beschreven verbredingsalternatieven in het dichtbevolkte grondgebied van Zuidwest-Eindhoven. Om niet eenzijdig uit te gaan van de verwerking van de toenemende verkeersintensiteit bepleiten deze insprekers een dusdanige uitwerking van de verschillende alternatieven dat zij geen of zo min mogelijk nadeel ondervinden. Meer dan een kwart van alle insprekers beschouwt in dit verband verdiepte ligging en overbouwing (onder andere van de Poot van Metz) als reële opties, die niet op basis van het kostenaspect terzijde mogen worden geschoven. Andere insprekers bepleiten de verschillende verbredingsalternatieven in westelijke richting (richting Veldhoven), respectievelijk in zuidelijke richting (richting Waalre) en noordelijke richting (richting Eindhoven) te verschuiven.

Dwarsprofiel

Met het oog op de effectiviteit van geluidsschermen, de beperking van visuele hinder en het behoud van economische activiteiten in de directe nabijheid van de Tangenten Eindhoven bepleiten meerdere insprekers het dwarsprofiel van de (gereconstrueerde) tangenten zo veel mogelijk te beperken tot 90 à 100 meter. Enkele insprekers achten een brede middenberm om reden van aantasting van natuurgebied onaanvaardbaar. In dit verband trekken verschillende insprekers de in de Trajectnota/MER beschreven noodzaak van een (circa 20 meter) brede middenberm in twijfel. Het in de Trajectnota/MER verwoorde uitgangspunt van 'herkenbaarheid van de tangenten als zelfstandig element in het landschap' wordt niet door alle insprekers gedeeld; omwonenden ervaren de tangenten vanwege de barrièrewerking als een verstorende bron. In dit verband pleit onder andere de Brabantse Milieufederatie de Poot van Metz ter hoogte van de woonwijken 'Lievendaal', 'Zeelst' en 'Ooievaarsnest' niet in te richten als parkway of stadsboulevard, maar deze te voorzien van 'groene' geluidsschermen, waarmee de landschappelijke inpassing ondergeschikt wordt gemaakt aan de belangen van de woonomgeving.

Hoogteligging

Meer dan een kwart van alle inspraakreacties heeft betrekking op de hoogteligging van de verschillende tracédelen. Met het oog op de bescherming van het woon- en leefmilieu in de nabij de tangenten gelegen woonwijken bepleiten insprekers de west- en zuidtangenten, onder andere ter hoogte van de Poot van Metz en ter hoogte van het knooppunt Leenderheide, op maaiveldhoogte aan te leggen of (gedeeltelijk) te ondertunnelen. Daar de te reconstrueren westtangent niet één, maar drie autosnelwegen door en langs een dichtbevolkt gebied cumuleert, dient naar het oordeel van de Vereniging Milieudefensie Son en Breugel bij een dergelijke 'flessenhals' de best mogelijke bescherming te worden geboden. De kostenbegroting voor de verlaagde ligging zal in dit verband moeten worden beoordeeld tegen ten minste drie maal de kosten voor een moeilijke passage voor één autosnelweg.
Verschillende insprekers, waaronder bewoners uit de Eindhovense woonwijk 'De Roosten', achten de verhoogde ligging van de gereconstrueerde zuidtangent en de op het knooppunt Leenderheide beoogde fly-over onacceptabel; volgens deze insprekers verdient de constructie van een 'fly-under' (tunnel) aanbeveling.

6 Verkeersinfrastructuur

Ongeveer eenderde van alle inspraakreacties gaat in op de gevolgen van de reconstructie van de Tangenten Eindhoven voor de onderliggende verkeersinfrastructuur. In dit verband brengen insprekers met name hun ideeën en zorgen over knooppunten, aansluitingen en ongelijkvloerse kruisingen naar voren. De bereikbaarheid van omliggende woonwijken en bescherming van het woon- en leefmilieu vormen hierbij belangrijke overwegingen.

Knooppunten, aansluitingen en kruisende wegen

Een relatief groot aantal insprekers vraagt aandacht voor de reconstructie van infrastructuur tussen het knooppunt De Hogt en het knooppunt Leenderheide. Het betreft hier onder andere het al dan niet verplaatsen of verdwijnen van op- en afritten alsmede de beoogde aansluiting en inpassing van de A69 op de A2/A67. In dit verband betreuren sommige insprekers dat de reconstructie van de Tangenten Eindhoven en de reconstructie van de A69 niet in één procedu-

re zijn vervat. Extra aandacht dient volgens verschillende insprekers ook uit te gaan naar de in de Trajectnota/MER geprojecteerde ongelijkvloerse kruising van de Aalsterweg met de A2/A67. Daar de reconstructie van bovengenoemde infrastructuur voor verschillende insprekers verstrekkende gevolgen kan hebben, dringen insprekers aan op nauw overleg met belanghebbenden over de vormgeving van de reconstructie.
Om redenen van het landschappelijk aanzicht en de mogelijk fysieke problemen voor fietsers en voetgangers dringen meerdere insprekers erop aan de beoogde fiets- en voetgangersverbindingen niet als hoog viaduct over, maar als tunnel onder de A2/A67 te projecteren. Deze verbindingen dienen zodanig te worden.geven dat de sociale veiligheid kan worden gegarandeerd.

Sluipverkeer
Verschillende insprekers spreken hun verwachting uit dat de reconstructie van de west- en zuidtangenten zal leiden tot een toename van de verkeersdruk in omliggende woonwijken en mogelijk ook tot een toename van sluipverkeer. Insprekers opperen in dit verband verschillende wegen, waaronder de Leenderweg en de Aalsterweg, nader te onderzoeken op maatregelen tegen sluipverkeer en/of filevorming.
Bij verbreding van de A2/A67 kan naar het oordeel van de Broeders van Liefde de aan het landgoed 'Eikenburg' grenzende Van Beken Pasteelweg komen te vervallen; sinds de Floraweg-West de ontsluitingsfunctie van deze weg heeft overgenomen, maakt slechts sluipverkeer van deze weg gebruik.

7 Informatie en overleg

Verschillende insprekersgroepen, waaronder inwoners van de Eindhovense woonwijk 'Ooievaarsnest', willen weten wat realisatie van de verschillende verbredingsalternatieven precies voor hen kan betekenen en dringen er bij Rijkswaterstaat op aan betrokkenen hierover in een vroeg(er) stadium volledig op de hoogte te stellen. Voorts vragen sommige insprekers informatie over mogelijke regelingen ter compensatie van de waardedaling van woningen van gedupeerden. Een aantal insprekers, waaronder de Dorpsraad Acht, geeft aan bij de vervolgprocedure betrokken te willen worden, zodat de overlast van de feitelijke aanleg in een latere fase tot een minimum kan worden beperkt.

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
september 1998

2.2 Bestuurlijke adviezen provincie Noord-Brabant, gemeenten, SRE en waterschap De Dommel op TN/MER

2.3 Schriftelijke inspraakreacties op TN/MER

2.4 Mondelinge inspraakreacties op TN/MER

Toelichting deel 2 inspraakreacties en adviezen op TN/MER.

Dit tweede gedeelte van deze bijlage Inspraakreacties geeft een overzicht van de afzonderlijke adviezen en inspraakreacties. Per reactie is een commentaar gegeven.

Een aantal adviezen en inspraakreacties heeft betrekking op gelijksoortige aspecten. Onderstaand is allereerst een tweetal veel voorkomende reacties becommentarieerd. Bij de specifieke reacties zal vervolgens verwezen worden naar dit algemene commentaar.

A Notitie Nieuwe Infrastructuur (NNI) en de Oosttangent.

In een eerste fase van de tracéstudie zijn de meest perspectiefrijke alternatieven onderzocht, waarbij sprake is van de aanleg en/of verbreding van grootschalige infrastructuur. De resultaten van het onderzoek naar deze zogenaamde infrastructuuralternatieven zijn vastgelegd in de Notitie Nieuwe Infrastructuur (NNI). Geconcludeerd werd dat verbreden van de bestaande tangenten het meeste perspectief bood voor een nadere uitwerking in de Trajectnota/MER. De problemen werden zo het beste opgelost zonder grote nieuwe problemen op het gebied van natuur en milieu op te roepen. De ministers van VROM en V&W hebben bij brief van 14 november 1997 aangegeven op hoofdlijnen in te stemmen met de conclusie van de NNI. Dit standpunt was mede gebaseerd op de adviezen vanuit de regio, waaruit bleek dat de regionale overheden zich op hoofdlijnen konden vinden in de conclusie van de NNI.

De keuze voor een verbetering van de bestaande tangenten betekent dat er verkeersproblemen blijven bestaan aan de oostzijde van de regio, te weten het gebied tussen Eindhoven en Helmond en rondom Helmond. Het gaat daarbij echter primair om regionaal verkeer. Voorzover de problematiek veroorzaakt wordt door het doorgaande verkeer zal het Rijk uiteraard zijn verantwoordelijkheid niet uit de weg gaan. Echter de regio heeft een primaire taak bij de oplossing van de problemen met betrekking tot het regionaal verkeer. Overigens geeft de NNI aan dat verbreding van de bestaande tangenten leidt tot een aanzienlijke verbetering van de afwikkeling van het regionaal verkeer.

De NNI maakt onderdeel uit van de Trajectnota/MER, en vormt daarmee onderdeel van de inspraakprocedure. In het Standpunt wordt in dit kader ook verwezen naar de eensluidende adviezen van de Commissie m.e.r. en het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur. De Cie m.e.r. beoordeelt de NNI als een goed voorbeeld van “trechtering”, waarbij belanghebbenden in brede zin van het woord, vanaf het begin een rol hebben gespeeld. Het OVI ondersteunt, uit oogpunt van mobiliteitsdoelstellingen en gezien het oplossend vermogen van de gepresenteerde alternatieven, nadrukkelijk de inperking die in de Trajectnota is aangebracht om de oplossing te zoeken in een aanpassing van de bestaande infrastructuur.



Op grond van dit gegeven is in de Trajectnota/MER de oosttangent verder buiten beschouwing gelaten.

B Schadevergoeding.

Een aantal insprekers meent door aanleg van de weg en/of bijbehorende werken nadeel te ondervinden, bijvoorbeeld waardevermindering pand, omrijschade, beperking bedrijfsvergroting etc. Er zijn de volgende mogelijkheden om een verzoek tot schadevergoeding te doen.

Nadeelcompensatieregeling

De regeling op basis waarvan schade beoordeeld wordt bij activiteiten van Rijkswaterstaat is de "Regeling nadeelcompensatie Rijkswaterstaat 1999" van toepassing. In artikel 2 van deze Regeling is het recht van schadevergoeding als volgt geformuleerd: *De Minister kent degene die schade lijdt, of zal lijden, als gevolg van het door het Directoraat-generaal Rijkswaterstaat vervullen van taken,..., op verzoek een schadevergoeding toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en voor zover de vergoeding niet, of niet voldoende, anderszins is verzekerd. De vergoeding wordt bepaald in geld of op een andere wijze.* Deze verzoeken tot nadeelcompensatie dienen bij de Minister van Verkeer en Waterstaat te worden ingediend (postbus 90157, 5200 MJ Den Bosch).

Bouw- en gewassenschade

Ondanks getroffen voorzorgsmaatregelen kan tijdens de bouwwerkzaamheden schade ontstaan aan gebouwen en gewassen in de omgeving. Bijvoorbeeld scheuren in muren als gevolg van heiwerkzaamheden of verdroging van gewassen door grondwaterstandverlaging. Op het moment dat sprake is van schade veroorzaakt door de bouwwerkzaamheden, kan een verzoek tot schadevergoeding worden ingediend. Dit kan zich zowel tijdens als na de bouw voordoen. Schadeverzoeken dienen bij Rijkswaterstaat te worden ingediend (zie Nadeelcompensatieregeling). Schade wordt vastgesteld op basis van vooraf opgestelde opnamerapporten. Dit rapport is voor inzage beschikbaar en wordt ook bij een notaris gedeponeerd.

Grondverwerving

Grondverwerving ten behoeve van de aanleg van de rijksweg met bijkomende werken geschiedt op basis van onderhandeling. Allereerst zal op basis van minnelijke schikking getracht worden tot overeenstemming te komen.
In de Onteigeningswet is vastgelegd dat de vermogens- en inkomenspositie van de betrokkenen voor en na de aankoop van de grond en/of opstallen gelijk moet blijven. Daarom wordt de schadevergoeding zodanig berekend dat alle schade volledig wordt vergoed.
Onder schade valt: aantoonbare vermogensschade (waardevermindering van grond en opstallen), inkomensschade en bijkomende schades als verhuis- en herinrichtingskosten, verwervingskosten en dergelijke.
Uitgangspunt is een aanbieding in geld, maar aanbiedingen in natura behoren tot de mogelijkheden, bijvoorbeeld in de vorm van vervangende grond.

Indien -na uitvoerige onderhandelingen- geen overeenstemming wordt bereikt zal na vaststelling van het bestemmingsplan een beroep worden gedaan op een gerechtelijke onteigening. De Onteigeningswet vormt hiervoor de wettelijke basis.

2.2 Bestuurlijke adviezen provincie Noord-Brabant, gemeenten, SRE en waterschap De Dommel

1 Provincie Noord-Brabant

Provincie heeft twijfels over de verkeersprognoses in relatie tot de realiteitswaarde van SVV II doelstellingen. Prognoses zijn van belang voor het bepalen van de duurzaamheid van de oplossing en voor de te treffen geluidsmaatregelen.
Provincie heeft een lichte voorkeur voor het MMA.
Er is behoefte aan verbeterde samenhang tussen zowel de stad, de stedelijke route als de stedelijke zones van Eindhoven en Veldhoven onderling. Voor de inpassing is het gewenst dat de hoogteligging kan variëren
De Dommel en de Tongelreep hebben de functie waternatuur. Dit betekent ten eerste dat er hoge eisen gesteld worden aan de waterkwaliteit en daarnaast aan voldoende ruimte voor migratie van dieren langs de waterlopen (minimaal 25 meter uit de insteek van de beek).
Provincie wijst op de samenhang tussen Tangentenstudie, de Trajectstudie RW69 en de studie Bereikbaarheid oostelijk deel stadsregio Eindhoven/ Helmond (BOSE).

Reactie bevoegd gezag:
- De verkeersprognoses zijn in het kader van het Ontwerp-tracébesluit geactualiseerd.
- In het Ontwerp-tracébesluit is het MMA uitgewerkt.
- Middels de uitwerking met stedelijk vormgegeven parallelbanen, waar mogelijk op maaiveld, is samenhang tussen stad en weg maximaal vormgegeven. Zie ook de uitwerking in inrichtingsplannen.
- Middels mitigerende maatregelen is inpassing van de Dommel en Tongelreep geoptimaliseerd, zie uitwerking in inrichtsplannen.
- Ten aanzien van oosttangent zie A.NNI.
- Gezien standpunt A69, keuze zogenaamde nulalternatief, is in Ontwerp-tracébesluit Randweg geen rekening gehouden met aanleg van de A69.

2 Samenwerkingsverband regio Eindhoven

De aanwezigheid van een tangentiaal systeem bevordert in hoge mate de toepassing van een bereikbaarheids- en leefbaarheidsbeleid.
Een wel overwogen keuze respectievelijk advies kan pas gegeven worden als de varianten verder zijn uitgewerkt.
Rijksweg 69 dient bij voorkeur in knooppunt De Hogt aan te sluiten.
SRE kan volledig instemmen met het advies van de Provincie Noord-Brabant.

Reactie bevoegd gezag:
Zie reactie onder 1. Gezien het standpunt over de Trajectnota/MER A69, keuze voor zogenaamde nulalternatief, is in Ontwerp-tracébesluit Randweg Eindhoven geen rekening gehouden met aanleg A69 en aansluiting op zuidtangent. Voor problematiek oosttangent zie A.NNI.

3 Gemeente Asten

Geen opmerkingen: alternatieven hebben geen invloed op ruimtelijk beleid gemeente Beatrixkanaal heeft zelf geen ecologische functie, de zone erlangs wel.

Reactie bevoegd gezag: Waarvan akte



4 Gemeente Deurne

Gemiste kans dat oosttangent en Helmond alternatieven in Trajectnota/MER niet zijn uitgewerkt.

Reactie bevoegd gezag: Zie A. notitie NNI en de oosttangent.

5 Gemeente Eersel

Gemeente heeft geen voorkeur of bedenkingen aangaande de alternatieven

Reactie bevoegd gezag: Waarvan akte.

6 Gemeente Eindhoven

De raad spreekt zijn voorkeur uit voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief, mits de uiterste zorg wordt besteed aan de inpassing van deze oplossing in de stedelijke en landschappelijke omgeving. Indien een ander alternatief wordt gekozen behoren de milieumaatregelen overeenkomstig te zijn met die van het MMA. Daarnaast behoort de ontwerpfase in nauw overleg met de gemeente Eindhoven plaats te vinden om de gewenste inpassing zo goed mogelijk veilig te stellen.
De voornemens van de Gemeente Eindhoven tot realiseren van met name de HOV-lijnen t.b.v. onder andere de Noord-Brabantlaan en de Aalsterweg en de koppeling met de aanleg van transferia en ontsluiting van Meerhoven ware integraal te betrekken in de planontwikkeling van de Tangenten.
Rijkswaterstaat wordt verzocht expliciet te voldoen aan de artikelen 76 van de Wet geluidshinder voor wat betreft de (geprojecteerde) woningen die na verbreding binnen de zone van de rijksweg komen te liggen. Voor deze woningen dient de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) in acht te worden genomen. Daarnaast wordt verzocht voorzieningen te treffen om de geluidshinder te beperken voor de sportcomplexen en de recreatievoorzieningen.
Expliciet wordt verzocht aandacht te besteden aan voorzieningen die de continuïteit van landschappelijke, ecologische en recreatieve verbindingen waarborgen en verbeteren.
Rijkswaterstaat wordt verzocht om alternatieve mogelijkheden voor het huidige vrachtvervoer per vrachtauto te ontwikkelen.
Rijkswaterstaat wordt eraan herinnerd dat, conform de afspraak bij de Notitie Nieuwe Infrastructuur, de gemeente Eindhoven heeft ingestemd met de beperking tot studie van de verbredingsalternatieven aan de westzijde van de stad, onder voorwaarde dat het Rijk zich mede verantwoordelijk stelt aan een oplossing van de verkeersproblematiek aan de oostzijde van Eindhoven.
De maaiveldligging van de zuidtangent wordt afgewezen.
De verschuiving van de zuidtangent in noordelijke richting wordt afgewezen.

Reactie bevoegd gezag:

- In het Ontwerp-tracébesluit is het MMA uitgewerkt. Het ontwerp is uitgewerkt in samenspraak met de regionale overheden. Hierbij is nadrukkelijk aandacht besteed aan de inpassing van de weg in haar omgeving, de relatie met het onderliggend wegennet, de aansluitingen, HOV, recreatieve verbindingen en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Daarbij zijn ook de landschappelijke en ecologische relaties betrokken.
- Uitwerking van het Ontwerp-tracébesluit heeft voor het aspect geluidhinder plaatsgevonden binnen de normen van de Wet Geluidhinder en het in het standpunt aangescherpte uitgangspunt ten aanzien van streefwaarden.

- Alternatieven voor vrachtverkeer als onderdeel van het SVVII beleid in de verkeersprognoses verwerkt.
- Ten aanzien van de oosttangent zie A.NNI.
- Uitwerking van de zuidtangent heeft plaatsgevonden uitgaande van huidige wagas en met bestaande hoogteligging.

7 Gemeente Geldrop

Ondersteunt de conclusies uit de NNI dat oplossing gezocht moet worden in verbreding bestaande infrastructuur
Voorkeur voor MMA, met uitgebreider pakket aan mitigerende maatregelen: meer ook dan vanuit Wet Geluidshinder noodzakelijk is.
Gemeente vindt dat RWS medeverantwoordelijk blijft voor vervoersproblematiek ten oosten van Eindhoven

Reactie bevoegd gezag: In het Ontwerp-tracébesluit is het MMA uitgewerkt, zie ook A. NNI en oosttangent.

8 Gemeente Gerwen, Nederwetten en Nuenen

Voorkeur voor MMA. Verkeersproblemen blijven aan de oostzijde van de stadsregio.

Reactie bevoegd gezag: In het Ontwerp-tracébesluit is het MMA uitgewerkt, zie standpunt.

9 Gemeente Helmond

Reactie gelijk aan die op NNI: Raad heeft moeite met harde scheiding in regionale en nationale problematiek.
Verbredingsalternatieven bieden goede oplossing voor problemen aan westzijde van Eindhoven. Echter voor het oostelijk deel van de regio moet een andere oplossing gezocht worden met een realisatie binnen afzienbare termijn.
Volgt kritisch de vervolgstudies voor de oostzijde (BOSE).

Reactie bevoegd gezag: Ten aanzien van de problematiek oostzijde Eindhoven, zie A. notitie nieuwe infrastructuur en de oosttangent.

10 Gemeente Mierlo

Gemeente stelt zich geheel achter standpunt dagelijks bestuur Samenwerkingsverband Regio Eindhoven.

Reactie bevoegd gezag: Zie reactie 2.

11 Gemeente Son en Breugel

In Trajectnota wordt aantakking eventuele oosttangent in knooppunt Bokt mogelijk gemaakt. De aantakking zelf wordt als onaanvaardbaar gezien.
Voorkeur voor het MMA

Reactie bevoegd gezag: In het Ontwerp-tracébesluit is het MMA uitgewerkt. Knooppunt Bokt maakt geen onderdeel uit van planuitwerking Ontwerp-tracébesluit.



12 Gemeente Veldhoven

De gemeente beschrijft in het kort de gevolgde werkwijze en de in de Trajectnota beschreven alternatieven en varianten. De gemeente is van mening dat alternatief 0 en alternatief 1 het probleem onvoldoende oplossen. De oplossingsrichtingen moeten indien mogelijke een positief effect hebben op het woon- en leefmilieu.

De gemeente heeft eerder verzocht om een verdiepte ligging. Zij vindt de overwegingen in de Trajectnota om dit alternatief niet op te nemen niet overtuigend. De gemeente heeft vervolgens een studie laten verrichten om de mogelijkheden van verdiepte ligging in al zijn facetten te bekijken. Deze studie is aangemeld bij VROM in het kader van het "Stimuleringsprogramma Intensief Ruimtegebruik".

De gemeente plaatst enkele kanttekeningen bij de onderzochte alternatieven.

A. De MMA-maatregelen zijn ook bij de andere alternatieven toepasbaar. Voor geluid denken wij minimaal aan een gevelbelasting van maximaal 50 dB(A).
B. De oplossing met doelgroepen en uitwisseling met Antwerpen hebben de voorkeur boven alternatieven zonder uitwisseling met Antwerpen.
C. De verschuivingsvariant voor het woongebied Ooievaarsnest staat de gemeente niet voor vanwege te geringe positieve effecten voor het woongebied en vanwege de effecten voor het bedrijfsterrein de Run.
D. De varianten vragen veel ruimte o.a. als gevolg van aankleding van de weg. De maten van tussenbermen waren tot een minimum te beperken en waar mogelijk en zinvol ware uit te gaan van damwanden in plaats van taluds.

Reactie bevoegd gezag:

- Verdiepte ligging. Vanaf de start van de Trajectstudie (startnotitie) is aangegeven dat dure kunstwerken (tunnels, verdiepte liggingen) alleen worden gerealiseerd als dit substantiële voordelen heeft en bij een traditionele bouwwijze onaanvaardbare (milieu)-consequenties optreden. Ter hoogte van de Poot van Metz zijn deze consequenties niet aanwezig. Middels geluidwerende voorzieningen kan worden voldaan aan de normen van de wet geluidhinder; een dure verdiepte ligging is daarmee niet doelmatig en maakt dan ook geen onderdeel uit van de plannen.
- A. In het standpunt is gekozen voor het MMA. Daarbij zijn ten opzichte van de Wet Geluidhinder aangescherpte maatregelen opgenomen voor het aspect geluidhinder (streefwaarde 55 dB(A)).
- B. In het standpunt is opgenomen dat in knooppunt De Hogt zowel met de hoofd- als parallelbanen uitwisseling met de richting Antwerpen moet plaatsvinden.
- C. In knooppunt De Hogt is door een compacter ontwerp de verschuiving niet noodzakelijk gebleken, desondanks worden Ooievaarsnest en De Run ontzien.
- D. In het standpunt is aangegeven dat het dwarsprofiel wordt versmald (versmalling bermen). In de verdere uitwerking is daar waar dit bijvoorbeeld vanwege stedenbouwkundige inpassingsredenen gewenst is gebruik gemaakt van verticale wanden in plaats van taluds.

13 Gemeente Waalre

Waalre verzoekt de effecten van de oosttangent in studie te nemen omdat een oosttangent een goede zo niet betere oplossing biedt dan in de Trajectnota voorgestelde alternatieven voor de zuidtangent.

Met betrekking tot de voorliggende alternatieven wenst Waalre een 4x2 alternatief met hoge ligging en met MMA condities: maximum snelheid van 110 km/h.

- maximaliseren 50 dB(A) in de wijken Voldijn en Eken 2002
- minimaliseren dwarsprofiel

• uitbreiding van de weg in noordelijke richting

Waalre adviseert de huidige op- en afritten aan de zuidzijde te handhaven en aan de noordzijde te wijzigen.

Aan aanleg van de nieuwe A69 en aan afstemming van de besluitvorming valt niet te ontkomen.

Reactie bevoegd gezag.

- Ten aanzien van de oosttangent wordt verwezen naar de opmerking onder A.NNI.
- In het standpunt is de voorkeur uitgesproken voor het MMA met hoge ligging van de zuidtangent. De maximum snelheid op de hoofdrijbaan is 120 km/h vanwege de landelijke uniformiteit.; de parallelrijbanen hebben vanwege het stedelijk karakter een maximum snelheid van 80 km/h.
- In het standpunt is gekozen voor het MMA. Daarbij zijn ten opzichte van de Wet Geluidhinder aangescherpte maatregelen opgenomen voor het aspect geluidhinder (streefwaarde 55 dB(A)).
- In het standpunt is aangegeven dat het dwarsprofiel wordt versmald (versmalling bermen).
- De nieuwe zuidtangent is vanwege de voorkeur voor een hoge ligging op de bestaande wegas geprojecteerd. Uitbreiding van de weg in noordelijke richting is hiermee strijdig.
- Aansluiting Waalre. Ook aan de noordzijde is de aansluiting, met gebruik maken van verticale wanden, ongewijzigd. Het ruimtegebruik is hierdoor beperkt.
- A69. Gezien het standpunt over de Trajectnota/MER A69, keuze voor zogenaamde nulalternatief, is in Ontwerp-tracébesluit Randweg geen rekening gehouden met aanleg A69 en aansluiting op zuidtangent.

14 Waterschap De Dommel

Ekkersrijt krijgt in begrenzing EHS en in waterhuishoudingsplan 1998-2000 wel een ecologische functie. Waterbergings en ecologische functie komen in gevaar door verbreding noordtangent. Bijgevoegd is inrichtingsvisie Ekkersrijt (mei '98). Vraag om hierbij aan te sluiten.

Beatrixkanaal heeft zelf geen ecologische functie; de zone erlangs wel.

Ten noorden van de A67 moet een deel van het rioolstelsel verlegd worden. Aangenomen wordt dat uitvoering en kosten voor Rijkswaterstaat zijn en dat afvoersysteem kan blijven functioneren. Vraag om effecten nader te onderzoeken.

Niet beschreven is welke effecten de aanleg van knooppunt Bokt op de buffervijver bij Ekkersrijt heeft.

Verzoek om naast deze punten waterhuishoudkundige aspecten m.b.t. kruisende watergangen, voorzieningen voor afvoer regenwater en bescherming oppervlaktewater in overleg met waterschap uit te werken.

Reactie bevoegd gezag:

Genoemde aspecten zijn integraal, in nauw overleg met het waterschap, verwerkt in het compensatie- en inrichtingsplan. Onderdeel is daarbij het waterbeheerplan, waarover door het waterschap een zogenaamde watertoets is uitgevoerd.

2.3 Ingekomen schriftelijke reacties op Trajectnota/MER

1 Fam. R.J.H. Mittendorff, Jennerlaan 28, 5644 DT Eindhoven
2 V. Jurgens, Oranjelaan 1, 5583 AJ Waalre
3 mr A.J.W. Ansems, Backenhagen 6, 5655 KZ Eindhoven
4 Buurtvereniging 'De Kraal' Aalst-Waalre, (P.M. van den Avoort)
Azalealaan 8, 5582 ED Waalre
5 Broeders van Liefde, Eikenburg, (A.P. van Heugten)
Aalsterweg 289, 5644 RE Eindhoven
6 A.L.N. Stevels, Herinkhave 3, 5655 JL Eindhoven
7 Werkgroep Verkeer Ooievaarsnest, (J.A. Heikens en E.J. Ludding)
p.a. Vijverhoef 115655 KA Eindhoven
8 Kamer van Koophandel en Fabrieken Oost-Brabant,
(drs B.A.S. Pollman), Postbus 735, 5600 AS Eindhoven
9 R.E.M. Mignot, Herinkhave 21, 5655 JL Eindhoven
10 ing. J. Jongkind, Vloeteind 14, 5502 PV Veldhoven
11 G.P.M. Bergman, Fleminglaan 13, 5644 DJ Eindhoven
12 G. Jansen, Mercurius 2, 5505 NX Veldhoven
13 ir J.M.J. van Lieshout, Herinkhave 20, 5655 JL Eindhoven
14 Kamers van Koophandel en Fabrieken Noord-Brabant, Platform
Verkeers- en Vervoers-aangelegenheden, (drs J.A.M. van Tienen)
Postbus 735, 5600 AS Eindhoven
15 Transport en Logistiek Nederland, Regio Zuid-Nederland
(ing. J. den Otter), Postbus 9350, 4801 LJ Breda
16 IVN, Afdeling Nuenen c.a (mw A.M.W. Daamen-van den Heuvel)
Postbus 55, 5670 AB Nuenen
17 L. Blok, Weldam 7, 5655 JG Eindhoven
18 J.G.L. Aarts, Herinkhave 17, 5655 JL Eindhoven
19 Belangenvereniging 'De Voldijn', (A. Huizing)
Resedalaan 39, 5582 AA Waalre
20 Koninklijke Philips Electronics NV, (ir A.P.M. van der Poel),
Postbus 218, 5600 MD Eindhoven
21 Noordbrabantse Christelijke Boerenbond, Regio Eindhoven
(ing. A. Oomen), Postbus 91, 5000 MA Tilburg
22 Vereniging Industrieel Contact Helmond e.o.
(drs H.A. van der Geest RA), Postbus 90154, 5000 LG Tilburg
23 B. Stolte, Aalsterweg 273, 5644 RD Eindhoven
24 Van den Boomen Advocaten (mr M.T.C.A. Smets)
Postbus 193, 5580 AD Waalre
25 Van den Boomen Advocaten (mr M.T.C.A. Smets) inzake
Vereniging Golf- en Countryclub 'De Tongelreep' te Eindhoven
26 Vereniging 'Poot van Metz Veldhoven, (J.P.Sillekens),
Severeind 5, 5502 PW Veldhoven
27 Vereniging Milieudefensie Son en Breugel, (L.K. Becking)
Australiëlaan 9, 5691 JK Son en Breugel
28 J.H. Janssen en M. van Renterghem,
Warmelo 45, 5655 JZ Eindhoven
29 Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek,
(mw A. Mennens-van Zeist), Postbus 1600, 3800 BP Amersfoort
30 prof. ir M. Tels, Twickel 13, 5655 JK Eindhoven
31 Dorpsraad Acht (R. van Delft),
Postbus 90150, 5600 RB Eindhoven

32 M. Vervaart, Sophialaan 13, 5684 LB Best
33 Bernards Tilman Van der Corput Advocaten (mr G.W.A. Bernards) inzake 95 bewoners uit de woonwijk 'De Roosten' te Eindhoven, Postbus 391, 5600 AJ Eindhoven
34 drs H.P.M. van Aken, Juralaan 23, 5691 JC Son en Breugel
35 A.E. Fitzpatrick enmw C.N. Fitzpatrick-Snellink, Herinkhave 19, 5655 JL Eindhoven
36 ing. J. Noels, Maria van Bourgondiëlaan 8, 5583 XE Waalre
37 Comité WEG BOS WEG (F.H.D. van Schagen), Rijnlaan 27, 5691 JG Son en Breugel
38 CDA Klankbordgroep Verkeer te Waalre (drs J.G.M. Hegener) Koningin Julianalaan 3, 5582 JV Waalre
39 Bewonersvereniging Eikenburg-De Roosten (mw J. Castelijn-van den Berk), Postbus 44004, 5604 LA Eindhoven
40 Boels, Van Eijndhoven & Coenegracht Advocaten (H.H.B. Lamers) inzake Motel Eindhoven BV te Eindhoven en C.J.M. Polman te Waalre
41 J. Bonten, Waleweinlaan 3, 5665 CE Geldrop
42 drs P. van Gendt, Jennerlaan 8, 5644 DT Eindhoven
43 mw R. Wouterse, Twickel 28, 5655 JJ Eindhoven
44 F.J.M. van Puijenbroek, Hippocrateslaan 21, 5644 DV Eindhoven
45 Milieugroep Veldhoven (A. Langerak), Huygenshof 6, 5506 NP Veldhoven
46 EVO, Ondernemersorganisatie voor logistiek en transport, Regiobestuur Noord-Brabant (H. Goijer), Postbus 251, 5550 AG Valkenswaard
47 E. Rutjens, Biezenkuilen 71, 5502 PB Veldhoven
48 ir B.A.E. Peek, Texellaan 18, 5691 ZM Son en Breugel
49 Brabantse Milieufederatie (P. van Poppel), Postbus 59, 5000 AN Tilburg
50 Café Herberg 'De Mispelhoef' (W.A.M. Loomans, Oirschotsedijk 9, 5651 GB Eindhoven
51 D66, Afdeling Waalre (E.P. Honing), D. van Hornelaan 13, 5581 CZ Waalre
52 Hurks Bouwbedrijf BV (ir B.G.M.J. Schreuder), Postbus 671, 5600 AR Eindhoven
53 Prins Willem-Alexander School (drs P. Schutte), Blaarthemseweg 83, 5502 JT Veldhoven
54 J.J. Jacobsma, Twickel 26, 5655 JJ Eindhoven
55 DAS Rechtsbijstand (mw mr H.A.M. Lamers) inzake Golfschool Jeurissen BV te Eindhoven, Postbus 23000, 1100 DM Amsterdam
56 Bewoners San Giorgilaan, Schweitzerlaan en Hippocrateslaan, Plan De Roosten te Eindhoven (M. Tielemans), Schweitzerlaan 28, 5644 DL Eindhoven
57 Huijbrechts, Heikantstraat 17e, 5581 VB Waalre
58 Vereniging Werkgroep voor Natuurbehoud en Milieubeheer, Eindhoven en Omgeving (J. Luiten), Hoogstraat 301b, 5654 NB Eindhoven
59 IVN Vereniging voor Natuur- en Milieu-educatie, Afdeling Aalst-Waalre (H.J. Bergmans), Vincent van Goghlaan 2, 5581 JM Waalre
60 ir. C.W. Groot, M.Sc. Rietveldlaan 2, 5624 KK Eindhoven,
61 Deurne's Industieel Contact, Postbus 90154, 5000 LG Tilburg,

Nagekomen schriftelijke reacties

62 BZW,
63 Dorpsraad Acht,
64 Projectgroep Lievendaal,
65 Dhr. van den Avoort, Azelealaan 8, Aalst-Waalre
66 Kamer van Koophandel, Eindhoven,
67 J. van der Beek, Tollenslaan 1 , Eindhoven
68 W. Holdrinet, Floralaan 1, Eindhoven
69 Werkgroep Verkeer Borgereind, Geldrop
70 Eindhovense Jachtvereniging Beatrix, Eindhoven
71 G. Jansen, Mercurius 2, Veldhoven
72 Broeders van Liefde, Aalsterweg 289, Eindhoven
73 F. van der Kruijs, Broekerstraat 16, Leende
74 BMF, Postbus 591, Tilburg
75 R. Mitteldorf, Jennerlaan 28, Eindhoven
76 Vereniging Poot van Metz, Severeind 5, Veldhoven

Schriftelijke inspraakreacties op de TN/MER Tangenten Eindhoven

Volgnummer: 1 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 4 mei 1998	**Afzender:** Fam. R.J.H. Mittendorff Jennerlaan 28 5644 DT Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Met het oog op de in de woonwijk 'De Roosten' reeds ervaren en te verwachten toename van geluidhinder als gevolg van het wegverkeer op de (verhoogde) A67, dient de A67 in het kader van de reconstructie van de Tangenten Eindhoven van geluidsschermen te worden voorzien.	In het kader van het Ontwerp-tracébesluit is een gedetailleerd akoestisch onderzoek verricht. In dit onderzoek zijn alle woningen cq. geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone van de te reconstrueren wegvakken betrokken. Het onderzoek en de daaruit volgende geluidwerende maatregelen zijn erop gericht te voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder. In het MMA is deze normering aangescherpt. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft namelijk in het standpunt voor de Randweg Eindhoven aangegeven dat als streefwaarde voor de geluidsbelasting 55 dB(A) zal worden aangehouden. Indien dit niet haalbaar is, bijvoorbeeld om doelmatigheidsredenen, zal minimaal met de verkeersprognoses voor 2020 de situatie van 1994 moeten teruggebracht. Het OTB bevat de resultaten van dit akoestisch onderzoek en een bijbehorend overzicht van de akoestische afschermingen.

Volgnummer: 2 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 15 mei 1998	**Afzender:** V. Jurgens Oranjelaan 1 5583 AJ Waalre
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Het Nulplusalternatief dreigt ten onrechte niet nader te worden bestudeerd. Dit alternatief kan evenwel aan realiteitsgehalte winnen door een uitvoeringswijze te kiezen waarbij sprake is van een verbreding van 2x2 tot 2x3 rijstroken (met vluchtstroken) van alle tangenten.	Een weg met 2x3 rijstroken is voor de lange termijn, zo blijkt uit de studie niet voldoende. Een uitvoeringswijze van 2x3 rijstroken leidt tot file vorming en is derhalve niet duurzaam.
Om een betere en soepelere doorgaande route te creëren, dienen voorts de knooppunten Leenderheide, De Hogt en Batadorp te worden gereconstrueerd. De verbreding van de tangenten zelf kan dan beperkt blijven, evenals de aanpassing van de diverse aansluitpunten. Hiermee kunnen de doorsnijding van het landgoed Eikenburg en de afbraak van villa Voorbeek ten noorden van Waalre worden voorkomen.	Bij de plandetaillering is speciale aandacht geschonken aan ruimtebesparende oplossingen voor de aansluitingen. Om deze reden is voor de aansluiting Aalsterweg gekozen voor een zogenaamde Haarlemmermeer oplossing. Op deze wijze wordt zowel aan de noord- als zuidzijde bestaande bebouwing ontzien.
Ter voorkoming van de toestroom van het lokale verkeer op de Tangenten Eindhoven zijn twee maatregelen te overwegen: • toeritdosering (desnoods slechts gedurende de drukste momenten van de dag). • rekeningrijden tijdens de spitsuren.	Toeritdosering is als benuttingsmaatregel onderzocht in het kader van project Spitsstroken. Deze maatregel blijkt evenwel onvoldoende effectief. Rekeningrijden is een op landelijk niveau te treffen overheidsmaatregel en daarmee geen exclusieve Eindhovense maatregel. Bij het opstellen van de verkeersprognoses is wel rekening gehouden met deze NVVP-maatregel.



Volgnummer: 3 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 25 mei 1998	**Afzender:** mr A.J.W. Ansems Backenhagen 6 5655 KZ Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De Trajectnota/MER houdt ten onrechte geen rekening met nieuwe studies naar de aanleg van een oosttangent, die o.m. zijn opgestart door het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, de regionale Kamers van Koophandel en de betrokken gemeentelijke overheden. Nu is gebleken dat de aanleg van een oosttangent hoe dan ook noodzakelijk is, dienen de uitgangspunten van de Trajectnota/MER te worden heroverwogen en dienen bedoelde studies alsnog bij de besluitvorming te worden betrokken.	Voor het doorgaande verkeer is een oosttangent niet noodzakelijk. De regionale verkeersproblematiek dient in principe door de regio te worden op gelost. Zie ook A. Notitie Nieuwe Infrastructuur en de oosttangent
De gereconstrueerde A2 moet op verantwoorde wijze worden ingepast in het toekomstige Groot-Eindhoven. Verdiepte ligging en overbouwing zijn in dit verband reële opties, die niet vanwege het kostenaspect terzijde mogen worden geschoven. De Trajectnota/MER biedt geen enkel toekomstperspectief met betrekking tot de inpassing van de A2 door het stadsgebied; de nota gaat eenzijdig uit van de verwerking van het toenemende verkeersaanbod en van de vermeerdering van de autowegoppervlakte.	In het standpunt is de keuze voor verbreding van de bestaande tangenten gemotiveerd. De nieuwe weg wordt zo goed mogelijk ingepast in zijn omgeving. In het OTB is dit nader uitgewerkt in de inpassingsvisie.
Met het oog op de volksgezondheid dient Rijkswaterstaat onderzoek te verrichten naar de omvang en de effecten van de neerslag van roet en fijne stofdeeltjes, afkomstig van het wegverkeer op de A2. Dit geldt eens te meer daar de A2 in de vernieuwde opzet dichter bij de bebouwde kom zal zijn gesitueerd.	Ten behoeve van de Trajectnota/MER Tangenten Eindhoven is een onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit. Berekend is wat de concentratie langs de weg van een aantal stoffen zal zijn bij de diverse alternatieven. Het gaat hierbij om stoffen als stikstofdioxide, lood, zwarte rook, fijn stof en benzapyreen. De berekende concentraties langs de weg zijn getoetst aan de geldende grenswaarden voor de betreffende stoffen, die vastgelegd zijn in AMvB's. Het uitgevoerde onderzoek geeft aan dat deze grenswaarden, die overigens vanuit het oogpunt van volksgezondheid zijn opgesteld, ruim onderschreden worden in alle alternatieven.
De Trajectnota/MER houdt ten onrechte geen rekening met de cumulatie van luchtverontreiniging als gevolg van de toenemende verkeersintensiteit op de (gereconstrueerde) A2 en de te verwachten toename van het vliegverkeer rond Eindhoven Airport.	In het uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek wordt bij het berekenen van de concentratie langs de weg op de volgende manier rekening met cumulatie gehouden. De concentratie langs de weg is de som van de achtergrondconcentratie en de bijdrage van het verkeer. Juist in deze achtergrondconcentratie zitten de bijdragen van andere bronnen verdisconteerd. In de huidige situatie is de achtergondconcentratie te bepalen door uit te gaan van gemeten concentraties bij meetstations in het studiegebied. In de toekomstige situatie (i.c. het jaar 2010) wordt de achtergondconcentratie bepaald aan de hand van gegevens van het RIVM en gesignaleerde trends in de uitstoot van de diverse stoffen.

Volgnummer: 4 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 21 mei 1998	**Afzender:** Buurtvereniging 'De Kraal' Aalst-Waalre (P.M. van den Avoort) Azalealaan 8 5582 ED Waalre
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Het is procedureel betreurenswaardig dat geen mogelijkheid tot inspraak is geboden met betrekking tot de aan de Trajectnota/MER voorafgaande niet-formele Notitie Nieuwe Nota Infrastructuur (NNI), waarin de meest perspectiefrijke alternatieven zijn onderzocht en geselecteerd op grond van verkeerskundige- en milieu-aspecten. De inmiddels genomen en aan de Trajectnota/MER ten grondslag liggende hoofd-beslissing slechts de verbreding van de bestaande tangenten te bestuderen en niet de mogelijke aanleg van een nieuw oosttangent, is niet terecht.	De NNI dient worden gezien als een informele fase voor afgaand aan de procedure van de Trajectnota met dien verstande dat analoog aan art.3 lid 2 van de Tracéwet de besturen van de betrokken overheden ca. bij de tot standkoming betrokken zijn geweest. De NNI houdt een trechtering in van allerlei mogelijke alternatieven die uiteindelijk heeft geleid tot aanwijzing van een aantal kansrijke alternatieven die in de Trajectnota nader zijn uitgewerkt. Zie ook A. Notitie Nieuwe Infrastructuur en de oosttangent
Bij de keuze voor een verbreding van de west- en zuidtangenten lijken de negatieve gevolgen voor het woon- en leefmilieu in de aan de tangenten grenzende woonwijken de sluitpost te vormen. Bij reconstructie van de tangenten kunnen geluidhinder, trillingen, stank en uitstoot van giftige stoffen wellicht nog binnen de wettelijke normen worden gebracht; over de mogelijke hinder op de langere termijn is evenwel slechts weinig bekend.	De effecten van de diverse alternatieven op het woon- en leefmilieu zijn gelijkwaardig aan de andere thema's behandeld in de Trajectnota/MER Tangenten Eindhoven. Bij alle alternatieven voldoet de luchtkwaliteit aan de daarvoor in AMvB's vastgelegde normen. Ook de geluidhinder zal voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder. In het MMA zal de situatie voor geluidhinder zelfs beter zijn, aangezien uitgegaan wordt van een streefwaarde van 55 dB(A).
De algemene conclusie dat een oosttangent geen oplossing kan bieden voor de problemen op de Poot van Metz, is onjuist; bij een 'doelgroep-uitvoering' van de oosttangent met 2x2 rijstroken kan de verbreding van de west- en zuidtangenten beperkt blijven tot 2x3 rijstroken. Hierdoor ontstaat een volwaardig gesloten tangenten-stelsel rond Eindhoven met een hogere toekomstwaarde en een grotere capaciteit. Bovendien is een oosttangent veiliger, flexibeler en beter bestand tegen calamiteiten dan welk verbredings-alternatief dan ook.	Zie standpunt. Dit is tot stand gekomen met kennisname van de binnen gekomen adviezen en inspraakreacties. Na afweging van alle belangen is gekozen voor het MMA. Dit is een veilige en duurzame oplossing met voldoende capaciteit, die grootschalige ingrepen ten oosten van Eindhoven voorkomt.
Het argument dat aanleg van een oosttangent leidt tot aantasting van het Dommeldal, kan moeilijk standhouden indien de provincie Noord-Brabant in de afweging regionaal economisch belang vs natuurbelang besluit tot aanleg van een weg die een oplossing moet bieden voor de lokale verkeersproblematiek. In geval van een rijksweg en toegepast op het woon- en leefmilieu van bewoners ten westen en ten zuiden van Eindhoven, moet een dergelijke afweging tot de conclusie leiden dat een weg door het Dommeldal - met de nodige voorzieningen - mogelijk is.	Volgens Rijksbeleid heeft verbreden van bestaande rijkswegen de voorkeur boven de aanleg van nieuwe wegen. Een tracéstudie naar de verkeersproblematiek ten oosten van Eindhoven is inmiddels op initiatief van de SRE gestart. Ook in regionale studie zullen de aanwezigen nationale waarden voor natuur- en landschap worden meegewogen.



Volgnummer: 5 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 27 mei 1998	**Afzender:** Broeders van Liefde, Eikenburg (A.P. van Heugten) Aalsterweg 289 5644 RE Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Ondanks de zware aantasting van de kwaliteit en leefbaarheid van landgoed Eikenburg verdient het MMA - mits aangevuld met mitigerende maatregelen - de voorkeur.	Waarvan akte.
Aangezien de bebouwing op het landgoed Eikenburg aan de noordzijde van de A67 dichter bij de A67 is gesitueerd dan de woningen aan de zuidzijde van de A67 (Waalre), dient ook de noordzijde van de A67 te worden voorzien van geluidsschermen. Eenzijdige plaatsing van geluidsschermen aan de zuidzijde van de tangenten ter hoogte van het landgoed Eikenburg leidt bovendien vanwege geluidsweerkaatsing tot extra geluidhinder ter plaatse. Gezien het karakter van de activiteiten op het landgoed Eikenburg dient de te verwachten toename van geluidhinder bij de bron te worden bestreden via plaatsing van geluidsschermen en niet (alleen) door isolatie van de op het landgoed aanwezige bebouwing (waarmee het effect voor revaliderende bezoekers gering zou zijn).	In het kader van het Ontwerp-tracébesluit is een gedetailleerd akoestisch onderzoek verricht. In dit onderzoek zijn alle woningen cq. geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone van de te reconstrueren wegvakken betrokken. Het onderzoek en de daaruit volgende geluidwerende maatregelen zijn erop gericht te voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder. Daarbij is rekening gehouden met absorberende schermen. In het MMA is deze normering aangescherpt. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft namelijk in het standpunt voor de Randweg Eindhoven aangegeven dat als streefwaarde voor de geluidsbelasting 55 dB(A) zal worden aangehouden. Indien dit niet haalbaar is, bijvoorbeeld om doelmatigheidsredenen, zal minimaal met de verkeersprognoses voor 2020 de situatie van 1994 moeten teruggebracht. Het OTB bevat de resultaten van dit akoestisch onderzoek en een bijbehorend overzicht van de akoestische afschermingen.
De huidige aansluitingssystematiek van de Aalsterweg op de A67 dient gehandhaafd te blijven. Dit kan ter hoogte van Motel Eindhoven bij het MMA heel eenvoudig, aangezien de A67 dan een maaiveldligging heeft. Bij andere alternatieven kan dit door in plaats van het talud ter plaatse een oprit met een betonnen muurconstructie te realiseren. Dit betekent dat de verbreding van de A67 ter hoogte van landgoed Eikenburg in feite kan worden uitgevoerd zonder inbreuk te doen op het landgoed, of in ieder geval ten minimale. De in de Trajectnota/MER aangegeven lusconstructie aan de zuidzijde van de A67 kan evenmin op instemming rekenen; ook daar dient de aansluiting conform de huidige systematiek gehandhaafd te blijven. Mocht uiteindelijk toch een lusconstructie noodzakelijk blijken, dan dient deze conform de aanpak bij Geldrop (bij het Hotel Golden Tulip) te worden gerealiseerd. Hier vergen de lussen een minimaal ruimtebeslag door hun zo dicht mogelijk tegen de snelweg geconstrueerde ligging.	Bij de plandetaillering is speciale aandacht geschonken aan ruimtebesparende oplossingen voor de aansluitingen. Om deze reden is voor de aansluiting Aalsterweg gekozen voor een zogenaamde Haarlemmermeer oplossing. Op deze wijze wordt zowel aan de noord- als zuidzijde bestaande bebouwing ontzien.
De noodzaak van een brede middenberm van ca. 20 meter in de meeste alternatieven, bedoeld om de middenberm ruimtelijk in verhouding te brengen met de brede rijbanen, is	Gezien de totale breedte van de infrastructuurbundel en de verdeling in doelgroepen (doorgaand/regionaal) in het gekozen alternatief (MMA) is het wenselijk om in het ontwerp een

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
schromelijk overdreven en om reden van aantasting van waardevol natuurgebied onaanvaardbaar. Met het oog op de veiligheid is het zaak een scheiding op de middenberm aan te brengen; dit kan even-wel conform de opzet uit de diverse tracerings-tekeningen op een breedte van ca. 6 meter.	zekere geleding van de verkeersruimte op te nemen en tevens voor geleiding te zorgen naar de juiste doelgroepenstrook. De oorspronkelijk in het ontwerp opgenomen bomenrij is evenwel om ruimte besparende. Het dwarsprofiel is daarmee in breedte verminderd.
Bij een verbreding van de tangenten kan de Van der Beken Pasteelweg komen te vervallen. Momenteel maakt namelijk slechts sluipverkeer van deze weg gebruik. Vroeger vormde deze weg de ontsluiting van het zuiden van Stratum vanaf Waalre, doch de infrastructuur is inmiddels veranderd en de functie van de weg is overgenomen door de Floralaan-West.	Bij het ontwerp van de in de trajectstudie/m.e.r. onderzochte alternatieven is het onderliggende wegennet, waar genoemde weg onderdeel van uitmaakt, als gegeven beschouwd. In overleg met de gemeente Eindhoven is evenwel overeengekomen genoemde weg slechts te handhaven als fietsverbinding. Dit levert aanzienlijke ruimtelijke voordelen op nabij de aansluiting Aalsterweg.
Rijkswaterstaat dient op voorhand aan te geven welk deel van het landgoed Eikenburg (mogelijk) voor de reconstructie van de tangenten is benodigd.	Het landgoed Eikenburg wordt door de aangepaste vormgeving van de aansluiting Aalsterweg (Haarlemmermeer) volledig ontzien. Waarom is de 'Haarlemmermeervariant' verlaten? Vanwege de ruimtebesparende voordelen is in het OTB gekozen voor de Haarlemmermeeroplossing.

Volgnummer: 6

Kenmerk: -
Gedateerd: 7 juni 1998

Afzender:
A.L.N. Stevels
Herinkhave 3
5655 JL Eindhoven

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Ter voorkoming van amovatie van woningen aan de Herinkhave en de creatie van een onacceptabel woon- en leefmilieu voor de overige bewoners in de woonwijk 'Ooievaarsnest', dient reconstructie van de tangenten plaats te vinden in westelijke richting.	Teneinde de woonwijk Ooievaarsnest en het bedrijventerrein De Run te ontzien werd in het standpunt voorgesteld het knooppunt De Hogt ca. 100 meter in zuidelijke richting op te schuiven. Door aanpassing van de verbindingsboog in de hoofdrijbaan en een compacter ontwerp is deze verschuiving niet noodzakelijk gebleken, terwijl Ooievaarsnest en de Run toch worden ontzien.
Geluidhinder wordt groter	In het kader van het Ontwerp-tracébesluit is een gedetailleerd akoestisch onderzoek verricht. In dit onderzoek zijn alle woningen cq. geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone van de te reconstrueren wegvakken betrokken. Het onderzoek en de daaruit volgende geluidwerende maatregelen zijn erop gericht te voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder. In het MMA is deze normering aangescherpt. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft namelijk in het standpunt voor de Randweg Eindhoven aangegeven dat als streefwaarde voor de geluidsbelasting 55 dB(A) zal worden aangehouden. Indien dit niet haalbaar is, bijvoorbeeld om doelmatigheidsredenen, zal minimaal met de verkeersprognoses voor 2020 de situatie van 1994 moeten teruggebracht. Het OTB bevat de resultaten weer van dit akoestisch onderzoek en een bijbehorend overzicht van de akoestische afschermingen.

Volgnummer: 7 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 6 juni 1998	**Afzender:** Werkgroep Verkeer Ooievaarsnest (J.A. Heikens en E.J. Ludding) p.a. Vijverhoef 11 5655 KA Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Ondanks eerdere toezeggingen van Rijkswaterstaat gaan de in de Trajectnota/MER beschreven alternatieven bij de woonwijk 'Ooievaarsnest' uit van geluidsschermen, lager dan 5 meter.	In het kader van het Ontwerp-tracébesluit is een gedetailleerd akoestisch onderzoek verricht. In dit onderzoek zijn alle woningen cq. geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone van de te reconstrueren wegvakken betrokken. Het onderzoek en de daaruit volgende geluidwerende maatregelen zijn erop gericht te voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder. In het MMA is deze normering aangescherpt. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft namelijk in het standpunt voor de Randweg Eindhoven aangegeven dat als streefwaarde voor de geluidsbelasting 55 dB(A) zal worden aangehouden. Indien dit niet haalbaar is, bijvoorbeeld om doelmatigheidsredenen, zal minimaal met de verkeersprognoses voor 2020 de situatie van 1994 moeten teruggebracht. Het OTB bevat de resultaten van dit akoestisch onderzoek en een bijbehorend overzicht van de akoestische afschermingen.
Realisering van MMA verdient de voorkeur, met inachtneming van het elimineren van het risico voor de woningen aan de Herinkhave	Waarvan akte
De Poot van Metz dient - eventueel over een kleinere afstand - verdiept te worden aangelegd. Bebouwing op de verdiepte Poot van Metz kan via creatieve oplossingen de pijn van hogere uitgaven voor een deel verzachten.	Vanaf de start van de Trajectstudie (startnotitie) is aangegeven dat dure kunstwerken (tunnels, verdiepte liggingen) alleen worden gerealiseerd als dit substantiële voordelen heeft en bij een traditionele bouwwijze onaanvaardbare (milieu)-consequenties optreden. Ter hoogte van de Poot van Metz zijn deze consequenties niet aanwezig. Middels geluidwerende voorzieningen kan worden voldaan aan de normen van de Wet geluidhinder; een dure verdiepte ligging is daarmee niet doelmatig en maakt dan ook geen onderdeel uit van de plannen.
Met het oog op en goede verkeersafwikkeling aan de zuidkant van Eindhoven dient een oosttangent te worden gerealiseerd.	Zie A. Nieuwe Nota Infrastructuur en oosttangent
Is het mogelijk de geluidhinder/het 'bonkeffect' als gevolg van het wegverkeer op de viaducten terug te dringen?	De moderne uitvoeringswijzen van voegovergangsconstructies geven een vlakkere voegovergang waardoor het "bonkeffect" wordt geminimaliseerd.
Kan het nieuwe wegplaveisel 'EME-asfalt' in de regio Eindhoven de voorkeur krijgen?	"EME-asfalt" is een nieuw product. Het lijkt veelbelovend. De voor- en nadelen zijn echter nog onvoldoende bekend om over toepassing in de regio Eindhoven toezeggingen te kunnen doen. Wel is in het OTB uitgegaan van de toepassing van dubbellaags ZOAB.

Volgnummer: 8 **Kenmerk:** WVet/BB **Gedateerd:** 9 juni 1998	**Afzender:** Kamer van Koophandel en Fabrieken Oost-Brabant (drs B.A.S. Pollman) Postbus 735 5600 AS Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Het aan de inspraakprocedure voorafgaande besluit om de keuzemogelijkheden te beperken tot de in de Trajectnota/MER beschreven verbredingsalternatieven, is onzorgvuldig. Daarenboven heeft de besluitvorming over de Notitie Nieuwe Infrastructuur ten onrechte zonder inspraakmogelijkheid plaatsgevonden, terwijl steeds duidelijker wordt dat de potentie van een oosttangent onvoldoende belicht is geweest. De oostelijk van Eindhoven gelegen alternatieven, die bij de besluitvorming rond de NNI zijn vervallen, dienen derhalve alsnog in de (vervolg)procedure te worden betrokken.	Zie A. Nieuwe Nota Infrastructuur. De lokale en regionale volksvertegenwoordigers, alsmede vertegenwoordigers van tal van belangengroeperingen zijn bij de tot standkoming van de NNI betrokken geweest analoog aan de procedure ex. Art. 3. Lid 2 van de Tracéwet.
Met het oog op een goede verkeersafwikkeling van het (inter)nationale doorgaande verkeer aan de oostzijde van Eindhoven, verdient de realisering van een ruit rond Eindhoven/Helmond de voorkeur. Bedoelde ruitstructuur draagt bovendien bij aan een evenwichtige ontwikkeling van de regio en biedt het een veel beter perspectief voor restcapaciteiten en calamiteitensituaties. De constructie van een oosttangent wordt onderbouwd door de studie van het SRE en het rapport van de heer Van den Avoort. In deze studie en het rapport is (nog) niet uitgegaan van een toenemende aantrekkingskracht van de route via Venlo (A67) bij gereedkoming van de aansluiting op de BAB 61.	Zie hiervoor. Als de aansluiting op de BAB61 bij Venlo gereedkomt zal de route naar Heerlen via de BAB61 door de reistijdwinst van die verbetering sterker kunnen concurreren met de A2. Of dit leidt tot aanzienlijke routeverschuivingen voor vracht- en personenverkeer, zoals de inspreker stelt, is de vraag. Op de voor de trajectstudie/m.e.r. onderzochte Oosttangent-alternatieven krijgt deze oosttangent met zware congestie te maken. Die maakt de 'Venlo-route' ten opzichte van de A2 weer minder aantrekkelijk.
Van de verbredingsalternatieven verdient de A-optie van het MMA de voorkeur, op grond van een relatief beperkt ruimtebeslag, de betere geluidwerende voorzieningen en de ruimtelijke inpassing. Bovendien dit alternatief de voorkeur gezien de onontbeerlijk te achten integratie van de rijrichting Antwerpen in het hoofdwegennet (deze richting mag niet worden beschouwd als een regionale ontsluiting of afrit). De A-optie garandeert bovendien een efficiëntere verkeersaf-wikkeling in de zin van een verdeling tussen de banenstelsels voor het verkeer met een regionale herkomst of bestemming en het doorgaande verkeer. Mocht dit alternatief ter plaatse van het bedrijf ASML tot trillingproblemen leiden die de bedrijfsvoering verstoren, dan verdient ter plaatse een aansluiting conform alternatief 4a de voorkeur.	Zie standpunt, voorkeur voor MMA. Teneinde de woonwijk Ooievaarsnest en het bedrijventerrein De Run te ontzien werd in het standpunt voorgesteld het knooppunt De Hogt ca. 100 meter in zuidelijke richting op te schuiven. Door aanpassing van de verbindingsboog in de hoofdrijbaan en een compacter ontwerp is deze verschuiving niet noodzakelijk gebleken, terwijl Ooievaarsnest en de Run toch worden ontzien. In dit kader is ook het ontwerp van de aansluiting Veldhoven-zuid aangepast.
De Kamer van Koophandel en Fabrieken Oost-Brabant gaat uit van de mogelijkheid een aansluiting van Rijksweg 69 in knooppunt De Hogt bij het MMA te realiseren. Rijkswaterstaat heeft deze mogelijkheid weliswaar tijdens de voorlichtingsbijeenkomsten bevestigd, maar de Trajectnota/MER meldt hier niets over.	Tijdens het opstellen van de Trajectnota/MER is beoordeeld of een eventueel te realiseren A69 zou kunnen worden aangesloten op de zuidtangent (knooppunt De Hogt of Prof.Holstlaan). Inmiddels heeft de minister van Verkeer en Waterstaat haar Standpunt over de Trajectnota/MER A69 ingenomen en daarbij

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
	gekozen voor het zogenaamde nulalternatief. In het ontwerp van het OTB Randweg Eindhoven is gezien de voorkeur voor dit nulalternatief geen rekening gehouden met de aanleg van de A69 en een aansluiting op de zuidtangent.
Het is onbegrijpelijk dat de procedure inzake de Trajectnota/MER Tangenten Eindhoven en de procedure inzake de Trajectnota/MER A69 Eindhoven - Belgische grens niet parallel lopen, maar volgtijdelijk worden behandeld. Dit is eens te meer bevreemdend daar uit laatstgenoemde Trajectnota/MER (die in september 1998 ter inzage wordt gelegd) blijkt dat een aantal aansluitingen op de zuidelijke randweg van Eindhoven bij de verbredingsalternatieven tot onoverkomelijke verkeersproblemen leidt.	Besluitvorming aangaande de A69 is inmiddels afgerond zodat in het OTB Randweg Eindhoven rekening is gehouden met deze studie en haar uitkomst.

Volgnummer: 9 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 29 mei 1998	**Afzender:** R.E.M. Mignot Herinkhave 21 5655 JL Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Het in de Trajectnota/MER beschreven MMA is voor de bewoners uit de Herinkhave, de Ulenpas en Twickel het minst onacceptabele alternatief, mits dit alternatief versmald wordt uitgevoerd en enigszins in westelijke richting wordt gesitueerd. Bovendien dienen binnen dit alternatief ook aan de zijde van de woonwijk 'Ooievaarsnest' degelijke geluidwerende voorzieningen worden aangebracht.	Teneinde de woonwijk Ooievaarsnest en het bedrijventerrein De Run te ontzien werd in het standpunt voorgesteld het knooppunt De Hogt ca. 100 meter in zuidelijke richting op te schuiven. Door aanpassing van de verbindingsboog in de hoofdrijbaan en een compacter ontwerp is deze verschuiving niet noodzakelijk gebleken, terwijl Ooievaarsnest en de Run toch worden ontzien. Ter hoogte van Ooievaarsnest zijn geluidwerende voorzieningen geprojecteerd.
Aanleg van een oosttangent blijft een 'must' teneinde een splitsing van het verkeer richting Helmond, Venlo en Duitsland te bewerkstelligen, waardoor de westtangent minder wordt belast. Bedoelde oosttangent kan dan tevens dienen als snelle omleidingroute bij (frequent) plaatsvindende calamiteiten op de westtangent.	Zie A Notitie Nieuwe Infrastructuur. Door de scheiding van doorgaand en regionaal verkeer zijn ook op de westtangent alternatieve routes beschikbaar.
Het getuigt van slecht beleid dat Rijkswaterstaat de bewoners van de woonwijk 'Ooievaarsnest' niet ruim van tevoren op de hoogte heeft gesteld over de mogelijke consequenties van de verbreding van de tangenten voor de woningen van de belanghebbenden.	Rijkswaterstaat handelt geheel conform het bepaalde in de Tracéwet. Daarboven zijn naast overheden ook bewoners- en belangengroepen betrokken geweest bij de totstandkoming van de trajectnota en het OTB. In het kader van de trajectnota kan ingevolge de Tracéwet pas voor het eerst officieel worden uitgesproken. In eerder overleg met bewonersgroepen is ook de wijkraad ooievaarsnest betrokken.

Volgnummer: 10 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 10 juni 1998	**Afzender:** ing. J. Jongkind Vloeteind 14 5502 PV Veldhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De in de Trajectnota/MER beschreven verbredingsalternatieven zullen - in tegenstelling tot de aanleg van een oosttangent - geen soelaas bieden voor de geconstateerde en te verwachten toename van de verkeersintensiteit in de regio Eindhoven. Anders dan Rijkswaterstaat stelt, kan de oosttangent wel degelijk een bijdrage leveren aan de ontlasting van de west- en zuidtangent door verkeersstromen vanuit Tilburg (A58), 's-Hertogenbosch (A2) en Nijmegen (A50) richting Venlo/Maastricht v.v. over de oosttangent te leiden.	Zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur. Uit verkeersberekeningen blijkt dat de verbetering van de West tangent tot 4x2 rijstroken voldoende is. Verbetering van de bestaande rijkswegen heeft de voorkeur boven de aanleg van een nieuwe weg, met alle gevolgen van dien voor natuur en milieu.
Bij aanleg van een oosttangent dienen de west- en de zuidtangent slechts te worden verbreed van 2x2 rijstroken naar 2x3 rijstroken (voorzien van geluidsschermen bij de aanliggende dorps- en stadswijken). De beoogde fly-overs bij het knooppunt De Hogt kunnen in dat geval komen te vervallen en de woonwijk 'Ooievaarsnest' kan in de huidige opzet behouden blijven. De uit te sparen gelden kunnen worden aangewend voor de aanleg van de oosttangent.	Zie standpunt. Dit is tot stand gekomen met kennisname van de binnen gekomen adviezen en inspraakreacties. Na afweging van alle belangen is gekozen voor het MMA. Dit is een veilige en duurzame oplossing met voldoende capaciteit. In het OTB is door het compacte ontwerp aanzienlijke ruimte bespaard. De wijk Ooievaarsnest wordt dan ook ontzien.
De in de Trajectnota/MER beschreven verbredingsalternatieven zullen, mede door de aanleg van de 2x2 rijstroken brede verbindingsweg tussen de Meerakkerweg en de Heistraat, leiden tot een sterke aantasting van het woon- en leefmilieu in de woonwijk Zeelst-Oost. De enige ter plaatse aanwezige recreatieve groenstrook zal hierdoor volledig verdwijnen. Slechts een verdiepte ligging kan het woon- en leefmilieu ter plaatse enigszins verlichten.	Vanaf de start van de Trajectstudie (startnotitie) is aangegeven dat dure kunstwerken (tunnels, verdiepte liggingen) alleen worden gerealiseerd als dit substantiële voordelen heeft en bij een traditionele bouwwijze onaanvaardbare (milieu)-consequenties optreden. Ter hoogte van de Poot van Metz zijn deze consequenties niet aanwezig. Middels geluidwerende voorzieningen kan worden voldaan aan de normen van de wet geluidhinder en de aanscherping daarvan in het standpunt. Een dure verdiepte ligging is daarmee niet doelmatig en maakt dan ook geen onderdeel uit van de plannen. Bij een verdiepte ligging zijn overigens de akoestische eisen (de maximale gevelbelasting) gelijk aan bij een verhoogde of maaiveldligging. Dit houdt in dat de geluidbelasting gelijk blijft en hooguit de afschermende voorzieningen in hoogte zullen variëren.
Het is bevreemdend dat noch de in de Nieuwe Nota Infrastructuur (NNI) genoemde alternatieven 5 t/m 10 noch de daarin opgenomen uitwerkingen van een verdiepte ligging in de Trajectnota/MER zijn opgenomen.	Zie opmerking t.a.v. NNI en opmerking ten aanzien van verdiepte ligging.



Volgnummer: 11 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 12 juni 1998	**Afzender:** G.P.M. Bergman Fleminglaan 13 5644 DJ Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De in de Trajectnota/MER beschreven verbredingsalternatieven bieden geen nieuwe oplossing voor het doorgaande verkeer vanuit de richting Nijmegen - Maastricht/Venlo v.v.. In dit verband dient voorkeur uit te gaan naar een uitbreiding van de rondweg Eindhoven aan de oostelijke zijde van de stad door middel van de aanleg van een oosttangent. Genoemde verkeersstroom wordt op die wijze niet door Eindhoven geleid en verstopt daarmee niet de binnenring van de stad. Bovendien biedt een buitenring in geval van calamiteit een goede ontlastingsmogelijkheid voor het verstopte deel van de ring.	Zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur Genoemde doorgaande stroom vormt relatief een beperkt deel van het verkeer. Deze stroom zal wel bijdragen aan de verkeersdruk op het onderliggend wegennet, maar zal naar verwachting met een reeds zwaar belaste binnenring worden geconfronteerd. Een route via het verbeterde bestaande hoofdwegennet met bijv. gescheiden voorzieningen voor het doorgaande verkeer, kan hiermee hoewel in afstand langer, gemakkelijk concurreren.
De verbredingsalternatieven voorzien ten onrechte niet in een voortijdige afvoer van verkeer vanuit Antwerpen en Amsterdam richting Hasselt v.v. via een verlengde Poot van Metz. Bovendien voorziet de Trajectnota/MER niet in een verdiepte doorgaande weg A67 Venlo - Antwerpen, zodat de huidige en te verwachten geluidhinder voor omwonenden onverminderd zal zijn.	Tijdens het opstellen van de Trajectnota/MER is beoordeeld of een eventueel te realiseren A69 zou kunnen worden aangesloten op de zuidtangent (knooppunt De Hogt of Prof.Holstlaan). Inmiddels heeft de minister van Verkeer en Waterstaat haar Standpunt over de Trajectnota/MER A69 ingenomen en daarbij gekozen voor het zogenaamde nulalternatief. In het ontwerp van het OTB Randweg Eindhoven is gezien de voorkeur voor dit nulalternatief geen rekening gehouden met de aanleg van de A69 en een aansluiting op de zuidtangent.
Met het oog op het hogere verkeersaanbod dient de Leenderweg (A2 Eindhoven-Floraplein tot het knooppunt Leenderheide) te worden voorzien van een geluidswal/-scherm. Bovendien dient te worden gewaakt dat de Leenderweg, de Flora-laan, de Aalsterweg en de daaraan gesitueerde woonwijken sluipverkeer aantrekt.	In het kader van het Ontwerp-tracébesluit is een gedetailleerd akoestisch onderzoek verricht. In dit onderzoek zijn alle woningen cq. geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone van de te reconstrueren wegvakken betrokken. Het onderzoek en de daaruit volgende geluidwerende maatregelen zijn erop gericht te voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder. In het MMA is deze normering aangescherpt. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft namelijk in het standpunt voor de Randweg Eindhoven aangegeven dat als streefwaarde voor de geluidsbelasting 55 dB(A) zal worden aangehouden. Indien dit niet haalbaar is, bijvoorbeeld om doelmatigheidsredenen, zal minimaal met de verkeersprognoses voor 2020 de situatie van 1994 moeten teruggebracht. Het OTB bevat de resultaten weer van dit akoestisch onderzoek en een bijbehorend overzicht van de akoestische afschermingen.
In het belang van een continue doorstroming van het wegverkeer (en daarmee: de verkeersveiligheid) dient het aantal invoegstroken en verkeerslichten in de nabijheid van het knooppunt Leenderheide te worden teruggebracht.	De doorstroming ter hoogte van het knooppunt Leenderheide wordt gewaarborgd door de voornaamste rijrichtingen doorgaand te maken. Die richtingen worden dan niet meer geconfronteerd met verkeerslichten. Dit is het geval voor de doorgaande A2 in beide richtingen en voor de doorgaande A67 in beide richtingen

Volgnummer: 12 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 14 juni 1998	**Afzender:** G. Jansen Mercurius 2 5505 NX Veldhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Door de ook in de verdere toekomst te verwachten toenemende verkeersintensiteit zullen in de Trajectnota/MER beschreven verbredingsalternatieven niet naar behoren functioneren en leiden tot verslechtering van het lokale woon- en leefmilieu. Derhalve het volgende (reeds tientallen jaren bestaande) voorstel: Aanleg van een 2x3 rijstroken brede autosnelweg door de Strabrechtseheide, gevolgd door een knooppuntsysteem 'Oudenrijn' en een 3 à 4 rijstroken brede autosnelweg ten oosten van Eindhoven naar Eindhoven-Noord/knooppunt Ekkerswijer. Wanneer deze oplossing nu niet wordt gekozen, dan is het wel in 2050. In dit verband kan beter nu reeds een aanvang worden gemaakt.	Uit de studie blijkt dat het gekozen MMA de verkeersproblematiek voldoende oplost. In de trajectstudie is de duurzaamheid van de oplossingen in een aparte analyse onderzocht.

Volgnummer: 13 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 15 juni 1998	**Afzender:** ir J.M.J. van Lieshout Herinkhave 20 5655 JL Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Met het oog op het woon- en leefmilieu voor de bewoners aan de Herinkhave, dient het te reconstrueren knooppunt De Hogt zodanig in zuidelijke richting te worden verschoven, dat ter hoogte van de huidige bebouwing in de woonwijk 'Ooievaarsnest' en het industrieterrein De Run slechts rekening hoeft worden gehouden met een verbreding van de Poot van Metz en niet ook nog met een verlegging van de op- en afritten tussen de A67 en de Poot van Metz. Bij een mogelijke aansluiting van de te reconstrueren A69 op de A67 en de Poot van Metz moet het gebied ten zuiden van De Hogt sowieso worden aangepast. De gevolgen voor de huidige bewoners en bedrijven zijn met bovengenoemd voorstel veel minder ingrijpend en met een goede geluidswal (die thans ontbreekt) is zelfs een verbetering van de huidige situatie mogelijk.	Teneinde de woonwijk Ooievaarsnest en het bedrijventerrein De Run te ontzien werd in het standpunt voorgesteld het knooppunt De Hogt ca. 100 meter in zuidelijke richting op te schuiven. Door aanpassing van de verbindingsboog in de hoofdrijbaan en een compacter ontwerp is deze verschuiving niet noodzakelijk gebleken, terwijl Ooievaarsnest en de Run toch worden ontzien. Ter hoogte van de Poot van Metz zijn geluidwerende voorzieningen geprojecteerd.
Rijkswaterstaat dient in samenspraak met de gemeente Eindhoven heldere en complete informatie te verstrekken over alle (mogelijke) consequenties van beoogde infrastructurele reconstructies in en rond de woonwijk 'Ooievaarsnest'.	Over de plannen voor verbetering van de tangenten is overleg gepleegd met de gemeenten Eindhoven. Over de resultaten is voorlichting gehouden in het kader van het OTB. Tevens heeft vooroverleg plaatsgevonden met de diverse bewonersgroepen.

Volgnummer: 14 **Kenmerk:** kvdm/br98.140 **Gedateerd:** 15 juni 1998	**Afzender:** Kamers van Koophandel en Fabrieken Noord-Brabant, PlatformVerkeers- en Vervoersaangelegenheden (drs J.A.M. van Tienen) Postbus 735, 5600 AS Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De mogelijkheid van een rijkswegenruit rond Eindhoven/Helmond dient alsnog bij de besluitvormingsprocedure te worden betrokken. Uit steeds meer ontwikkelingen en studies blijkt dat een dergelijke rondweg onontbeerlijk is voor een goede verkeersafwikkeling van de derde Nederlandse mainport Zuidoost-Brabant en voor de doorstroming van het doorgaande verkeer.	Zie A Notitie Nieuwe Infrastructuur.
Ook met de aanleg van een ruit om Eindhoven/Helmond blijft een verbreding van de A2 en A67 rond Eindhoven noodzakelijk c.q. kan de reconstructie van de tangenten geen uitstel verdragen. Voorkeur gaat in dit verband uit naar het MMA, dat - naast de relatief positieve scores op aspecten als de verkeersafwikkeling, de economie en het lokale woon- en leefmilieu - een goede achterlandverbinding met Antwerpen garandeert.	Gekozen is voor het MMA. Beslissingen over uitvoering vinden plaats in het kader van de behandeling van de begroting. De reconstructie is voorzien in de periode 2005-2010.
Bij reconstructie van de tangenten conform het MMA moet het mogelijk zijn een aansluiting van de A69 op het knooppunt De Hogt te realiseren.	Tijdens het opstellen van de Trajectnota/MER is beoordeeld of een eventueel te realiseren A69 zou kunnen worden aangesloten op de zuidtangent (knooppunt De Hogt of Prof.Holstlaan). Inmiddels heeft de minister van Verkeer en Waterstaat haar Standpunt over de Trajectnota/MER A69 ingenomen en daarbij gekozen voor het zogenaamde nulalternatief. In het ontwerp van het OTB Randweg Eindhoven is gezien de voorkeur voor dit nulalternatief geen rekening gehouden met de aanleg van de A69 en een aansluiting op de zuidtangent.

Volgnummer: 15 **Kenmerk:** EM/NB002 **Gedateerd:** 15 juni 1998	**Afzender:** Transport en Logistiek Nederland, Regio Zuid-Nederland (ing. J. den Otter) Postbus 9350 4801 LJ Breda
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Zowel uit oogpunt van bereikbaarheid als uit oogpunt van het woon- en leefmilieu verdient de reconstructie van de tangenten conform het MMA de voorkeur. Ook bij een doorkijk naar 2015/2020 zal bij dit alternatief de congestienorm niet worden overschreden, wat het MMA tot een duurzaam alternatief maakt.	Waarvan akte
Het is betreurenswaardig dat de Notitie Nieuwe Infrastructuur (NNI) is afgesloten met de conclusie dat verder geen volledig onderzoek wordt verricht naar de realisering van een volledige ruit rond Eindhoven/Helmond. De rijksoverheid heeft	Zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur. De rijksoverheid is primair verantwoordelijk voor de mobiliteit op rijkswegen. Lokale en regionale verkeersverantwoordelijkheid berust bij de lokaal, regionale en provinciale overheid.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
evenwel (gedeeltelijke) verantwoordelijkheid voor de verkeersproblematiek in genoemde regio, die naar verwachting zal toenemen na realisering van de A50.	
Het is verheugend te constateren dat een aantakking van de A69 op de tangenten ontwerptechnisch tot de mogelijkheden behoort.	Tijdens het opstellen van de Trajectnota/MER is beoordeeld of een eventueel te realiseren A69 zou kunnen worden aangesloten op de zuidtangent (knooppunt De Hogt of Prof.Holstlaan). Inmiddels heeft de minister van Verkeer en Waterstaat haar Standpunt over de Trajectnota/MER A69 ingenomen en daarbij gekozen voor het zogenaamde nulalternatief. In het ontwerp van het OTB Randweg Eindhoven is gezien de voorkeur voor dit nulalternatief geen rekening gehouden met de aanleg van de A69 en een aansluiting op de zuidtangent.
Het Nulalternatief (0) komt niet als oplossing in aanmerking omdat er nauwelijks sprake is van vergroting van wegcapaciteit. De congestiekans zal in 2010 op veel plaatsen meer dan 30% zijn.	Waarvan akte
De maatregelen ter beperking van de groei van het niet-noodzakelijke wegverkeer, zoals voorgesteld in het Nulplusalternatief (1), verdienen waardering. Echter, ondanks de constructie van spitsstroken zal dit alternatief voor wat betreft de vergroting van de wegcapaciteit onvoldoende soelaas bieden. De congestienorm van 2% voor de achterlandverbindingen wordt bij dit alternatief ruim overschreden.	Waarvan akte
Het 2x4 Alternatief (2) heeft positieve effecten voor het verkeer en vervoer en de economie door de grote verbetering van de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet. Dit alternatief kent evenwel tegelijkertijd als nadeel dat geen onderscheid wordt gemaakt tussen verschillende doelgroepen als vrachtverkeer, doorgaand verkeer en regionaal verkeer. Gevolg is dat er (door de vele aansluitingen) sprake zal zijn van veel wisselingen van rijstrook door in- en uitvoegend verkeer. Bovendien is de restcapaciteit (na 2010) op de westtangent beperkter dan bij de alternatieven 3, 4 en 5.	Waarvan akte
Het Vrachtalternatief (3) scoort goed op het gebied van verkeer en vervoer en economie; er treedt geen filevorming op doordat is voorzien in doelgroepstroken. Desondanks verdient dit alternatief niet de voorkeur aangezien dit alternatief niet voorziet in een aansluiting van de vracht-rijbanen op de A67 van en naar Antwerpen in knooppunt De Hogt.	Waarvan akte
Het Vrachtalternatief naar Antwerpen (3a) verdient niet de predicatie 'vrachtalternatief' daar ook het personenautoverkeer van en naar Antwerpen van de 'vrachtrijstroken' gebruik maakt. Filevorming (een congestiekans van 6%) is hiervan het gevolg.	In de vrachtalternatieven kan het personenautoverkeer geen gebruik maken van de voor het vrachtverkeer bedoelde rijbanen.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het splitsingssysteem van doorgaand en regionaal verkeer werkt alleen effectief wanneer er een redelijk evenredige verdeling tussen beide categorieën verkeer bestaat. In het Doorgaande Alternatief (4) kennen de doorgaande rijstroken geen aansluiting van de A67 van en naar Antwerpen. De A67 is alleen bereikbaar via de parallelbanen, die daarmee niet meer zijn voorbehouden voor het regionale verkeer. Gevolg is dat er in verhouding tot de doorgaande rijstroken te veel verkeer op de parallelbanen komt, waardoor de kans op filevorming ter plaatse toeneemt.	In het OTB zijn op grond van de verkeersprognoses op de parallelrijbanen geen congesties te verwachten.
Het Doorgaand Alternatief met Antwerpen (4a) heeft, samen met alternatieven2 en 5, de grootste positieve effecten voor het verkeer en vervoer en de economie; het economisch belangrijke verkeer op de tangenten lijdt geen rijtijdverlies meer. Er is in dit alternatief sprake van een duidelijke ontvlechting van het doorgaande en regionale verkeer. Dat het MMA (5) niettemin de voorkeur verdient, komt door het feit dat het MMA - naast de positieve effecten voor het verkeer en vervoer en de economie - het beste scoort op het gebied van woon- en leefmilieu (verkeersveiligheid, geluid en trillingen, luchtkwaliteit en sociale beleving).	Er is gekozen voor het MMA.

Volgnummer: 16 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 16 juni 1998	**Afzender:** IVN, Afdeling Nuenen c.a. (mw A.M.W. Daamen-van den Heuvel) Postbus 55 5670 AB Nuenen
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Vanuit de doelstelling de leef-, woon- en reisgewoonten van de mens te veranderen verdient het Nulplusalternatief de voorkeur. Echter, omdat bovengenoemde doelstelling eerst op de langere termijn kan worden bereikt en bovendien niet direct onder de invloedssfeer van Rijkswaterstaat valt, vormt het MMA een goed compromis voor de oplossing van de verkeersproblematiek op de tangenten Eindhoven.	Er is gekozen voor het MMA.
Het dwarsprofiel van de te reconstrueren tangenten dient niet ten koste van alles zo minimaal mogelijk te worden gehouden; de groenvoorzieningen ten gunste van omwonenden dient te prevaleren boven het uitzicht van de automobilisten (parkway; stadsboulevard).	In het OTB zijn de tussenbermen op plaatsen waar dit vanwege ruimtelijke beperkingen noodzakelijk versmald, o.a. vanwege het weglaten van de bomenrij. De inrichting van de beschikbare ruimte aan de buitenzijde (taluds en bermen) wordt afgestemd op de omgeving. Ter hoogte van woonbebouwing kan in overleg met gemeente en bewoners meer ruimte heringericht worden. De uitwerking hiervan is weergegeven in de inpassingvisie, onderdeel van het OTB.
Met het oog op beperking van geluidhinder en in het belang van de verkeersveiligheid (visuele afscherming bij calamiteiten op andere rijstroken) verdient de constructie van een aarden middenbermverhoging van ca. 1,5 meter aanbeveling.	Een aardenwal in de middenberm met een hoogte van 1,5 meter vergt een aanzienlijk groter ruimtebeslag. Het huidige ontwerp voldoet aan de ROA richtlijnen, waardoor de verkeersveiligheid is gewaarborgd.
Een 'Haarlemmermeervariant' van aansluitingen nabij het landgoed Eikenburg (Aalsterweg) verdient de voorkeur.	Bij de plandetaillering is speciale aandacht geschonken aan ruimtebesparende oplossingen voor de aansluitingen. Om deze reden is voor de aansluiting Aalsterweg gekozen voor een zogenaamde Haarlemmermeer oplossing. Op deze wijze wordt zowel aan de noord- als zuidzijde bestaande bebouwing ontzien.
In de Trajectnota/MER vindt ten onrecht afstemming plaats met de halfslachtige BOSE-studie van de SRE. In de oostelijke regio van Eindhoven is slechts sprake van een kortstondig spitsprobleem, en dan zelfs slechts op het grondgebied van de gemeente Eindhoven. Aanleg van een oosttangent in het Dommeldal levert geen bijdrage aan het verkeersdoorstromingsprobleem in Eindhoven. Aanleg van nieuwe infrastructuur in het Middengebied/Dommeldal leidt daarentegen wel tot onevenredig grote milieuproblemen.	Zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur Een oosttangent heeft inderdaad gevolgen voor het milieu.

Volgnummer: 17 **Kenmerk: -** **Gedateerd:** 15 juni 1998	**Afzender:** L. Blok Weldam 7 5655 JG Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De keuze voor één van de in de Trajectnota/ MER gepresenteerde verbredingsalternatieven ligt vanuit verkeerstechnisch oogpunt bezien niet voor de hand. Een uitwerking van een oosttangent strekt om meerdere redenen tot aanbeveling: Verslechterde economische ontwikkeling oostzijde stadsregio. Een hoofdwegennet in de vorm van een verkeersruit rond stedelijke bebouwing heeft grote voordelen voor de afwikkeling van diverse verkeersstromen. Met verwijzing naar de huidige rondwegen rond Amsterdam, Rotterdam en Utrecht mag voor Eindhoven geen uitzondering op de regel worden gemaakt.	Zie A.Notitie Nieuwe Infrastructuur In de NNI-fase zijn alternatieven met nieuwe infrastructuur onderzocht. Een oosttangent blijkt in de onderzochte uitvoeringsvorm aantrekkelijk voor het autoverkeer, en leidt tot congestie op de nieuwe wegen. Tegelijkertijd worden de doorstromingsproblemen op de bestaande tangenten niet afdoende opgelost. Verbreding van de bestaande tangenten doet dat wel, zoals in de Trajectnota/MER is beschreven.
De reconstructie van de west- en zuidtangent maakt de toekomstige wegenstructuur rond Eindhoven in geval van calamiteiten onnodig kwetsbaar; het is aannemelijk dat een oosttangent de verkeersveiligheid c.q. het aantal ongevallen per voertuigkilometer in gunstige zin beïnvloedt.	Calamiteiten maken een wegenstructuur kwetsbaar als geen alternatieve wegen voorhanden zijn. De meeste verbredingsalternatieven kennen meerdere rijbanen per rijrichting. Dit geldt ook voor de gekozen MMA-oplossing van het OTB.
De kosten van de Nuenen-oosttangent liggen binnen de zelfde kostenbandbreedte als de in de Trajectnota/MER beschreven alternatieven 2, 3 en 4. Indien gekozen wordt voor het MMA dan wel voor een verdiepte ligging van één van de verbredingsalternatieven, verdient de constructie van een oosttangent heroverweging.	Vanaf de start van de Trajectstudie (startnotitie) is aangegeven dat dure kunstwerken (tunnels, verdiepte liggingen) alleen worden gerealiseerd als dit substantiele voordelen heeft en bij een traditionele bouwwijze onaanvaardbare (milieu) -consequenties optreden. Deze zijn in het OTB niet aanwezig.

Volgnummer: 18 **Kenmerk: -** **Gedateerd:** 16 juni 1998	**Afzender:** J.G.L. Aarts Herinkhave 17 5655 JL Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Het in de Trajectnota/MER beschreven MMA is voor de bewoners uit de Herinkhave, de Ulenpas en Twickel het minst onacceptabele alternatief, mits dit alternatief versmald wordt uitgevoerd en enigszins in westelijke richting wordt gesitueerd. Bovendien dienen binnen dit alternatief ook aan de zijde van de woonwijk 'Ooievaarsnest' degelijke geluidwerende voorzieningen worden aangebracht.	Teneinde de woonwijk Ooievaarsnest en het bedrijventerrein De Run te ontzien werd in het standpunt voorgesteld het knooppunt De Hogt ca. 100 meter in zuidelijke richting op te schuiven. Door aanpassing van de verbindingsboog in de hoofdrijbaan en een compacter ontwerp is deze verschuiving niet noodzakelijk gebleken, terwijl Ooievaarsnest en de Run toch worden ontzien. Ter hoogte van Ooievaarsnest zijn geluidwerende voorzieningen geprojecteerd.
Aanleg van een oosttangent blijft een 'must' teneinde een splitsing van het verkeer richting Helmond, Venlo en Duitsland te bewerkstelligen, waardoor de westtangent minder wordt belast. Bedoelde oosttangent kan dan tevens dienen als snelle omleidingsroute bij (frequent) plaats-vindende calamiteiten op de westtangent.	Zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur. Door de scheiding van doorgaand en regionaal verkeer zijn ook op de westtangent alternatieve routes beschikbaar.

Volgnummer: 19 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 16 juni 1998	**Afzender:** Belangenvereniging 'De Voldijn' (A. Huizing) Resedalaan 39 5582 AA Waalre
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Het is onterecht dat het bevoegd gezag op basis van de Nieuwe Nota Infrastructuur (NNI) heeft besloten slechts onderzoek te verrichten naar de in de Trajectnota/MER beschreven verbredingsalternatieven. Het NNI berust op onjuist cijfermateriaal, dat gebaseerd is op onjuiste interpreta-ties van op zich correcte onderzoeksgegevens van Rijkswaterstaat. De verbreding van de zuid- en westtangent dient gelijktijdig plaats te vinden met de ontwikkeling van een oosttangent alsmede met de aanhaking van de te reconstrueren A69 aan het knooppunt De Hogt. In dit verband onderschrijft de Belangenvereniging 'De Voldijn' het rapport van de heer Van den Avoort.	Zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur. Tijdens het opstellen van de Trajectnota/MER is beoordeeld of een eventueel te realiseren A69 zou kunnen worden aangesloten op de zuidtangent (knooppunt De Hogt of Prof.Holstlaan). Inmiddels heeft de minister van Verkeer en Waterstaat haar Standpunt over de Trajectnota/MER A69 ingenomen en daarbij gekozen voor het zogenaamde nulalternatief. In het ontwerp van het OTB Randweg Eindhoven is gezien de voorkeur voor dit nulalternatief geen rekening gehouden met de aanleg van de A69 en een aansluiting op de zuidtangent.
Het MMA, mits uitgevoerd op maaiveldligging van alternatief 4a, is voor de bewoners van de woonwijk 'De Voldijn' het minst bezwaarlijk. Dit alternatief maakt de minste inbreuk op het woon- en leefmilieu van de bewoners en waarborgt de beperking van de te verwachten geluidhinder tot 55 dB(A). Dit MMA dient evenwel op de volgen-de punten te worden aangepast:	Er is tot een hoge ligging van de zuidtangent besloten, onder andere omdat op deze wijze regionale- en locale kruisende wegen op maaiveldniveau kunnen blijven
• Bij de beoogde ongelijkvloerse kruising van de prof. Holstlaan en de Aalsterweg dienen t.b.v. fietsers en voetgangers vrouwvriendelijke tunnels te worden aangelegd met een minimale breedte van 7 meter, analoog aan het ontwerp voor de Velddoornweg. • Het ontwerp van de ongelijkvloerse kruising van de Aalsterweg met het zuidtangent dient zodanig te worden gewijzigd, dat aan de zuidzijde het kwart klaverblad komt te vervallen en wordt vervangen door de zgn. Haarlemmermeerconstructie. Hierdoor kan 'Huize Voorbeek' worden behouden. • Het dwarsprofiel van de tangenten dient ter plaatse van de woonwijk 'De Voldijn' zo smal mogelijk te worden ontworpen, aangezien ter plaatse toch sprake is van een weeftraject (waardoor geen tussenliggende bomen kunnen worden geplaatst).	Fietstunnels bij professor Holstlaan en Aalsterweg zijn vanwege de daaraan verbonden hoge kosten en vanwege de relatief korte afstand tot de Velddoornweg, niet in het oorspronkelijk MMA opgenomen. In het MMA waartoe is besloten wordt de zuidtangent hoog aangelegd mede omdat daardoor fietsvriendelijke verbindingen mogelijk zijn. Bij de plandetaillering is speciale aandacht geschonken aan ruimtebesparende oplossingen voor de aansluitingen. Om deze reden is voor de aansluiting Aalsterweg gekozen voor een zogenaamde Haarlemmermeer oplossing. Op deze wijze wordt zowel aan de noord- als zuidzijde bestaande bebouwing ontzien. Het dwarsprofiel ter plaatse van de Voldijn is minimaal vormgegeven, mede doordat het splitsingspunt doorgaand/regionaal verkeer naar het oosten is verschoven vanwege rechtstreekse intakking verkeer uit Antwerpen t.p.v. De Hogt.
Indien herziening van het NNI wordt heroverwogen, dient de verticale verschuivingsvariant van de zuidtangent, evenals het in bedoelde nota genoemde alternatief van 2x3 rijstroken opnieuw op de agenda worden geplaatst.	Herziening NNI wordt niet overwogen.
Behalve het MMA plegen alle in de Trajectnota/MER beschreven alternatieven een onaanvaardba-re aanslag op het woon- en leefmilieu in Waalre, in het bijzonder de woonwijk 'De Voldijn'.	MMA is in OTB uitgewerkt

Volgnummer: 20 **Kenmerk:** AP/SR/98198 **Gedateerd:** 17 juni 1998	**Afzender:** Koninklijke Philips Electronics NV (ir A.P.M. van der Poel) Postbus 218 5600 MD Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De enige afdoende oplossing voor de congestie op de tangenten Eindhoven is verbreding van de tangenten conform de in de Trajectnota/MER beschreven alternatieven 4, 4a of 5, met gebruikmaking van parallelbanen. Gezien de huidige congestie dient de uitbreiding van de wegencapaciteit op korte termijn te worden verwezenlijkt.	Er is gekozen voor alternatief 5 (MMA). Uitbreding Randweg is voorzien in periode 2005-2010
De ontwikkeling van de Philips Technologie Campus op het complex Waalre (aan de prof. Holstlaan) vereist een hoogwaardige ontsluiting op de tangenten Eindhoven. Aangezien ontsluiting via het stedelijke wegennet de beoogde kwaliteit niet kan bieden, dient de mogelijkheid te worden onderzocht voor de aanleg van een extra aansluiting op het zuidtangent, tussen de aansluiting Aalsterweg en het knooppunt De Hogt.	Mede in overleg met de betrokken gemeenten en provincie is onderzoek verricht naar nut en noodzaak van een extra aansluiting voor de Philips Technocampus. Op grond van dit onderzoek heeft de minister van Verkeer en Waterstaat besloten een dergelijke aansluiting ter hoogte van Sportbos op de parallelrijbaan in het OTB op te nemen. Zie ook specifieke toelichting in het OTB.
Het ontwerpprincipe voor de aanhaking van de beoogde A69 ter hoogte van de prof. Holstlaan (alternatief 4a) conflicteert in ernstige mate met de ontwikkelingen van Philips Technologie Campus. Het ruimtebeslag van de aansluiting prof. Holstlaan frustreert ter plaatse alle ontwikkelings-mogelijkheden. Koninklijke Philips Electronics NV kan om deze reden hier niet mee instemmen.	Tijdens het opstellen van de Trajectnota/MER is beoordeeld of een eventueel te realiseren A69 zou kunnen worden aangesloten op de zuidtangent (knooppunt De Hogt of Prof.Holstlaan). Inmiddels heeft de minister van Verkeer en Waterstaat haar Standpunt over de Trajectnota/MER A69 ingenomen en daarbij gekozen voor het zogenaamde nulalternatief. In het ontwerp van het OTB Randweg Eindhoven is gezien de voorkeur voor dit nulalternatief geen rekening gehouden met de aanleg van de A69 en een aansluiting op de zuidtangent.

Volgnummer: 21 **Kenmerk:** AOO.98.B482.001.ro **Gedateerd:** 17 juni 1998	**Afzender:** Noordbrabantse Christelijke Boerenbond, Regio Eindhoven (ing. A. Oomen) Postbus 91 5000 MA Tilburg
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Het is onjuist zoekgebieden voor natuurcompensatie neer te leggen buiten de directe invloedssfeer van de te reconstrueren tangenten. Een ingreep in het stedelijke gebied heeft zodoende tot gevolg dat een aanzienlijke oppervlakte landbouwgrond wegvalt in een gebied waar grote druk bestaat op de grondmarkt. Aangezien compensatie in de directe omgeving onmogelijk lijkt, is het te overwegen om in plaats van compensatiegronden aan te kopen, een bedrag te storten in het compensatiefonds. Dit bedrag kan vervolgens worden aangewend voor de afronding c.q. versnelde realisering van de EHS.	Aangezien een deel van de natuurcompensatie plaatsvindt voor toegenomen geluidbelasting dient dit plaats te vinden buiten de invloedssfeer van de weg. Compensatie voor vernietiging kan in principe in de omgeving van de weg plaatsvinden. Indien zich hier reële mogelijkheden voordoen zal hier op ingespeeld worden. De beleidslijn (LNV/provincie) voor het compensatiebeginsel is om te compenseren in de vorm van gebied. Indien dit onmogelijk blijkt kan een storting in het Groenfonds plaatsvinden. RWS dient zich echter als initiatiefnemer tot het uiterste in te spannen om de compensatie ook daadwerkelijk te realiseren.
De in de Trajectnota/MER genoemde oppervlakten ter compensatie van natuur zullen in de praktijk wellicht nog groter zijn, daar wordt uitgegaan van het compensatiepricipe van de provincie Noord-Brabant. Vergeleken met het rijksprincipe voorziet dit principe in extra compensatie in de vorm van een kwaliteitstoeslag. Aangezien de rijksoverheid de uitvoerder van het project is, ligt het met betrekking tot de compensatie van natuurgronden voor de hand dat wordt uitgegaan van het rijksprincipe.	RWS probeert zich ook zoveel mogelijk aan provinciaal beleid te houden. Met betrekking tot compensatie geldt de afspraak met de provincie dat de zgn. kwaliteitstoeslag in de vorm van extra compensatieoppervlakte plaatsvindt.
Het is niet duidelijk of de op het broedvogelmodel van Reijnen cs gebaseerde populatie-verdunning van 35% zonder meer van toepassing kan worden geacht op de reconstructie van de tangenten Eindhoven. Immers, de te verdwijnen natuurgebieden zijn zonder uitzondering gelegen in de directe nabijheid van de thans reeds drukke tangenten. Dit betekent dat de natuurwaarden van deze gebieden in het algemeen lager zijn te waarderen dan gebieden met een vergelijkbaar natuurtype in stiltegebieden.	Het is niet duidelijk of de op het broedvogelmodel van Reijnen cs gebaseerde populatie-verdunning van 35% zonder meer van toepassing kan worden geacht op de reconstructie van de tangenten Eindhoven. Immers, de te verdwijnen natuurgebieden zijn zonder uitzondering gelegen in de directe nabijheid van de thans reeds drukke tangenten. Dit betekent dat de natuurwaarden van deze gebieden in het algemeen lager zijn te waarderen dan gebieden met een vergelijkbaar natuurtype in stiltegebieden.

Volgnummer: 22 **Kenmerk:** ic.hld.98.229/FS/PV **Gedateerd:** 17 juni 1998	**Afzender:** Vereniging Industrieel Contact Helmond e.o. (drs H.A. van der Geest RA) Postbus 90154 5000 LG Tilburg
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Uitgaande van de verwachte verkeerstoename op de as Rotterdam - Venlo zal een snelwegenruit rond Eindhoven en Helmond aanzienlijk bijdragen aan het garanderen van een vlotte doorstroming van zowel doorgaand als regionaal verkeer. De alternatieven met betrekking tot de snelwegenruit rond Eindhoven en Helmond dienen in dit verband alsnog in de Trajectnota/MER te worden opgenomen.	Zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur
De in de Trajectnota/MER gepresenteerde verdubbeling van de bestaande tangenten Eindhoven (knooppunten Batadorp, De Hogt en Leenderheide) draagt niet bij aan een verbetering van de verkeerssituatie aan de oostzijde van Eindhoven en rondom Helmond; Rijkswaterstaat lijkt geen rekening te houden met de toekomstverwachtingen en aanbevelingen voor het oostelijke deel van de regio Zuidoost-Brabant, zoals verwoord in het rapport Visie Oost-Brabant.	Dit is juist; verkeersproblematiek in het oostelijk deel van de regio, dient primair door de regio te worden opgelost.

Volgnummer: 23 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 15 juni 1998	**Afzender:** B. Stolte Aalsterweg 273 5644 RD Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De bewoners van de Aalsterweg/de woonwijk 'Eikenburg-De Roosen' ondervinden momenteel reeds veel geluidhinder als gevolg van de huidige A2. Reconstructie van de tangenten mag er niet toe leiden dat de geluidhinder verder toeneemt.	In het kader van het Ontwerp -tracébesluit is een gedetailleerd akoestisch onderzoek verricht. In dit onderzoek zijn alle woningen cq. geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone van de te reconstrueren wegvakken betrokken. Het onderzoek en de daaruit volgende geluidwerende maatregelen zijn erop gericht te voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder. In het MMA is deze normering aangescherpt. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft namelijk in het standpunt voor de Randweg Eindhoven aangegeven dat als streefwaarde voor de geluidsbelasting 55 dB(A) zal worden aangehouden. Indien dit niet haalbaar is, bijvoorbeeld om doelmatigheidsredenen, zal minimaal met de verkeersprognoses voor 2020 de situatie van 1994 moeten teruggebracht. Het OTB bevat de resultaten van dit akoestisch onderzoek en een bijbehorend overzicht van de akoestische afschermingen.

Volgnummer: 24 **Kenmerk:** Se/IR/adv/07634 **Gedateerd:** 18 juni 1998	**Afzender:** Van den Boomen Advocaten (mr M.T.C.A. Smets) Postbus 193 5580 AD Waalre
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Realisering van het beoogde aansluitingspunt van de A67 op de A69 (aansluiting Waalre) conform alternatief 2, 3, 3a, 4, 4a en 5 leidt voor Van den Boomen Advocaten tot onnodige kapitaalver-nietiging om reden van gedwongen amovatie van de - thans noodzakelijk uit te breiden - kantoorvilla 'Huize Voorbeek'. Handhaving van deze kantoorvilla wordt eens te meer op prijs gesteld vanwege de zichtlocatie en het markante beeldbepalende karakter van het pand.	Bij de plandetaillering is speciale aandacht geschonken aan ruimtebesparende oplossingen voor de aansluitingen. Om deze reden is voor de aansluiting Aalsterweg gekozen voor een zogenaamde Haarlemmermeer oplossing. Op deze wijze wordt zowel aan de noord- als zuidzijde bestaande bebouwing, waaronder 'Huize Voorbeek' ontzien.
In het belang van het behoud van de kantoorvilla 'Huize Voorbeek' dienen bij de planuitwerking voor de aansluiting Waalre de volgende alternatieven in overweging te worden genomen: • verplaatsing van de aansluiting Waalre naar de westelijke zijde van de A69 ter hoogte van de huidige afrit. Dit gebied is thans nog onbebouwd; van aantasting van natuur en landschap ter plaatse is geen sprake. • verruiming van de bocht van het tracé van de op- en afrit, waarbij het aansluitpunt op de A69 in zuidelijke richting (richting Voorbeeklaan) wordt verschoven.	Als alternatief is een Haarlemmermeer aan de zuidzijde als een betere optie geacht, dan de door inspreker aangedragen oplossingen.
De schade die Van den Boomen Advocaten wellicht in de toekomst lijdt door het feit dat haar nieuwbouw dient te worden geamoveerd in verband met de reconstructie van het aansluit-punt Waalre, komt volledig ten laste van de overheid. Van den Boomen Advocaten houdt de Staat der Nederlanden voor bedoelde schade nu reeds aansprakelijk.	Zie B. Schadevergoeding



Volgnummer: 25 **Kenmerk:** Se/IR/adv/82230 **Gedateerd:** 18 juni 1998	**Afzender:** Van den Boomen Advocaten (mr M.T.C.A. Smets) inzake Vereniging Golf- en Countryclub 'De Tongelreep' te Eindhoven Postbus 193 5580 AD Waalr
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De verbreding van de A67 conform alternatief 2, 3, 3a, 4, 4a en 5 bedreigt het voortbestaan van de 9-holes golfbaan, gelegen tussen de A67, de Velddoornweg/het riviertje De Tongelreep, de prof. Holstlaan en de Genneperweg te Eindhoven. Realisering van één van de genoemde alternatieven betekent dat een drietal holes moet verdwijnen, waardoor van een volwaardige golfbaan geen sprake meer is. Deze situatie leidt vervolgens tot verlies van leden en sponsors en uiteindelijk tot opheffing van de Vereniging Golf- en Countryclub 'De Tongelreep'. Verbreding van de A67 zal er tevens toe leiden dat de vereniging achterblijft met de lasten van een aanzienlijke desinvestering. Vereniging Golf- en Countryclub 'De Tongelreep' vraagt zich in dit verband af op wie zij de schade kan verhalen die gepaard gaat met de investeringen ten behoeve van de aanleg van de resterende holes.	In het standpunt is de voorkeur uitgesproken voor het MMA. Op de zuidtangent is daarbij gekozen voor een symmetrische verbreding met handhaving van de hoge ligging van de hoofdrijbaan.
In het belang van het behoud van de Golf- en Countryclub 'De Tongelreep' dienen bij planuitwerking voor de verbreding van de A67 de volgende alternatieven in overweging te worden genomen: • verschuiving van het zuidtangent in zuidelijke richting op het grondgebied van de gemeente Waalre, zonder dat daarmee de belangen van de bewoners van de woonwijk 'De Voldijn' ernstig geweld wordt aangedaan. Dit is mogelijk daar tussen genoemde woonwijk en het talud van de A67 immers is voorzien in een ruime groenstrook. Met dit alternatief wordt tevens bereikt dat de lasten van de verbreding evenredig worden verdeeld over de gemeenten Eindhoven en Waalre. • de Vereniging ter compensatie van het verlies van 3 holes in de gelegenheid stellen bepaalde percelen in de gemeente Gestel te verwerven. Dit alternatief biedt evenwel slechts uitkomst indien verbreding van de A67 plaatsvindt conform alternatief 5, onder voorwaarde dat hierbij niet wordt voorzien in een breed talud doch in een civieltechnisch kunstwerk dat het ruimtebeslag van de verbreding zo gering mogelijk houdt.	Rijkswaterstaat is in overleg getreden met de Golf- en Countryclub. Hierbij zijn verschillende alternatieven besproken om binnen het kader van de randvoorwaarden, zoals neergelegd in het standpunt, de schade te beperken dan wel oplossingen als compensatie uit te werken. Rijkswaterstaat is bezig in samenwerking met de gemeente Eindhoven, de Nederlandse Golffederatie en een golf-course-architect te trachten tot een voor de golfbaan Tongelreep acceptabele oplossing te komen.
Bij de reconstructie van de A67 moet rekening worden gehouden met de uitgangspunten van het in Eindhoven-Zuid gelegen Groenplan Gennep. De uitgangspunten binnen dit gebied behelzen het verder ontwikkelen van natuur en landschap, milieu-educatie, cultuur en sport en recreatie. Binnen dit beleid past de aanwezigheid van de golfbaan van de Vereniging Golf- en Countryclub 'De Tongelreep'.	Bij de uitwerking van de inpassing van de weg is rekening gehouden met de plannen in het aangrenzend gebied.

Volgnummer: 26 **Kenmerk:** JS/AvZ98001 **Gedateerd:** 18 juni 1998	**Afzender:** Vereniging 'Poot van Metz Veldhoven' (J.P.Sillekens) Severeind 5 5502 PW Veldhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De Trajectnota/MER dient aandacht te besteden aan de gevolgen van de reconstructie van de tangenten op de gezondheid van omwonenden. De toename van de verkeersintensiteit heeft door uitstoot van schadelijke stoffen negatieve consequenties voor de volksgezondheid.	In de Trajectnota/MER is (impliciet) aandacht besteed aan de effecten op de gezondheid van omwonenden als gevolg van de alternatieven. Op de eerste plaats is er een akoestisch onderzoek verricht en zijn geluidwerende voorzieningen voorgesteld. Dit om (ernstige) geluidhinder, en dus ook de negatieve gevolgen voor de gezondheid daarvan, tegen te gaan. Daarnaast is onderzoek gedaan naar de effecten op de luchtkwaliteit. Voor een aantal stoffen, zoals stikstofdioxide, lood, fijn stof/zwarte rook, benzeen en koolwaterstoffen, zijn de concentraties langs de weg berekend. Deze waarden zijn getoetst aan de wettelijke grenswaarden, die opgesteld zijn vanuit het oogpunt van de volksgezondheid. In alle alternatieven blijkt dat de grenswaarden onderschreden worden.
De Trajectnota/MER besteedt ten onrechte geen aandacht aan de mogelijke gevolgen van calamiteiten op de tangenten voor omwonenden. Door aanleg van een oosttangent kunnen deze gevaren worden beperkt.	In de Trajectnota/MER is aandacht besteed aan het aspect risico's van vervoer van gevaarlijke stoffen. Bij dit aspect gaat het met name om de veiligheid van direct omwonenden van een weg. De risico's zijn berekend en uitgedrukt in individueel risico (IR) en groepsrisico (GR). Voor zowel IR als GR blijkt dat de risico's in alle alternatieven lager zijn dat de wettelijke normen. Met andere woorden, de alternatieven worden voldoende veilig geacht.
Bij het bepalen van geluidwerende maatregelen ter hoogte van Veldhoven dient ter plaatse te worden uitgegaan van een situatie als ware er geluidsschermen geplaatst; de bewoners van Veldhoven mogen niet de dupe worden van het verzuim van de gemeente Veldhoven maatregelen te treffen tegen de van de tangenten afkomstige geluidhinder.	In het kader van het Ontwerp-tracébesluit is een gedetailleerd akoestisch onderzoek verricht. In dit onderzoek zijn alle woningen cq. geluidgevoelige bestemmingen binnen de zone van de te reconstrueren wegvakken betrokken. Het onderzoek en de daaruit volgende geluidwerende maatregelen zijn erop gericht te voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder. In het MMA is deze normering aangescherpt. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft namelijk in het standpunt voor de Randweg Eindhoven aangegeven dat als streefwaarde voor de geluidsbelasting 55 dB(A) zal worden aangehouden. Indien dit niet haalbaar is, bijvoorbeeld om doelmatigheidsredenen, zal minimaal met de verkeersprognoses voor 2020 de situatie van 1994 moeten teruggebracht. Het OTB bevat de resultaten van dit akoestisch onderzoek en een bijbehorend overzicht van de akoestische afschermingen.
Bij de berekening van geluidhinder ter plaatse van de gemeente Veldhoven dient rekening te worden gehouden met de weerkaatsing van geluid door de (in aantal toenemende) hoge bedrijfspanden op het industrieterrein 'De Hurk'.	Bij het akoestisch onderzoek in het kader van het op te stellen OTB is rekening worden gehouden met reflectie oftewel weerkaatsing van geluid van bedrijfsgebouwen.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Om reden van het gelijkheidsprincipe dient de hoogte van geluidsschermen ter hoogte van Veldhoven op eenzelfde niveau te worden gebracht als de in de Trajectnota/MER vermelde geluidsschermen ter hoogte van de woonwijk 'De Voldijn'.	Zie reactie op punt drie van deze inspraakreactie.
De hoogteberekening van geluidsschermen langs de tangenten is onjuist; de berekeningen behoren uit te gaan van de verst gelegen rijstrook en niet van het midden van de weg. Dit geldt zeker voor een weg die ca. 140 meter breed is.	Het akoestisch onderzoek voor de Trajectnota/MER en het OTB is uitgevoerd conform het wettelijk geldende Reken- en Meetvoorschrift verkeerslawaai. Daarin wordt onder andere aangegeven dat volgens bepaalde voorwaarde volstaan kan worden met 1 rijlaan. In de bovengenoemde twee akoestische onderzoeken wordt daaraan voldaan en ook wordt in de rapportage van beide onderzoeken aangegeven hoe hiermee omgegaan is. De hoogte van de geluidswerende voorzieningen in de TN/MER en het OTB zijn op een correcte methode bepaald.
Met de keuze voor verbreding van de bestaande tangenten heeft de minister de belangrijkste beslissing in feite al genomen. Daarmee doet de in de Trajectnota/MER gedetailleerde uitwerking geen recht aan een evenwichtige afweging van de verschillende alternatieven. De gevolgde werkwijze heeft bovendien de onacceptabele schijn van 'inspraak achteraf'.	De keuze in het standpunt is tot stand gekomen op grond van de inspraakreacties en bestuurlijke adviezen op alle in de TN/MER opgenomen alternatieven. Ten aanzien van de 'trechtering' aan oplossingen zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur.
De constructie van een wegenruit om Eindhoven is noodzakelijk vanuit het oogpunt van calami-teiten, restcapaciteit, toekomstwaarde etc. Bovendien kan bij aanleg van een oosttangent de verbreding van de westtangent beperkt blijven tot 2x3 rijstroken.	zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur. Het gekozen MMA biedt een veilige en duurzame oplossing.
Zowel de aanleg van een oosttangent als een verdiepte ligging van de Poot van Metz dienen alsnog als reële alternatieven volledig te worden uitgewerkt. In dit verband kan verdiepte aanleg vanaf het Beatirixkanaal - in plaats van verdiepte aanleg van het totale traject - leiden tot een besparing van ca. 500 miljoen gulden. Besparingen op de rest van het traject kunnen oplopen tot ca. 300 miljoen gulden.	Vanaf de start van de Trajectstudie (startnotitie) is aangegeven dat dure kunstwerken (tunnels, verdiepte liggingen) alleen worden gerealiseerd als dit substantiele voordelen heeft en bij een traditionele bouwwijze onaanvaardbare (milieu)-consequenties optreden. Ter hoogte van de Poot van Metz zijn deze consequenties niet aanwezig. Middels geluidwerende voorzieningen kan worden voldaan aan de normen van de wet geluidhinder; een dure verdiepte ligging is daarmee niet doelmatig en maakt dan ook geen onderdeel uit van de plannen.
Uitgaande van de in de Trajectnota/MER beschreven alternatieven, verdient het MMA de voorkeur om reden van betere geluidwerende voorzieningen. Het ruimtebeslag van de groenstroken is in dit alternatief evenwel veel te groot.	Gekozen is voor het MMA. In het OTB is een oplossing uitgewerkt met minder ruimtebeslag dan de oorspronkelijke TN/MER-oplossing.
De Trajectnota/MER houdt onvoldoende rekening met de aanleg van de A50 en de A69.	In de trajectstudie is uitgegaan van een in het jaar 2010 gerealiseerde A50. In een aparte analyse zijn globale effecten van aanleg van een rijksweg 69 nagegaan. Voor de A69 is een aparte trajectstudie/m.e.r. uitgevoerd. Daarbij is evenwel gekozen voor het zg. nulalternatief. In het OTB Randweg is dan ook geen rekening meer gehouden met de aanleg van de A69.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Tevens is geen rekening gehouden met de na 2010 optredende verkeersgroei.	De Trajectnota/MER besteedt in een aparte analyse aandacht aan de restcapaciteit van de verschillende alternatieven. In het OTB zijn bovendien de milieueffecten ook voor 2020 in beeld gebracht.
Rijkswaterstaat bevestigt dat een oosttangent 28% verkeer van een westtangent afhaalt, in plaats van de in de nota genoemde 5%.	Deze weergave is niet juist. In een gesprek met de vertegenwoordiger van bewonersvereniging De Kraal is bevestigd dat een aanzienlijk deel van het verkeer op de huidige tangenten doorgaand verkeer betreft. De vereniging trekt daarop zelf de conclusie dat er een potentie is voor een oosttangent, die minstens 28% van het verkeer van de huidige tangenten aantrekt.
In tegenstelling tot het vermelde in de Trajectnota/MER is de autosnelweg ter hoogte van Zeelst niet voorzien van ZOAB.	In het kader van de aanleg van de spitsstroken wordt de gehele Randweg van ZOAB voorzien, voor zover nu nog niet aanwezig.
De Trajectnota/MER vermeldt ter hoogte van de Poot van Metz te voorzien in een aanzienlijke geluidsreductie door invoering van een maximum-snelheid van 100 km per uur. Op het desbetreffende traject is de maximumsnelheid evenwel reeds jaren op 100 km per uur vastgesteld en wordt thans meer dan eens overschreden.	Er is gedoeld op een zekere geluidsreductie die is opgetreden op het moment dat de maximumsnelheden landelijk 120 km per uur werden, waarbij in combinatie op een aantal wegvakken (ook het onderhavige) de maximumsnelheid op 100 km per uur is gesteld. Dit heeft plaatsgevonden in de periode tussen 1986 en 1994 en is ook als zodanig gemeld.

Volgnummer: 27 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 17 juni 1998	**Afzender:** Vereniging Milieudefensie Son en Breugel (L.K. Becking) Australiëlaan 9 5691 JK Son en Breugel
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Het is niet terecht dat de Nieuwe Nota Infrastructuur (NNI) moet worden beschouwd als een informele tussenstap (dus zonder wettelijke MER-status), daar deze nota bepalend blijkt voor de uiteindelijke afweging bij het te nemen Tracébesluit.	zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur.
De keuze voor de ingrijpende verbreding van de bestaande tangenten laat ten onrechte ruimte aansluitend dan wel op enig nabijgelegen toekomstig tijdstip alsnog een volwaardige oosttangent te realiseren, zonder dat dit in de MER wordt getoetst. Verbreding van de tangenten mag slechts worden gerealiseerd op voorwaarde dat binnen de horizon tot 2015 wordt afgezien van de aanleg van een oosttangent. Tevens geldt als voorwaarde dat de daarmee ontstane dan wel bestaande verkeersproblemen aan de noord- en oostzijde van Eindhoven op bevredigende wijze worden opgelost.	Het NNI is als bijlage onderdeel van het MER. Met verbreding van tangenten wordt afgezien van de aanleg van een oosttangent door het Rijk. Een studie naar het oplossen van regionale verkeersproblemen aan de oostzijde van Eindhoven is door het SRE gestart.
Rijkswaterstaat kwalificeert de beoordeling van de kosten van een op maaiveldhoogte of verdiept aangelegde westtangent ten onrechte als 'onrea-listisch'. Daar de te reconstrueren west-	Vanaf de start van de Trajectstudie (startnotitie) is aangegeven dat dure kunstwerken (tunnels, verdiepte liggingen) alleen worden gerealiseerd als dit substantiele voordelen heeft en bij een

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
tangent niet één, maar drie autosnelwegen door en langs een dichtbevolkt gebied cumuleert, moet bij een dergelijke 'flessenhals' de omgeving de best mogelijke bescherming worden geboden. Dit kan door een verdiepte ligging (in principe: minus 6 meter). De kostenbegroting voor deze verlaagde inpassing zal moeten worden beoordeeld tegen ten minste drie maal de kosten van moeilijke passages voor één autosnelweg. Ook in vergelijking met het verdiepte tracé langs Best (minus 6 meter) en langs Son (minus 2 meter) dient de westtangent veel royaler te worden beoordeeld.	traditionele bouwwijze onaanvaardbare (milieu)-consequenties optreden. Ter hoogte van de Randweg Eindhoven zijn deze consequenties niet aanwezig. Middels geluidwerende voorzieningen kan worden voldaan aan de normen van de wet geluidhinder; een dure verdiepte ligging is daarmee niet doelmatig en maakt dan ook geen onderdeel uit van de plannen.
Een verdiepte ligging van het westtangent verdient aanbeveling met het oog op: • het transport van gevaarlijke stoffen; • het feit dat ZOAB niet voor alle frequenties doelmatig is en het westtangent een zeer breed tracé betreft; • de te verwachten overschrijding van de geprognotiseerde verkeersintensiteit. Bij verdiepte ligging kunnen geluidsschermen zonodig worden verhoogd, zonder dat er sprake is van ontoelaatbare visuele hinder.	Zie opmerking hiervoor t.a.v. verdiepte ligging. Een verdiepte ligging van de westtangent heeft voor de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen nauwelijks invloed. De kans op een ongeval met zo'n transport verandert namelijk niet door een verdiepte ligging. Verder zal het gebied dat getroffen wordt na een ongeval met gevaarlijke stoffen vrijwel gelijk zijn, aangezien er in alle gevallen een gelijkwaardige geluidsafscherming gerealiseerd wordt, die ongeveer een gelijke invloed heeft op de gevolgen van zo'n ongeval. Naast geluidsarme wegdekken wordt over het grootste deel van de westtangent ook geluidswerende voorzieningen aangebracht. Overigens is hiervoor in het kader van het OTB nog een gedetailleerd akoestisch onderzoek verricht. ZOAB is als geluidarm wegdek het meest bekend. Echter er is in het OTB voor dubbellaags ZOAB gekozen een nog effectiever middel om de geluidsoverlast te beperken.
Het aandeel in de verkeersbewegingen vatbaar voor sturing langs een oost- dan wel westtangent moet nader worden gekwantificeerd.	Het voor de trajectstudie/mer gehanteerde verkeersmodel gaat uit van een goede kennis bij de weggebruiker van de verkeersomstandigheden op de mogelijke routes, voor een gemiddelde werkdag in een toekomstjaar. Naar gelang routes drukker of zelfs congestueus worden, passen weggebruikers in het model hun route als het ware direct aan. Op welke manier die volledige kennis is verkregen, bijvoorbeeld door drips, in-car informatiesystemen of anderszins, doet dan niet ter zake. Anders gezegd: de wegbeheerder kan, bijv. Met DRIPS, bijdragen aan een goede kennis bij de weggebruiker, maar het verkeersmodel gaat reeds van die goede kennis uit.
Het gebruik van dynamische route-informatiepanelen (DRIP) dient als alternatief in de kostenbegroting en in het MER te worden opgenomen.	Bij de verdere planuitwerking worden alle kostenposten ook evt. DRIP's in de raming mee genomen.
Het MER is zodanig in de Trajectnota geïntegreerd, dat het ten onrechte niet meer als een op zichzelfstaande rapportage kan worden herkend. In dit verband vervagen ook de grenzen die de wet stelt aan een correct opgestelde Trajectnota.	Het is gebruikelijk om in de Trajectnota de MER te integreren. De afzonderlijke MER-elementen zijn o.a. via de inhoudsopgave herkenbaar. De Cie MER heeft in dit kader de TN/MER ook positief beoordeeld.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het op het kaartmateriaal weergegeven traject Best - Son is (na aanleg van de A50) in Son onjuist weergegeven; de route Son - Lieshout ontbreekt helemaal. Indien een oosttangent niet wordt gerealiseerd, bestaat het gevaar dat deze niet-ingetekende weg na realisatie van de A50 evenwel in een groot aantal gevallen als uitwijkroute wordt gekozen.	In het verkeersmodel is wel van het juiste wegennet uitgegaan.
Aangezien de Trajectnota/MER niet voorziet in een afdoende oplossing voor de verkeers-problematiek aan de noord- en oostzijde van Eindhoven, verdient een objectieve afweging van de gehele tangentenstructuur rond Eindhoven aanbeveling.	Besluitvorming over de (regionale) verkeersproblematiek ten oosten van Eindhoven kan onafhankelijk plaatsvinden van het besluit over de verbreding van de tangenten. Zie ook A. Notitie Nieuwe Infrastructuur.

Volgnummer: 28 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 18 juni 1998	**Afzender:** J.H. Janssen en M. van Renterghem Warmelo 45 5655 JZ Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De beoogde verbreding van de tangenten Eindhoven strookt niet met artikel 21 uit de Grondwet, die luidt: "De zorg van de overheid is gericht op de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu." De verkeersproblematiek op de tangenten kan slechts worden opgelost door spreiding van de verkeersstromen en ondertunneling c.q. overkapping van de in de nabijheid van woonwijken gelegen autosnelwegen.	De besluitvorming in het kader van de tracéwet schrijft voor dat alle alternatieven voor de geconstateerde problematiek in beeld dienen worden gebracht en te worden beoordeeld en vergeleken. Dure kunstwerken (tunnels, verdiepte liggingen) zullen alleen worden gerealiseerd als dit substantiele voordelen heeft en bij een traditionele bouwwijze onaanvaardbare (milieu)-consequenties optreden. Dit is langs de Randweg Eindhoven niet het geval. Een dure verdiepte ligging is daarmee niet doelmatig en maakt dan ook geen onderdeel uit van de plannen.

Volgnummer: 29 **Kenmerk:** U.1998-1097 **Gedateerd:** 18 juni 1998	**Afzender:** Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (mw A. Mennens-van Zeist) Postbus 1600 3800 BP Amersfoort
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Het wettelijke beschermde archeologische monument ten zuidoosten van het knooppunt Leenderheide blijkt veel groter in omvang te zijn dan in 1994 is aangegeven. Dit kan consequenties met zich meebrengen indien in dit gebied ten behoeve van de reconstructie van de tangenten werkzaamheden worden gestart.	Ter hoogte van het monument is de weg alweer terug op de huidige breedte, waardoor geen aantasting plaats zal vinden.
Op het kaartmateriaal staat een aantal gebieden als 'oudste kern van bebouwing' aangegeven. Het is echter niet duidelijk of dit gebieden met enkeerdgronden ofwel esdekken betreft. Indien dit het geval is, zijn deze gebieden te klein weer-gegeven.	Het betreft hier de gebieden met moderpodzolen welke het eerst als bouwland in gebruik genomen zijn. Latere uitbreidingen leiden tot 'esdekken'. Deze vallen ook binnen de legandaeenheid 'overige bewoonbare grond'. In de effectbeoordeling is de archeologische waarde (potentie) van de 'oudste kern bewoning' wat zwaarder gewogen dan die van de 'overige bewoonbare grond'
Aangezien in het studiegebied van de Tangenten Eindhoven nooit systematische archeologische inventarisaties hebben plaatsgevonden, bevinden zich in het studiegebied wellicht meer archeologische waarden dan de reeds bekende waarden. In dit verband is de uitvoering van een Aanvullende Archeologische Inventarisatie (AAI) in delen van het trajectgebied zeer gewenst.	In de vervolgfases van de studie zal een Aanvullende Archeologisch Inventarisatie plaatsvinden in de gebieden die binnen de tracering van het MMA vallen.

Volgnummer: 30 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 18 juni 1998	**Afzender:** prof. ir M. Tels Twickel 13 5655 JK Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Ter behoud van (de verkoopwaarde van) verschillende woningen in de woonwijken 'Ooievaarsnest' en 'Genderbeemd' alsmede een klein park ten oosten van de huidige westtangent, dient de reconstructie van de westtangent (Poot van Metz) enkele tientallen meters in westelijke richting (waar nauwelijks bebouwing is) te worden verschoven. De kosten van de verschuiving van de weg kunnen geheel of ten dele worden gecompenseerd door besparingen op de kosten van gronden en opstallen ten oosten van het westtangent.	Teneinde de woonwijk Ooievaarsnest en het bedrijventerrein De Run te ontzien werd in het standpunt voorgesteld het knooppunt De Hogt ca. 100 meter in zuidelijke richting op te schuiven. Door aanpassing van de verbindingsboog in de hoofdrijbaan en een compacter ontwerp is deze verschuiving niet noodzakelijk gebleken, terwijl Ooievaarsnest en de Run toch worden ontzien.
Wat gebeurt er met de op- en afritten bij het knooppunt De Hogt en wat zijn de gevolgen voor de breedte van het tracé en daarmee de consequenties voor de bewoners van de woonwijken 'Ooievaarsnest' en 'Genderbeemd'?	In het OTB is de aansluiting Veldhoven-zuid vormgegeven als Haarlemmermeer aansluiting, met handhaving van de bestaande kruisingen op de onderliggende weg. Voor de woonwijken worden vanwege het aspect geluidhinder geluidwerende voorzieningen opgericht.

Volgnummer: 31 **Kenmerk:** 98X000889 **Gedateerd:** 18 juni 1998	**Afzender:** Dorpsraad Acht (R. van Delft) Postbus 90150 5600 RB Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De Dorpsraad Acht is ten onrechte niet aangemerkt als een eigenstandig adviesorgaan van de gemeente Eindhoven, waardoor de dorpsraad niet betrokken is geweest bij het overleg 'Samenspraak in de Regio'. Rijkswaterstaat dient de dorpsraad in de toekomst bij het overleg te betrekken.	De dorpsraad Acht maakt inmiddels deel uit van het Bewonersgroepen overleg.
Bij reconstructie van de westtangent dient het aan de Oirschotsedijk te Eindhoven gelegen en als rijksmonument geklasseerde boerderij 'De Mispelhoef' (alsmede de daarbij behorende onroerende zaken) volledig intact worden gehouden.	Bij de plandetaillering is speciale aandacht geschonken aan het sparen van bestaande bebouwing, bedrijven en met name monumenten. Gebleken is dat met een beperkte asverschuiving ter plaatse van Mispelhoef dit monument kan worden gespaard. Zelfs het talud van de rijksweg blijft ongewijzigd.
De Trajectnota/MER gaat uit van de realisering van een geluidswal voor de Achtse Barrier tot aan de Boschdijk. Waarom worden voor het gedeelte dat langs de Acht loopt geen geluidwerende maatregelen getroffen?	In de Trajectnota/MER is een afscherming geprojecteerd ten oosten van de Boschdijk omdat dicht bij de weg een grote groep woningen aanwezig zijn. De woonwijk Acht daarentegen ligt op verder afstand van de weg waardoor de geluidsbelasting dusdanig is dat afscherming niet noodzakelijk is. In De verdere uitwerking van het OTB is overigens het gedeelte ten oosten van de Bosshdijk komen te vervallen. In het kader van het Ontwerp-tracébesluit is een gedetailleerd akoestisch onderzoek verricht. In dit onderzoek zijn alle woningen cq. geluidgevoelige bestemmingen binnen de zone van de te reconstrueren wegvakken betrokken. Het onderzoek en de daaruit volgende geluidwerende maatregelen zijn erop gericht te voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder. In het MMA is deze normering aangescherpt. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft namelijk in het standpunt voor de Randweg Eindhoven aangegeven dat als streefwaarde voor de geluidsbelasting 55 dB(A) zal worden aangehouden. Indien dit niet haalbaar is, bijvoorbeeld om doelmatigheidsredenen, zal minimaal met de verkeersprognoses voor 2020 de situatie van 1994 moeten teruggebracht. Het OTB bevat de resultaten van dit akoestisch onderzoek en een bijbehorend overzicht van de akoestische afschermingen.

Volgnummer: 32 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 21 juni 1998	**Afzender:** M. Vervaart Sophialaan 13 5684 LB Best
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De in de Trajectnota/MER gehanteerde (prognoses van) aantallen verkeersbewegingen zijn niet realistisch c.q. zijn gebaseerd op een relatief korte planhorizon. Dit zal er onder andere toe leiden dat na reconstructie van de tangenten de bewoners in Best-Zuid een onacceptabele overlast van het wegverkeer zullen ondervinden.	De Trajectnota/MER en de daarvan onderdeel uitmakende Notitie Nieuwe Infrastructuur, beschrijven welke uitgangspunten en veronderstellingen m.b.t. de sociaal-economische ontwikkeling en relevant beleid, ten grondslag liggen aan de prognoses. In het kader van het OTB zijn de prognoses geactualiseerd en is de planhorizon naar 2020 verlegd. Dit heeft overigens geen gevolgen voor het MMA-ontwerp zoals in het OTB is uitgewerkt.
Het achterwege laten van de ruit rond Eindhoven als alternatief draagt niet bij aan de spreiding van risico's met betrekking tot de verkeersafwikkeling, de spreiding van overlast voor omwonenden en het voorkomen van sluipverkeer in de regio. Bovendien maken de in de Trajectnota/MER beschreven alternatieven het niet mogelijk een adequate scheiding aan te brengen tussen noord-zuid- en oost-westverkeer.	Met de keuze voor het MMA worden de verkeersproblemen voor het lange afstandsverkeer en het regionaal verkeer rond de bestaande tangenten afdoende opgelost. Zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur.
De effecten van de aanleg van de A69 zijn onvoldoende bij de in de Trajectnota/MER beschreven alternatieven betrokken.	Tijdens het opstellen van de Trajectnota/MER is beoordeeld of een eventueel te realiseren A69 zou kunnen worden aangesloten op de zuidtangent Inmiddels heeft de minister van Verkeer en Waterstaat haar Standpunt over de Trajectnota/MER A69 ingenomen en daarbij gekozen voor het zogenaamde nulalternatief. In het ontwerp van het OTB Randweg Eindhoven is gezien de voorkeur voor dit nulalternatief geen rekening gehouden met de aanleg van de A69 en een aansluiting op de zuidtangent.

Volgnummer: 33 **Kenmerk:** B/LH.B2581 **Gedateerd:** 19 juni 1998	**Afzender:** Bernards Tilman Van der Corput Advocaten (mr G.W.A. Bernards) inzake 95 bewoners uit de woonwijk 'De Roosten' te Eindhoven Postbus 391 5600 AJ Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Om reden van (een te verwachten toename van) verkeershinder voor de woonwijk 'De Roosten' dient te worden gekozen voor een op langere termijn bruikbare c.q. duurzame oplossing in de vorm van de aanleg van een oostelijk van Eindhoven gelegen autosnelweg voor het noord-zuidverkeer. Nadien dienen ter beperking van de verkeershinder de oost-westverbindingen verdiept te worden aangelegd.	Zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Alle in de Trajectnota/MER beschreven alternatieven zullen voor de bewoners van de woonwijk 'De Roosten' en de bezoekers van de in de onmiddellijke nabijheid bevindende natuur- en groengebieden (zoals het landgoed 'Eikenburg', waarop zich bovendien scholen en andere bebouwing bevinden) leiden tot meer geluidhinder en luchtverontreiniging (zeker na aanleg van de A50, die de verkeersdruk op het desbetreffende traject slechts zal doen toenemen). Bovendien leiden deze alternatieven tot een grotere kans op calamiteiten voor omwonenden.	In het kader van het Ontwerp-tracébesluit is een gedetailleerd akoestisch onderzoek verricht. In dit onderzoek zijn alle woningen cq. geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone van de te reconstrueren wegvakken betrokken. Het onderzoek en de daaruit volgende geluidwerende maatregelen zijn erop gericht te voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder. In het MMA is deze normering aangescherpt. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft namelijk in het standpunt voor de Randweg Eindhoven aangegeven dat als streefwaarde voor de geluidsbelasting 55 dB(A) zal worden aangehouden. Indien dit niet haalbaar is, bijvoorbeeld om doelmatigheidsredenen, zal minimaal met de verkeersprognoses voor 2020 de situatie van 1994 moeten teruggebracht. Het OTB bevat de resultaten van dit akoestisch onderzoek en een bijbehorend overzicht van de akoestische afschermingen. In de Trajectnota/MER voldoet de luchtkwaliteit in alle alternatieven aan de eisen die daaraan, vanuit het oogpunt van volksgezondheid, gesteld worden. Dit komt voornamelijk door het feit dat de voertuigen steeds schoner worden en er tevens een gunstige trend zit in de achtergrondconcentraties. Overigens is de aanleg van de A50 in de onderzoeken voor het woon- en leefmilieu meegenomen. In alle alternatieven wordt voldaan aan de normen die opgesteld zijn voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.
De verhoogde ligging van de gereconstrueerde tangenten en de op het knooppunt Leenderheide beoogde fly-over zijn voor de bewoners van de woonwijk 'De Roosten' onacceptabel. Indien verdiepte aanleg ter plaatse onmogelijk is, dienen adequate geluidwerende voorzieningen te worden getroffen.	Vanaf de start van de trajectstudie (startnotitie) is aangegeven dat dure kunstwerken (tunnels, verdiepte liggingen) alleen worden gerealiseerd als dit substantiele voordelen heeft en bij een traditionele bouwwijze onaanvaardbare (milieu)-consequenties optreden. Ter hoogte van Leenderheide zijn deze consequenties niet aanwezig. Middels geluidwerende voorzieningen kan worden voldaan aan de normen van de wet geluidhinder; een dure tunnel is daarmee niet doelmatig en maakt dan ook geen onderdeel uit van de plannen. De fly-over richting Maastricht ligt ten zuiden van het huidige knooppunt. Door aanpassing van het trajectnota-ontwerp van de verbindingsweg Antwerpen-Venlo komt de fly-over slechts 2 meter hoger te liggen dan de bestaande op ca 6 meter boven maaiveld gelegen hoofdrijbaan.
De praktijk heeft uitgewezen dat bij ongevallen op het zuidtangent zowel de Leenderweg als de Aalsterweg als de gemeenten Geldrop, Valkenswaard en Waalre, zwaar worden belast met sluipverkeer dat de files tracht te ontwijken. Deze situatie is voor de bewoners van de woonwijk 'De Roosten' onacceptabel.	Bij verbreding is de kans op filevorming gering. De hoeveelheid sluipverkeer als gevolg van files zal aanmerkelijk dalen.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
In het MER ontbreekt het (volgens de Wet geluidhinder voorgeschreven) akoestisch rapport. In dit rapport dienen voor de toename van de verkeersintensiteit en de daarmee gepaard gaande geluidhinder niet alleen de directe gevolgen van de gereconstrueerde A2/A67, maar ook van de hierop aansluitende op- en afritten en het onderliggende wegennet in beschouwing te worden genomen.	Een onderdeel van de Trajectnota/MER is het akoestisch onderzoek uitgevoerd door ingenieursbureau Oranjewoud "Rapport Woon-en leefmilieu Tangenten Eindhoven Geluid & trillingen en Risico vervoer gevaarlijke stoffen Trajecnota/MER Tangenten Eindhoven", documentnr. 2363-97864, revisie 02, d.d. 15 januari 1998. Daarin wordt in paragraaf 11.4 en in bijlage 4 ingegaan op de overige wegen.
In de Trajectnota/MER zijn ten onrechte slechts geluidwerende voorzieningen aan de zuidzijde van de A2/A67 geprojecteerd en niet aan de noordzijde. Door de thans beoogde eenzijdige geluidwerende voorzieningen zullen de bewoners aan de noordzijde van de A2/A67 als gevolg van weerkaatsing van het geluid extra geluidhinder ondervinden.	In het kader van het Ontwerp-tracébesluit is een gedetailleerd akoestisch onderzoek verricht. In dit onderzoek zijn alle woningen cq. geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone van de te reconstrueren wegvakken betrokken. Het onderzoek en de daaruit volgende geluidwerende maatregelen zijn erop gericht te voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder. In het MMA is deze normering aangescherpt. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft namelijk in het standpunt voor de Randweg Eindhoven aangegeven dat als streefwaarde voor de geluidsbelasting 55 dB(A) zal worden aangehouden. Indien dit niet haalbaar is, bijvoorbeeld om doelmatigheidsredenen, zal minimaal met de verkeersprognoses voor 2020 de situatie van 1994 moeten teruggebracht. Het OTB bevat de resultaten van dit akoestisch onderzoek en een bijbehorend overzicht van de akoestische (absorberende) afschermingen.

Volgnummer: 34 **Kenmerk:** TEIR/801 **Gedateerd:** 20 juni 1998	**Afzender:** drs H.P.M. van Aken Juralaan 23 5691 JC Son en Breugel
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Gezien de door de provincie en het SRE geuite behoefte aan de (als alternatief uit de Startnotitie resulterende) volledige ruit rond Eindhoven alsmede gezien de belangrijkste overwegingen van de Raad van Sate terzake van de A50 Son, dient de volledige ruit alsnog in de Trajectnota/MER te worden opgenomen.	Zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur.
De in de Trajectnota/MER gehanteerde verkeersaantallen zijn aanmerkelijk te laag ingeschat en dienen om verschillende redenen te worden heroverwogen: • de actualiteit van de getelde verkeerscijfers op rijkswegen in Noord-Brabant over de periode 1986 t/m 1996 geeft reeds aan dat de groei van het verkeer ca. 5% per jaar bedraagt en over die periode een groei vertoont die met de vooronderstellingen van het SVV bedoeld was voor de periode 1986 t/m 2010; • analyse van het huidige model geeft een groei weer in de gehanteerde periode die lager ligt dan de hiervoor bedoelde groei; • Rijkswaterstaat heeft eerder aangegeven dat "...het model voor de tangenten aan de rand de werkelijkheid minder goed zal beschrijven"; • in de nota 'Kiezen of delen' worden visies weergegeven omtrent de effectiviteit van investeringen in openbaarvervoerinfrastructuur en de groeiontwikkelingen van het auto-verkeer, die duidelijk afwijken van de in de Trajectnota/MER weergegeven groei; • de in de Trajectnota/MER geschetste milieueffecten zijn door de te lage ramingen te laag ingeschat.	De Trajectnota beschrijft op welke veronderstellingen en uitgangspunten terzake van de sociaal-economische ontwikkeling van Nederland en het verkeers- en vervoerbeleid de prognoses zijn gebaseerd. In het Standpunt is geconstateerd dat de prognoses voor 2010 plaatselijk (m.n. zuidtangent) reeds in 2000 werden benaderd. In het OTB zijn de verkeersprognoses dan ook geactualiseerd voor huidige inzichten over het verkeers- en vervoerbeleid en regionale sociaal-economische ontwikkelingen. De geactualiseerde prognoses voor 2010 en 2020 zijn weliswaar hoger, maar leiden niet tot aanpassing van het gekozen MMA-ontwerp. De milieu-effecten voor de hogere prognoses zijn in het OTB opgenomen
Aan de gewenste heroverweging van de totale ruit rond Eindhoven dient een verbinding ter hoogte van Nederwetten/Lieshout in een rechte lijn in de richting van Nijmegen te worden gekoppeld, gebaseerd op een realistisch groeimodel.	Heroverweging van de ruit vindt niet plaats, zodat hieraan geen verbinding kan worden gekoppeld.

Volgnummer: 36 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 7 juni/21 juni 1998	**Afzender:** A.E. Fitzpatrick en mw C.N. Fitzpatrick-Snellink Herinkhave 19 5655 JL Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De Trajectnota/MER heeft de mogelijkheid van de (in de toekomst overmijdelijke) aanleg van een oosttangent is ten onrechte buiten beschouwing gelaten. Deze omissie heeft met betrekking tot de studie naar de oostelijke verbreding en verhoging van de Poot van Metz verregaande gevolgen voor de bewoners van de woonwijk 'Ooievaarsnest' en het aangrenzende natuurgebied.	Zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur. De gevolgen voor de woonwijk 'Ooievaarsnest' zijn in vergelijking met de in de Trajectnota/MERgeschetste oplossing afgenomen door een compacter ontwerp van knooppunt De Hogt.
In verband met doorkruising van het Dommelgebied hebben diverse milieuorganisaties bezwaar gemaakt tegen de aanleg van een oosttangent. Hier staat echter tegenover dat bij uitbreiding van de Poot van Metz en de aanleg van fly-overs natuurgebied in Eindhoven-Zuid verlorengaat.	In de Trajectnota wordt de geconstateerde aantasting ter hoogte van Zuid Eindhoven beschreven. De optredende schade aan natuur- en landschap is gekwantificeerd in het OTB en uitgewerkt in het Compensatieplan.
Indien besloten wordt tot verbreding van de Poot van Metz verdient reconstructie conform het MMA de voorkeur, mits deze reconstructie in westelijke richting (richting Veldhoven) wordt verschoven. Een dergelijke reconstructie verdient de voorkeur gezien de relatief geringe negatieve impact op een (gering) aantal bedrijven, terwijl een aan de oostelijke zijde van de bestaande Poot van Metz gelegen luxe en groene woonwijk onaangetast blijft.	Teneinde de woonwijk Ooievaarsnest en het bedrijventerrein De Run te ontzien werd in het standpunt voorgesteld het knooppunt De Hogt ca. 100 meter in zuidelijke richting op te schuiven. Door aanpassing van de verbindingsboog in de hoofdrijbaan en een compacter ontwerp is deze verschuiving niet noodzakelijk gebleken, terwijl Ooievaarsnest en de Run toch worden ontzien.
De informatieverstrekking vanuit Rijkswaterstaat laat te wensen over; bewoners van 'bedreigde' straten c.q. direct belanghebbenden dienen tijdig, volledig en rechtstreeks op de hoogte te worden gesteld van de mogelijke consequenties van de reconstructie van de tangenten Eindhoven voor hun woningen/bedrijven.	Rijkswaterstaat volgt nauwgezet de in de tracéwet omschreven procedure. De Trajectnota levert de eerste officiële mogelijkheid van inspraak. Rijkswaterstaat heeft bovendien in het kader van de totstandkoming van de NNI reeds informatie aan de regio verstrekt. Vanaf de publicatie van de Trajectnota/MER is bovendien het platform van het Bewonersgroepenoverleg

Volgnummer: 36 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 20 juni 1998	**Afzender:** ing. J. Noels Maria van Bourgondiëlaan 8 5583 XE Waalre
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Geen van de in de Trajectnota/MER beschreven alternatieven draagt bij aan het oplossen van knelpunten in de huidige verkeersstromen op de tangenten Eindhoven; er ontstaan elders nieuwe en langere files. Wenselijke alternatieven - zoals de 'rondweg' om Aalst-Waalre, ondertunneling van het huidige traject en de overkapping van het huidige en toekomstige traject - ontbreken, waardoor van een evenwichtige afweging van alternatieven geen sprake is.	Vanaf de start van de Trajectstudie (startnotitie) is aangegeven dat dure kunstwerken (tunnels, verdiepte liggingen) alleen worden gerealiseerd als dit substantiele voordelen heeft en bij een traditionele bouwwijze onaanvaardbare (milieu)-consequenties optreden. Ter hoogte van Randweg Eindhoven zijn deze consequenties niet aanwezig. Middels geluidwerende voorzieningen kan worden voldaan aan de normen van de wet geluidhinder; een dure verdiepte ligging of ondertunneling is daarmee niet doelmatig en maakt dan ook geen onderdeel uit van de plannen.
De Trajectnota/MER stelt ten onrechte dat trillingen als gevolg van het wegverkeer op de (gereconstrueerde) tangenten geen probleem vormen, zonder deze conclusie met frequenties, vermogens en metingen te onderbouwen.	Het onderdeel trillingen is inderdaad kwalitatief beschreven op basis van ervaringen elders.
Om stankhinder voor omwonenden te voorkomen, dient de reconstructie van de tangenten te voorzien in centrale afzuiging en reiniging van de lucht.	Deze optie is niet toepasbaar in de gepresenteerde alternatieven.
Rekening houdend met wind uit het noordoosten bedraagt de van de tangenten afkomstige geluidshinder in Waalre-Ekenrooi geen 50-54 dB(A), maar 75 dB(A). Door het samenkomen van de E25 de A69 en de E34 zal de geluidhinder wellicht toenemen tot 90 dB(A).	Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform het wettelijk vastgestelde Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaai. In het Reken- en Meetvoorschrift is een meteorologische correctieterm opgenomen. Daarbij wordt uitgegaan van een weerssituatie, zoals die gemiddeld per jaar in Nederland voorkomt. Er wordt dan ook geen rekening gehouden met de ligging van de woning ten opzichte van de weg, bij het bepalen van de geluidsbelasting Verder wordt door inspreker zijn zorg uitgesproken over de te verwachten geluidsbelasting. Verder onderbouwing daarvan wordt niet gegeven. In het kader van het Ontwerp-tracébesluit is een gedetailleerd akoestisch onderzoek verricht. In dit onderzoek zijn alle woningen cq. geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone van de te reconstrueren wegvakken betrokken. Het onderzoek en de daaruit volgende geluidwerende maatregelen zijn erop gericht te voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder. In het MMA is deze normering aangescherpt. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft namelijk in het standpunt voor de Randweg Eindhoven aangegeven dat als streefwaarde voor de geluidsbelasting 55 dB(A) zal worden aangehouden. Indien dit niet haalbaar is, bijvoorbeeld om doelmatigheidsredenen, zal minimaal met de verkeersprognoses voor 2020 de situatie van 1994 moeten teruggebracht. Het OTB bevat de resultaten van dit akoestisch onderzoek en een bijbehorend overzicht van de akoestische (absorberende) afschermingen.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De reconstructie van de tangenten mag er niet toe leiden dat de landelijke rust voor mens en dier wordt verstoord.	Door uitvoeren van MMA worden geen nieuwe gebieden doorsneden. Bovendien neemt bij het MMA het aantal geluidsgehinderden af.
Toename van het geluidsniveau van 0-10 dB(A) naar 70-90 dB(A) als gevolg van de reconstructie van de tangenten zal leiden tot waardevermindering van de woningen in Waalre-Ekenrooi.	Zie B. Schadevergoeding. Bestreden wordt overigens de door de inspreker aangeven toename van de geluidsbelasting van 0-10 dB(A) naar 70-90 dB(A) voor de woningen in Waalre en Ekenrooi. Volgens het akoestisch onderzoek van de Trajectnota/MER vindt er door het plaatsen van schermen per saldo een afname plaats van de geluidsbelasting.
Gepaard gaande met goede voorlichting over het te volgen rijgedrag dienen de tangenten zodanig te worden gereconstrueerd dat een maximum-snelheid van 140 km per uur kan worden gerealiseerd.	De door inspreker voorgestelde maximum snelheid zal een negatief effect hebben op de geluidhinder en luchtkwaliteit. De maximumsnelheid in Nederland is 120 km per uur.
Door onjuiste resp. onvolledige, onbetrouwbare, misleidende, niet-objectieve, niet-consequente, intimiderende, niet-serieuze en ondemocratische informatie, biedt de Trajectnota/MER onvoldoende basis voor een evenwichtige besluitvorming. De Trajectnota/MER dient derhalve op een groot aantal plaatsen te worden gewijzigd c.q. te worden aangevuld.	De Trajectnota is conform de Tracéwet tot stand gekomen. Er is geen enkele reden om te twijfelen aan de kwaliteit van de nota en de daarin uitgewerkte alternatieven. De trajectnota is, mede gelet op de voorfase, op een juist en correcte manier tot stand gebracht. Zie in dit kader ook het positieve oordeel van de Commissie MER

Volgnummer: 37

Kenmerk: -
Gedateerd: 18 juni 1998

Afzender:
Comité WEG BOS WEG
(F.H.D. van Schagen)
Rijnlaan 27
5691 JG Son en Breugel

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De beperking tot de regio Eindhoven is voor de Trajectstudie Tangenten Eindhoven een verkeerd uitgangspunt. Een alternatief wordt daardoor over het hoofd gezien.	Het studiegebied voor het aspect verkeer en vervoer reikt verder dan de regio Eindhoven. De effectbeschrijving van alternatieven is evenwel beperkt tot de omgeving waar daadwerkelijk ingrepen plaatsvinden.
Vanuit het oogpunt van een goede ontsluiting van Zuidoost-Brabant en een afname van de verkeersdruk aan de westzijde van Eindhoven dient een goede verbinding tussen 's-Hertogenbosch, Helmond en Nederweert langs de Zuid-Willemsvaart te worden gerealiseerd. Dit ten onrechte niet in de Trajectnota/MER opgenomen (goedkopere) alternatief ontlast de westtangent zodanig, dat de noodzaak voor reconstructie verdwijnt. Een bijkomend voordeel van dit alternatief is dat de zojuist gerealiseerde zuidelijke rondweg 's-Hertogenbosch niet hoeft te worden verbreed en dat Helmond wordt aangesloten op het rijkswegennet. Bovendien voorziet dit alternatief in het behoud van het Dommeldal. Voornoemd alternatief dient te worden opgenomen in een herziene Trajectnota/MER.	De bestaande provinciale weg langs de Zuid-Willemsvaart maakt geen deel uit van het hoofdwegennet. Aanleg van genoemde verbinding past niet in het Rijksbeleid zoals onder meer verwoord in het SVV II.

Volgnummer: 38 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 15 juni 1998	**Afzender:** CDA Klankbordgroep Verkeer te Waalre (drs J.G.M. Hegener) Koningin Julianalaan 3 5582 JV Waalre
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De in de Trajectnota/MER beschreven verbredingsalternatieven dragen niet bij aan de beoogde afname van de verkeersintensiteit op de bestaande tangenten, maar vergroten de reeds constateerde hinder op en rond de bestaande tangenten. De huidige westtangent (Poot van Metz) is slechts geschikt voor de afwikkeling van het noord-zuidverkeer; niet voor de verkeersafwikkeling van de gehele regio Eindhoven.	In het MMA wordt het doorgaand verkeer gescheiden van regionaal verkeer. De bestaande capaciteit wordt daarbij in principe verdubbeld. Tevens worden aanzienlijke (geluids)inspanningsmaatregelen getroffen. De in het OTB opgenomen oplossing kan daarbij het verkeer goed en veilig verwerken.
De voor de hand liggende aanleg van een oosttangent is ten onrechte niet in de Trajectnota/MER opgenomen. Een oosttangent ontlast de verkeersafwikkeling op de bestaande tangenten (en alle daarmee verbonden wegen en aanvoerroutes) en vormt een logische aansluiting op de beoogde aanleg van de A50 tussen Eindhoven en Nijmegen.	Zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur.
De geplande aanleg van de A50 - die een belangrijk argument vormt voor de aanleg van een oosttangent - lijkt doelbewust niet in het bij de Trajectnota/MER behorende kaartmateriaal te zijn opgenomen.	In de verkeersberekeningen wordt er van uitgegaan dat de A50 is aangelegd in 2010. In figuur 2.2.F1 en 2.2. F3 is deze verbinding dan ook opgenomen.
Ter verdere ontlasting van de verkeersafwikkeling op de Poot van Metz, dient ten westen van Eindhoven Airport een aftakking van de westtangent c.q. de Verlengde Poot van Metz te worden gerealiseerd.	Aanleg van een nieuwe verbinding ten Westen van Eindhoven is niet wenselijk. In de NNI fase is zo'n verbinding onderzocht. Zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur.
Met het oog op een betere verkeersafwikkeling op de huidige tangenten dienen met onmiddellijke ingang de volgende maatregelen te worden genomen: • betere afstelling van de verkeerslichten op het knooppunt Leenderheide; • inhaalverboden voor het vrachtverkeer op de wegen rond Eindhoven (weggedeelte Leende-Best en Geldrop-Oischot).	Een inhaalverbod voor vrachtauto's is momenteel reeds van kracht.



Volgnummer: 39 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 18 juni 1998	**Afzender:** Bewonersvereniging Eikenburg-De Roosten (mw J. Castelijn-van den Berk) Postbus 44004 5604 LA Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Met het oog op de bepaling van de toename van de verkeersintensiteit op de gereconstrueerde tangenten en de daarmee gepaard gaande geluidhinder moeten ter hoogte van de woonwijk 'Eikenburg-De Roosten' niet slechts de gevolgen van de verbreding van de A2/A67 in beschouwing worden genomen, maar ook het op de autosnelwegen aansluitende stelsel van omringende wegen en kruispunten. In dit verband dient in (meer dan) voldoende mate te worden voorzien in geluidwerende schermen.	In het kader van het Ontwerp-tracébesluit is een gedetailleerd akoestisch onderzoek verricht. In dit onderzoek zijn alle woningen cq. geluidgevoelige bestemmingen binnen de zone van de te reconstrueren wegvakken betrokken. Het onderzoek en de daaruit volgende geluidwerende maatregelen zijn erop gericht te voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder. In het MMA is deze normering aangescherpt. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft namelijk in het standpunt voor de Randweg Eindhoven aangegeven dat als streefwaarde voor de geluidsbelasting 55 dB(A) zal worden aangehouden. Indien dit niet haalbaar is, bijvoorbeeld om doelmatigheidsredenen, zal minimaal met de verkeersprognoses voor 2020 de situatie van 1994 moeten teruggebracht. Het OTB bevat de resultaten van dit akoestisch onderzoek en een bijbehorend overzicht van de akoestische afschermingen. Akoestische afscherming wordt alleen overwogen ter plaatse van woningen en overige geluidsgevoelige bebouwing. De aansluitende wegen zijn alleen in het onderzoek betrokken voor zover er sprake is van aanpassingen (reconstructie) van de weg.
De Trajectnota/MER dient de aanleg van een (noord)oosttangent in overweging te nemen. Een dergelijke tangent ontlast de A2/A67 door afwikkeling van het verkeer uit de richtingen Rotterdam, Amsterdam, Oss naar Helmond en Duitsland vv. Bovendien maakt aanleg van een (noord)oosttangent versmalling van de rijstroken mogelijk, waarmee het hogesnelheidsrijden wordt getemperd. Ook kan het verkeer gemakkelijker worden omgeleid wanneer op de tangenten een blokkade optreedt. De variant waarbij de A58 om Helmond wordt aangesloten op de PW210, lijkt het meest effectief; de A58 is in het verleden speciaal omgebouwd voor een aansluiting in oostelijke richting.	Zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur.
Na de besluitvorming over de ligging van de op de A2/A67 aan te sluiten A69, dienen inpassing en aansluitingen van de A2/A67 - en met name de aansluiting op de Aalsterweg - opnieuw met belanghebbenden te worden besproken.	Tijdens het opstellen van de Trajectnota/MER is beoordeeld of een eventueel te realiseren A69 zou kunnen worden aangesloten op de zuidtangent (knooppunt De Hogt of Prof. Holstlaan). Inmiddels heeft de minister van Verkeer en Waterstaat haar Standpunt over de Trajectnota/MER A69 ingenomen en daarbij gekozen voor het zogenaamde nulalternatief. In het ontwerp van het OTB Randweg Eindhoven is gezien de voorkeur voor dit nulalternatief geen rekening gehouden met de aanleg van de A69 en een aansluiting op de zuidtangent.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het verdient aanbeveling de Aalsterweg niet op de A2/A67 aan te sluiten. Indien deze aansluiting evenwel onvermijdelijk blijkt, verdient verschuiving van de huidige op- en afritten de voorkeur boven een halfklaverblad door het landgoed 'Eikenburg'. Indien ook dit halfklaverblad onvermijdelijk blijkt, dient deze aan de westzijde van de aansluiting Waalre te worden gesitueerd.	Uit verkeerskundig onderzoek is gebleken dat achterwege laten van de aansluiting Aalsterweg tot onaanvaardbare consequenties voor het onderliggend wegennet leidt. Bij de plandetaillering is speciale aandacht geschonken aan ruimtebesparende oplossingen voor de aansluitingen. Om deze reden is voor de aansluiting Aalsterweg gekozen voor een zogenaamde Haarlemmermeer oplossing. Op deze wijze wordt zowel aan de noord- als zuidzijde bestaande bebouwing ontzien.
Vanuit het oogpunt van de beperking van geluidhinder, visuele hinder en landschappelijke inpassing dient de afwikkeling van het verkeer op het knooppunt Leenderheide (richting Venlo) niet op niveau +2 plaats te vinden, maar zoveel mogelijk op niveau -1.	De fly-over richting Maastricht ligt ten zuiden van het huidige knooppunt. Door aanpassing van het trajectnota-ontwerp van de verbindingsweg Antwerpen-Venlo komt de fly-over slechts 2 meter hoger te liggen dan de bestaande op ca. 6 meter boven maaiveld gelegen hoofdrijbaan.
Het wegvak tussen de aansluiting Waalre en het knooppunt Leenderheide dient zo min mogelijk boven maaiveldhoogte te worden ge(re)construeerd. Wanneer bij dit wegvak geluidsschermen worden geplaatst aan de zuidzijde van de A2/A67, dienen deze - zeker in verband met weerkaatsing van het geluid - tevens te worden geplaatst aan de noordzijde van de A2/A67.	In het kader van het Ontwerp-tracébesluit is een gedetailleerd akoestisch onderzoek verricht. In dit onderzoek zijn alle woningen cq. geluidgevoelige bestemmingen binnen de zone van de te reconstrueren wegvakken betrokken. Het onderzoek en de daaruit volgende geluidwerende maatregelen zijn erop gericht te voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder. In het MMA is deze normering aangescherpt. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft namelijk in het standpunt voor de Randweg Eindhoven aangegeven dat als streefwaarde voor de geluidsbelasting 55 dB(A) zal worden aangehouden. Indien dit niet haalbaar is, bijvoorbeeld om doelmatigheidsredenen, zal minimaal met de verkeersprognoses voor 2020 de situatie van 1994 moeten teruggebracht. Het OTB bevat de resultaten van dit akoestisch onderzoek en een bijbehorend overzicht van de akoestische afschermingen. Schermen worden absorberend uitgevoerd.
De in de Trajectnota/MER vermelde fiets- en wandelroutenetwerken in de omgeving van de zuidtangent dienen duidelijk in het kaartmateriaal te worden weergegeven.	Het kaartmateriaal wordt niet meer aangepast. In het MMA worden bestaande kruisingen met de tangenten gehandhaafd. In het OTB zijn deze verbindingen overigens wel opgenomen.
De constructie van hoge bruggen boven de A2/A67 is met het oog op fietsers, voetgangers en rolstoelgebruikers ongewenst. Een oplossing bij de Aalsterweg, waarbij de A2/A67 4 meter boven en de Aalsterweg 2 meter beneden maaiveld wordt gesitueerd en voetgangers en fietsers op maaiveldhoogte blijven, is een aanvaardbare oplossing.	Mede vanwege de bezwaren voor fietsers van een maaiveldligging zuidtangent is tot een hoge ligging aldaar besloten, waardoor fietsers de weg op maaiveld niveau kunnen kruisen.
De beoogde ca. 100 meter lange fiets- en voetgangerstunnel in de Velddoornweg is sociaal onveilig en volstrekt onaanvaardbaar.	Voor alle viaducten geldt dat deze zodanig ontworpen worden dat de sociale veiligheid voor fietser en voetganger zo optimaal mogelijk is. Dit is onder andere mogelijk door open lichte constructies te maken, of door bijvoorbeeld extra verlichting aan te brengen.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Op basis van de te verwachten toename van de verkeersintensiteit dient de reconsructie van de A2/A67 langs de Leenderweg te voorzien in geluidwerende schermen tussen het knooppunt Leenderheide en het Floraplein.	Akoestische afscherming wordt alleen overwogen ter plaatse van woningen en overige geluidsgevoelige bebouwing. De aansluitende wegen zijn alleen in het onderzoek betrokken voor zover er sprake is van aanpassingen (reconstructie) van de weg. De Leenderweg wordt niet gereconstrueerd.
Reconstructie van het knooppunt Leenderheide dient slechts plaats te vinden na reconstructie c.q. beveiliging van het Floraplein (voor voetgangers, auto- en fietsverkeer).	De trajectstudie is uitgegaan van het onderliggend wegennet in haar huidige vorm, en voor zover bekend vastomlijnde plannen van lokale overheden.
Motel Eindhoven kan ook bij het vervallen van de aansluitingen tussen de A2/A67 en de Aalster-weg goed bereikbaar blijven, door aansluiting van de A2/A67 met de Prof. Holstlaan. Bij een halve-klaverbladoplossing aan de westzijde van de Aalsterweg komt het motel optimaal zichtbaar in het noordelijke blad te liggen.	Aansluiting bij de professor Holstlaan is in het kader van de tangentenstudie niet aan de orde. De aansluiting Aalsterweg blijft in takt.
Na keuze van het uit te voeren verbredingsalternatief voor de A2/A67 dient Rijkswaterstaat met het oog op de aanleg van geluidwerende voorzieningen in overleg te treden met de bewoners van de woonwijk 'Eikenburg-De Roosten'.	Bewoners worden geïnformeerd via nieuwsbrieven, informatieavonden en het Bewonersgroepenoverleg.

Volgnummer: 40 **Kenmerk:** HL/MH **Gedateerd:** 22 juni 1998	**Afzender:** Boels, Van Eijndhoven & Coenegracht Advocaten (H.H.B. Lamers) inzake Motel Eindhoven BV te Eindhoven en C.J.M. Polman te Waalre
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Reconstructie van de A2/A67 mag niet leiden tot een verslechtering van de bereikbaarheid van het aan de A2/A67 gelegen Motel Eindhoven.	Bereikbaarheid via aansluiting Aalsterweg blijft ongewijzigd.
De in verband met de op de A2/A67 te verwachten toename van geluidhinder te treffen geluidwerende voorzieningen ter plaatse van Motel Eindhoven dienen te worden aangebracht aan het motel zelf. Aanleg van een geluidswal zal het motel aan het zicht van de weggebruiker onttrekken en verdient derhalve niet de voorkeur.	In het kader van het Ontwerp-tracébesluit is een gedetailleerd akoestisch onderzoek verricht. In dit onderzoek zijn alle woningen cq. geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone van de te reconstrueren wegvakken betrokken. Het motel is geen geluidsgevoelige bestemming. Het onderzoek en de daaruit volgende geluidwerende maatregelen zijn erop gericht te voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder. In het MMA is deze normering aangescherpt. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft namelijk in het standpunt voor de Randweg Eindhoven aangegeven dat als streefwaarde voor de geluidsbelasting 55 dB(A) zal worden aangehouden. Indien dit niet haalbaar is, bijvoorbeeld om doelmatigheidsredenen, zal minimaal met de verkeersprognoses voor 2020 de situatie van 1994 moeten teruggebracht. Het OTB bevat de resultaten van dit akoestisch onderzoek en een bijbehorend overzicht van de akoestische afschermingen. Ter hoogte van Motel Eindhoven is geen scherm gepland.
Motel Eindhoven verwacht ten tijde van de uitvoering van de verbredingswerkzaamheden aan de A2/A67 omzetschade te lijden en opteert in dit verband voor nadeelcompensatie.	Zie B. Schadevergoeding. Hij/zij die door een handeling van Rijkswaterstaat wordt benadeeld kan ten alle tijden een schadeclaim indienen bij Rijkswaterstaat. Deze claim zal in het kader van de regeling nadeel compensatie Rjkswaterstaat worden beoordeeld en gewogen.
De Trajectnota/MER dient in alle opzichten rekening te houden met de voorgenomen realisering van de bouw van een dependance van het Motel Eindhoven ter plaatse van het aangrenzende perceel aan de Aalsterweg.	In het OTB is rekening gehouden met vastgestelde bouwplannen. Door handhaving aansluitingsvorm Aalsterweg wordt perceel enigszins geraakt: parkeerplaatsen niet, wel het daarachter liggend kleinveepark. Bouwplannen van het motel zijn overigens niet bekend bij gemeente of Rijkswaterstaat.



Volgnummer: 41 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 19 juni 1998/22 juni 1998	**Afzender:** J. Bonten Waleweinlaan 3 5665 CE Geldrop
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Rijkswaterstaat dient bij de overweging van de reconstructie van de tangenten alsnog (de geest van) het d.d. 18 februari 1997 door J. Bonten ingediende alternatief voor de zuidtangent nader te bestuderen. Bedoeld alternatief voorziet in minder in- en uitvoegstroken door begeleiding van de weggebruiker door middel van gerichte belettering op het wegdek. Dit alternatief voorkomt bovendien een thans beoogde onoverzichtelijke 'wegenspaghetti' alsmede een aantal hoge brugconstructies. Bedoeld alternatief voorziet weliswaar niet in de door Rijkswaterstaat gewenste 'uniformiteit en herkenbaarheid' van rijkswegen, maar wel in de creatie van een rustiger verkeersbeeld.	Het gekozen MMA is nader uitgewerkt in OTB. Waar mogelijk zijn vereenvoudigingen in het ontwerp toegepast. De Randweg is evenwel ontworpen volgens de geldende landelijke rijkswegennormen (ROA) in verband met uniformiteit en daarmee veiligheid. Hierbij past een adequate bewegwijzering conform de geldende standaardbebording.
In de uitwerking van alle in de Trajectnota/MER beschreven alternatieven dienen de milieuvoorzie-ningen te worden opgenomen die behoren bij het MMA. In het belang van een rustiger verkeers-beeld en een betere verkeersafwikkeling op de tangenten dient in dit verband tevens te worden uitgegaan van een snelheidslimiet van 90 km per uur.	Gekozen is voor MMA, dus inclusief de bijbehorende milieu voorzieningen. Voor de hoofdrijbanen geldt een maximum snelheid van 120 km per uur; de parallelrijbanen zijn geschikt voor een snelheid van 80 km per uur.
Door de huidige lus in de A2 op het knooppunt De Hogt in zuidelijke richting te verplaatsen, kan de aanleg van een 12 meter hoge brug - en daarmee: de toename van geluidhinder en visuele hinder - worden voorkomen.	Gelet op de bebouwing enerzijds en de natuurgebieden anderzijds is de vormgeving van het knooppunt de Hogt zo beperkt mogelijk gehouden. Daardoor moet in dit knooppunt met meerdere niveaus's worden gewerkt.
Ter verbetering van de Poot van Metz dienen de op- en afritten naar Veldhoven-Zuid te worden verlegd naar de noordzijde van de Karel de Grotelaan. Op het knooppunt De Hogt dient de lus vanuit Antwerpen zo vroeg mogelijk te worden samengevoegd met de afslag vanuit Venlo, opdat het wegverkeer vanuit Antwerpen zo vroeg mogelijk kan voorsorteren voor de afslag Veldhoven-Zuid.	Dit is op deze wijze ook uitgewerkt in het OTB.
Door vergroting van de binnenlus in het knooppunt Batadorp is het mogelijk het autoverkeer vanuit Eindhoven-Noord (Bokt) naar de linkerrijstrook te dirigeren. Het verkeer vanuit 's-Hertogenbosch (richting Maastricht) krijgt daarmee de beschikking over twee rijstroken.	De grote hoeveelheden verkeer die door het knooppunt Batadorp moet worden verwerkt vereist directe verbindingswegen (dus geen lussen)

Volgnummer: 42 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 20 juni 1998	**Afzender:** drs P. van Gendt Jennerlaan 8 5644 DT Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De oostelijke alternatieven zijn ten onrechte geschrapt uit het oorspronkelijke plan voor een verbetering van de wegenstructuur rond Eindhoven, zonder dat belanghebbenden enige vorm van inspraak hebben gekregen. De in de Trajectnota/MER beschreven (resterende) verbredingsalternatieven getuigen van 'waanzin'.	Zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur.
In het belang van een goede verkeersdoorstroming, uitwijkmogelijkheden bij calamiteiten en bescherming van het woon- en leefmilieu van dichtbevolkte woonwijken in en rond Eindhoven dient de aanleg van een oosttangent nader te worden bestudeerd. Voor een werkelijk toekomstbestendige oplossing is de aanleg van een oosttangent nog niet voldoende; daartoe dient de westtangent in westelijke richting (om Veldhoven heen) te worden verplaatst.	Zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur. In de NNI is ook een westelijke variant om Veldhoven beoordeeld. Deze maakt geen deel uit van het MMA.
De Trajectnota/MER gaat ten onrechte uit van de veronderstelling dat verkeersdoorstroming rond Eindhoven slechts betrekking heeft op verkeer vanuit Zuid-Nederland naar de Randstad vv. Beter ware het tevens rekening te houden met de thans moeizame route vanuit Eindhoven naar Noord-oost-Nederland.	De trajectstudie is uitgegaan van een in 2010 als autosnelweg gerealiseerd A50. In het verkeersmodel zijn alle verkeers- en vervoersbewegingen van en naar Eindhoven betrokken.
Het blijft merkwaardig dat het verkeer vanuit Duitsland richting Randstad om de zuidwestzijde van Eindhoven wordt geleid. Dit geldt eens te meer daar bij Venlo een nieuwe Duitse Autobahn op het Nederlandse wegennet wordt aangesloten, hetgeen leidt tot een verdere toename van de verkeersintensiteit in Zuidwest-Eindhoven. Bovendien dient ter plaatse ook het toenemende verkeer vanuit België te worden afgewikkeld. Aanleg van een oosttangent ligt (ook) in dit verband meer voor de hand.	Als de aansluiting op de BAB61 bij Venlo gereedkomt zal de route naar Heerlen via de BAB61 door de reistijdwinst van die verbetering sterker kunnen concurreren met de A2. Of dit leidt tot aanzienlijke routeverschuivingen voor vracht- en personenverkeer, zoals de inspreker stelt, is de vraag. Op de voor de trajectstudie/m.e.r. onderzochte Oosttangent-alternatieven krijgt deze oosttangent met zware congestie te maken. Die maakt de 'Venlo-route' ten opzichte van de A2 weer minder aantrekkelijk.
Alvorens een inspraakprocedure te starten, dienen belanghebbenden goed c.q. beter te worden ingelicht over de mogelijke consequenties van de in de Trajectnota/MER beschreven alternatieven.	Hiertoe zijn tijdens de inspraakperiode voorlichtingsavonden georganiseerd.
Plannen van Rijkswaterstaat en van de gemeente Eindhoven dienen beter op elkaar te worden afgestemd. Het is ontluisterend dat belanghebbenden pas op de dag van de hoorzitting inzake de Trajectnota/MER in kennis worden gesteld van het gemeentelijke voornemen de locale weg 'Binckhorst' te verplaatsen naar de woonwijk 'Ooievaarsnest', die tevens bedreigd wordt door verschillende verbredingsalternatieven uit de Trajectnota/MER.	Maatregelen op het onderliggend wegennet, voor zover betrekking hebbende op de verkeersstromen van en naar de Randweg zijn in het overleg met de regionale overheden vastgesteld en in het OTB betrokken.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Ter beperking van geluidhinder en visuele hinder dienen de te reconstrueren tangenten niet op een hoogte van 6 meter boven maaiveld, maar verdiept te worden aangelegd. 12 meter hoge fly-overs op het knooppunt Leenderheide dient te allen tijde te worden voorkomen.	Vanaf de start van de Trajectstudie (startnotitie) is aangegeven dat dure kunstwerken (tunnels, verdiepte liggingen) alleen worden gerealiseerd als dit substantiele voordelen heeft en bij een traditionele bouwwijze onaanvaardbare (milieu) -consequenties optreden. Ter hoogte van Leenderheide zijn deze consequenties niet aanwezig. Middels geluidwerende voorzieningen kan worden voldaan aan de normen van de wet geluidhinder; een dure tunnel is daarmee niet doelmatig en maakt dan ook geen onderdeel uit van de plannen. De fly-over richting Maastricht ligt ten zuiden van het huidige knooppunt. Door aanpassing van het trajectnota-ontwerp van de verbindingsweg Antwerpen-Venlo komt de fly-over slechts 2 meter hoger te liggen dan de bestaande op ca. 6 meter boven maaiveld gelegen hoofdrijbaan.
De constructie van een 12 meter brede en 6 meter hoge, beplante middenberm voldoet weliswaar aan het uitgangspunt dat de gereconstrueerde tangenten als 'zelfstandig object in de omgeving' komen te staan, doch getuigt bovenal van geld- en ruimteverspilling. Verdiepte, minder brede en kostenbesparende reconstructie verdient aanbeveling.	In het OTB is mede naar aanleiding van de inspraak op de Trajectnota/MER gezocht naar ruimtebesparende oplossingen. Zie ook het Standpunt. In dit kader is o.a. de breedte van de bermen teruggebracht door het weglaten van de geprojecteerde bomenrijen.
Om te voorkomen dat het doorgaande verkeer in zuidelijke en westelijke richting stremt op het knooppunt Leenderheide, dienen de op- en afritten aan de Aalsterweg te worden behouden.	Deze aansluiting blijven behouden.
De Trajectnota/MER voorziet ten onrechte slechts in de plaatsing van geluidsschermen aan de zuidzijde van de A2/A67 (ter hoogte van Aalst-Waalre). Geluidsschermen dienen evenwel ook aan de noordzijde (Eindhoven) te worden geplaatst.	In het kader van het Ontwerp-tracébesluit is een gedetailleerd akoestisch onderzoek verricht. In dit onderzoek zijn alle woningen cq. geluidgevoelige bestemmingen binnen de zone van de te reconstrueren wegvakken betrokken. Het onderzoek en de daaruit volgende geluidwerende maatregelen zijn erop gericht te voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder. In het MMA is deze normering aangescherpt. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft namelijk in het standpunt voor de Randweg Eindhoven aangegeven dat als streefwaarde voor de geluidsbelasting 55 dB(A) zal worden aangehouden. Indien dit niet haalbaar is, bijvoorbeeld om doelmatigheidsredenen, zal minimaal met de verkeersprognoses voor 2020 de situatie van 1994 moeten teruggebracht. Het OTB bevat de resultaten van dit akoestisch onderzoek en een bijbehorend overzicht van de akoestische afschermingen.

Volgnummer: 43 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 19 juni 1998	**Afzender:** mw R. Wouterse Twickel 28 5655 JJ Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Met het oog op het behoud van een acceptabel woon- en leefmilieu voor bewoners van de Herinkhave/Twickel verdient verdiepte aanleg van het MMA de voorkeur.	Vanaf de start van de Trajectstudie (startnotitie) is aangegeven dat dure kunstwerken (tunnels, verdiepte liggingen) alleen worden gerealiseerd als dit substantiele voordelen heeft en bij een traditionele bouwwijze onaanvaardbare (milieu) -consequenties optreden. Ter hoogte van de Poot van Metz zijn deze consequenties niet aanwezig. Middels geluidwerende voorzieningen kan worden voldaan aan de normen van de wet geluidhinder; een dure verdiepte ligging is daarmee niet doelmatig en maakt dan ook geen onderdeel uit van de plannen.
Mocht verbreding van de tangenten onvermijdelijk blijken, dienen ter hoogte van de Herinkhave/ Twickel geluidsschermen te worden geplaatst, met een hoogte van tenminste 5 meter. De eventuele plaatsing van geluidsschermen met een hoogte van 3 meter (zoals voorgespiegeld op de voorlichtingsbijeenkomst) is onacceptabel.	In het kader van het Ontwerp-tracébesluit is een gedetailleerd akoestisch onderzoek verricht. In dit onderzoek zijn alle woningen cq. geluidgevoelige bestemmingen binnen de zone van de te reconstrueren wegvakken betrokken. Het onderzoek en de daaruit volgende geluidwerende maatregelen zijn erop gericht te voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder. In het MMA is deze normering aangescherpt. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft namelijk in het standpunt voor de Randweg Eindhoven aangegeven dat als streefwaarde voor de geluidsbelasting 55 dB(A) zal worden aangehouden. Indien dit niet haalbaar is, bijvoorbeeld om doelmatigheidsredenen, zal minimaal met de verkeersprognoses voor 2020 de situatie van 1994 moeten teruggebracht. Het OTB bevat de resultaten van dit akoestisch onderzoek en een bijbehorend overzicht van de akoestische afschermingen.

Volgnummer: 44 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 18 juni 1998	**Afzender:** F.J.M. van Puijenbroek Hippocrateslaan 21 5644 DV Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Met het oog op het behoud van een acceptabel woon- en leefmilieu voor omwonenden van het knooppunt Leenderheide verdient de constructie van fly-unders onder dit knooppunt de voorkeur boven de constructie van hoge fly-overs.	Vanaf de start van de Trajectstudie (startnotitie) is aangegeven dat dure kunstwerken (tunnels, verdiepte liggingen) alleen worden gerealiseerd als dit substantiele voordelen heeft en bij een traditionele bouwwijze onaanvaardbare (milieu)-consequenties optreden. Ter hoogte van Leenderheide zijn deze consequenties niet aanwezig. Middels geluidwerende voorzieningen kan worden voldaan aan de normen van de wet geluidhinder; een dure tunnel is daarmee niet doelmatig en maakt dan ook geen onderdeel uit van de plannen. De fly-over richting Maastricht ligt ten zuiden van het huidige knooppunt. Door aanpassing van het trajectnota-ontwerp van de verbindingsweg Antwerpen-Venlo komt de fly-over slechts 2 meter hoger te liggen dan de bestaande op ca 6 meter boven maaiveld gelegen hoofdrijbaan.
Om een betere spreiding van het (vracht)verkeer in de regio's Eindhoven en 's-Hertogenbosch te bewerkstelligen, dient Rijkswaterstaat aanleg van een oosttangent alsnog in overweging te nemen. De oosttangent vormt in dit verband een voor de hand liggende deelvoorziening, zeker met het oog op de aansluiting van Eindhoven op de A50 en de te verwachten 'upgrading' van de verbinding Helmond - Nederweert - A2 (langs de Zuid-Willemsvaart) tot autosnelweg.	Zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur. De bestaande provinciale weg langs de Zuid-Willemsvaart maakt geen deel uit van het hoofdwegennet. Aanleg van genoemde verbinding past niet in het Rijksbeleid zoals onder meer verwoord in het SVV II.

Volgnummer: 45 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 19 juni 1998	**Afzender:** Milieugroep Veldhoven (A. Langerak) Huygenshof 6 5506 NP Veldhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Aanleg van een oosttangent is terecht niet als alternatief in de Trajectnota/MER opgenomen. Een oosttangent garandeert geen oplossing van de verkeersproblematiek ten oosten van Eindhoven, die losstaat van de vekeersproblematiek op het hoofdwegennet. Aanleg van een oosttangent draagt weliswaar bij aan een afname van de verkeersintensiteit op de west- en zuidtangenten, doch leidt niet tot een evenredige afname van geluidhinder voor omwonenden. Bovendien heeft een oosttangent desastreuze gevolgen voor natuur en landschap alsmede voor nieuwe groepen omwonenden die met verkeershinder te maken krijgen.	Zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Door additionele maatregelen ten opzicht van alternatief 4a verdient het MMA de voorkeur. Een aantal van deze maatregelen, zoals het minimaliseren van het dwarsprofiel (die vooralsnog slechts wordt beoogd ter hoogte van Aalst), zal echter verder moeten worden doorgevoerd dan in de Trajectnota/MER staat vermeld.	In het OTB is het streven zoals verwoord in het Standpunt: "onderzoek naar ruimtebeperkende maatregelen" uitgewerkt middels aanpassing van het dwarsprofiel en vormgeving van aansluitingen en knooppunten.
Met het oog op de effectiviteit van geluidsschermen en de beperking van de visuele hinder, dient het dwarsprofiel van de gereconstrueerde tangenten ter hoogte van bebouwing zo veel mogelijk worden beperkt tot 90 à 100 meter. Een beperking van het dwarsprofiel betekent bovendien dat er minder huizen en bedrijven hoeven te worden gesloopt en dat de aanlegkosten geringer zullen zijn. Een mogelijkheid om het ruimtebeslag te beperken is gelegen in de toepassing van de 'Haarlemmermeerconstructie' voor één of meer aansluitpunten.	Zie ook bovenstaande reactie
Verkleining van het dwarsprofiel houdt mogelijk in dat de landschapsvisie ('stadsboulevard'; 'parkway') weliswaar geweld wordt aangedaan, doch de beperking van de nadelige gevolgen voor de (woon)omgeving dient in dezen te prevaleren.	Ook binnen de ruimtebeperkende opdracht van het OTB is het mogelijk gebleken een verantwoorde inpassingsvisie te ontwikkelen.
Het uitgangspunt van de 'herkenbaarheid van de tangenten als zelfstandig element in het landschap' strekt niet tot aanbeveling en is niet nastrevenswaardig, daar een autosnelweg vrijwel altijd als een verstoring wordt ervaren.	De herkenbaarheid als 'zelfstandig element' hoeft niet in te houden dat de weg prominent aanwezig in de omgeving. Een herkenbaar en duidelijk wegbeeld is in elk geval van belang voor de automobilist. Op specifieke punten (bijvoorbeeld knooppunten) is een herkenbare situatie zeer gewenst. Dit kan binnen de aanwezige verkeersruimte bereikt worden zonder dat de weg daarbij 'tentoongesteld' wordt aan de omgeving.
Een verdiepte ligging van de Poot van Metz verdient een grondiger studie dan tot op heden is verricht. Is in dit verband het vrijkomen in plaats van het benodigd zijn van een aanzienlijke hoeveelheid grond/ophoogzand in de berekening van de meerkosten verdisconteerd?	In de berekening van de meerkosten is de hoeveelheid grond/ ophoogzand verdisconteerd. Vanaf de start van de trajectstudie (startnotitie) is echter aangegeven dat dure kunstwerken (tunnels, verdiepte liggingen) alleen worden gerealiseerd als dit substantiele voordelen heeft en bij een traditionele bouwwijze onaanvaardbare (milieu)consequenties optreden. Ter hoogte van de Poot van Metz zijn deze consequenties niet aanwezig. Middels geluidwerende voorzieningen kan worden voldaan aan de normen van de Wet geluidhinder; een dure verdiepte ligging is daarmee niet doelmatig en maakt dan ook geen onderdeel uit van de plannen.
Indien een volledig verdiepte aanleg van de Poot van Metz niet mogelijk blijkt, is een beperktere verdieping te overwegen, bijvoorbeeld na de kruising met het Beatrixkanaal.	Zie opmerking hiervoor mbt tot doelmatigheid van kostbare kunstwerken.

Volgnummer: 46 **Kenmerk:** MP/HG **Gedateerd:** 19 juni 1998	**Afzender:** EVO, Ondernemersorganisatie voor logistiek en transport, Regiobestuur Noord-Brabant (H. Goijer) Postbus 251 5550 AG Valkenswaard
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Het alternatief van een ruit van autosnelwegen rond Eindhoven dient (alsnog) in de Trajectnota/MER te worden opgenomen. Een keuze maken uit alternatieven is een specifieke taak voor de inspraakprocedure. Door het op voorhand weglaten van essentiële alternatieven wordt die keuze thans ten onrechte beperkt.	Zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur.Henk In de NNI-fase, waarvan de rapportage onderdeel uitmaakt van de Trajectnota/MER, is een oosttangent in verschillende uitvoeringsvormen onderzocht, en niet op voorhand weggelaten.
Door af te zien van de aanleg van een oosttangent mist Rijkswaterstaat de kans een duidelijke scheiding aan te brengen tussen het noord-zuidverkeer (Amsterdam-Maastricht) en het oost-westverkeer (Tilburg-Venlo). Beide verkeersstromen zullen ook in de toekomst moeten worden afgewikkeld via hetzelfde wegvak A2/ Poot van Metz.	Verbredingsalternatieven kunnen beide stromen een goede doorstromingskwaliteit bieden. Dit geldt uiteraard ook voor het MMA met scheiding van doorgaand en regionaal verkeer.
Aanleg van een oosttangent leidt tot een rustiger verkeersbeeld aan zowel de oost- als de west-zijde van Eindhoven; door een gebundelde verkeersafwikkeling zal sluipverkeer verdwijnen. Aanleg van een oosttangent - en daarmee de completering van de wegenruit om Eindhoven - maakt tevens sturing van verkeersstromen door zogeheten dynamische verkeerssignalering boven de weg mogelijk. Zo kan bijvoorbeeld bij files, bij ongevallen of bij grote evenementen het verkeer gemakkelijk langs de andere zijde van Eindhoven worden omgeleid.	Zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur. Westtangent heeft ook gescheiden rijbanen voor doorgaand en regionaal verkeer.
De Trajectnota/MER gaat uit van een te beperkte planhorizon 2010. Een omvangrijk project als de reconstructie van de Tangenten Eindhoven vraagt om een oplossing die langer effectief blijft dan het jaar 2010, te meer daar pas na het jaar 2000 met de uitvoering van de reconstructie wordt gestart.	De Trajectnota beschrijft de analyse van de robuustheid van de verschillende alternatieven na het jaar 2010. In het OTB is dit geconcretiseerd door de prognoses voor 2020 toe te voegen.
De Trajectnota/MER maakt weliswaar expliciet melding van de gevolgen van de mogelijke aansluiting van de A69 op de A2/A67, maar trekt hieruit geen conclusies voor de gepresenteerde alternatieven. Uit de cijfers blijkt dat bedoelde aansluiting zal leiden tot een forse toename van de verkeersintensiteit ter plaatse, waardoor op de tangenten in 2010 wederom problemen met de verkeersafwikkeling ontstaan.	Tijdens het opstellen van de Trajectnota/MER is beoordeeld of een eventueel te realiseren A69 zou kunnen worden aangesloten op de zuidtangent (knooppunt De Hogt of Prof. Holstlaan). Inmiddels heeft de minister van Verkeer en Waterstaat haar Standpunt over de Trajectnota/MER A69 ingenomen en daarbij gekozen voor het zogenaamde nulalternatief. In het ontwerp van het OTB Randweg Eindhoven is gezien de voorkeur voor dit nulalternatief geen rekening gehouden met de aanleg van de A69 en een aansluiting op de zuidtangent.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Rijkswaterstaat dient een duurzame en structurele oplossing in de vorm van ondergrondse aanleg van wegen nader te overwegen. In dit verband kan worden overwogen het doorgaande verkeer via een geboorde tunnelbuis tussen het knooppunt Leenderheide en het knooppunt Batadorp met elkaar te verbinden, waardoor de bestaande tangenten geheel kunnen worden aangewend voor de afwikkeling van het lokale autoverkeer.	Vanaf de start van de Trajectstudie (startnotitie) is aangegeven dat dure kunstwerken (tunnels, verdiepte liggingen) alleen worden gerealiseerd als dit substantiele voordelen heeft en bij een traditionele bouwwijze onaanvaardbare (milieu)-consequenties optreden. Ter hoogte van de Randweg Eindhoven zijn deze consequenties niet aanwezig. Middels geluidwerende voorzieningen kan worden voldaan aan de normen van de wet geluidhinder; een dure verdiepte ligging of tunnel is daarmee niet doelmatig en maakt dan ook geen onderdeel uit van de plannen.
Het alternatief waarbij voorzien is in een aparte rijstrook voor het vrachtverkeer, lijkt ten onrechte uit te gaan van de verwachting dat vrachtverkeer per definitie hoofdzakelijk doorgaand verkeer betreft. Logistieke ontwikkelingen, zoals ‘efficiënt consumer respons’, leiden tot hogere frequenties van leveringen over kortere afstanden.	In lijn met het beleid wordt bij voorkeur in stadsgewesten buiten de randstad het doorgaande verkeer van het overige verkeer gescheiden. Doorgaand cq vrachtverkeer is in de nota niet gelijk gesteld aan lange-afstandsverkeer. De verbredingsalternatieven met gescheiden voorzieningen voor vracht- respectievelijk doorgaand verkeer bieden ook een aanmerkelijke verbetering van de doorstromingskwaliteit op de parallelbanen. Dus ook voor korte-afstand vrachtautoverplaatsingen.
Een aparte rijstrook voor het doorgaande vrachtverkeer past niet in het huidige beleid, gericht op de beïnvloeding van de modal split waarbij op langere afstanden alternatieven als spoorvervoer en binnenvaart meer ingezet moeten worden. Juist voor het vrachtverkeer op korte afstand blijft het wegvervoer de aangewezen oplossing.	Zie vorige punt.
De keuze voor een alternatief dat voorziet in een scheiding van het doorgaande en het locale verkeer verdient de voorkeur. In dit verband kan zowel alternatief 4a als het MMA op instemming van de verladersorganisatie EVO rekenen.	Er is gekozen voor het MMA.
Het feit dat het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven momenteel de mogelijkheid onderzoekt aan de oostzijde van Eindhoven alsnog een weg aan te leggen, getuigt niet alleen van het ontbreken van integraal overheidsbeleid en goede afstemming, maar doet tevens afbreuk aan het vertrouwen van het bedrijfsleven in een effectieve aanpak van de ter plaatse geconstateerde verzkeersproblematiek.	Zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur.

Volgnummer: 47 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 20 juni 1998	**Afzender:** E. Rutjens Biezenkuilen 71 5502 PB Veldhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Rijkswaterstaat dient te voorkomen dat reconstructie van de westtangent leidt tot een ernstige aantasting van het woon- en leefmilieu in de Veldhovense woonwijk 'Zeelst-Oost'. Naast de te verwachten toename van geluidhinder, visuele hinder en stank, is het niet ondenkbaar dat de toename van schadelijke stofdeeltjes en andere luchtverontreiniging nadelige consequenties zal hebben voor de volksgezondheid ter plaatse.	Ten behoeve van de Trajectnota/MER Tangenten Eindhoven is een onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit. Berekend is wat de concentratie langs de weg van een aantal stoffen zal zijn bij de diverse alternatieven. Het gaat hierbij om stoffen als Stikstofdioxide, lood, zwarte rook, fijn stof en benzapyreen. De berekende concentraties langs de weg zijn getoetst aan de geldende grenswaarden voor de betreffende stoffen, die vastgelegd zijn in AMvB's. Het uitgevoerde onderzoek geeft aan dat deze grenswaarden, die overigens vanuit het oogpunt van volksgezondheid zijn opgesteld, ruim onderschreden worden in alle alternatieven. Voor het geluidhinderaspect wordt verwezen naar het in het OTB opgenomen akoestisch onderzoek met bijbehorende akoestische maatregelen.
Door reconstructie van de westtangent dreigt een groot stuk van het bij de Veldhovense woonwijk 'Zeelst-Oost' behorende parkje te verdwijnen, zonder dat dit verlies wordt gecompenseerd.	De verloren oppervlakte van het parkje wordt niet gecompenseerd. Wel is in het kader van het OTB bekeken welke herinrichtingsmaatregelen nodig zijn om de functie van het parkje te behouden en om de weg voldoende af te schermen. Zie inpassingsvisie. Het beboste gedeelte van het parkje wordt overigens gecompenseerd volgen de Boswet. Deze compensatie vindt dan meestal op een andere locatie plaats.
In de Trajectnota/MER ontbreekt een beschrijving van een rampenplan voor de bewoners van de Veldhovense woonwijk 'Zeelst-Oost' in geval van calamiteiten op de westtangent.	Het opstellen van een rampenplan is de verantwoordelijkheid van meerdere overheidsinstanties op gemeentelijk, provinciaal en rijksniveau tezamen. Een Trajectnota/MER of OTB is niet de plaats om zo'n plan in te beschrijven.

Volgnummer: 48 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 15 juni 1998	**Afzender:** ir B.A.E. Peek Texellaan 18 5691 ZM Son en Breugel
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De Trajectnota/MER geeft blijk van het ontbreken van een sturende visie c.q. van een duidelijk raamwerk ten aanzien van de ruimtelijke, infrastructurele inrichting van Noordoost-Brabant. De in de Trajectnota/MER beschreven verbredingsalternatieven lijken slechts tot doel te hebben een oude zieke structuur voor veel geld op te krikken.	In de Trajectnota/MER zijn een groot aantal alternatieven aangedragen om de bestaande problematiek op te lossen, zie ook A. NNI en de oosttangent. Genoemde alternatieven zijn op evenwichtige wijze op alle aspecten beoordeeld. Zie ook het positieve advies Cie MER.
In plaats van de westzijde van Eindhoven onnodig zwaar te belasten, dient het A2-verkeer Amsterdam-Venlo samen met het A58-verkeer Rotterdam-Tilburg-Venlo via een oosttangent te worden afgewikkeld.	Zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur (NNI) en de oosttangent.
De stelling van Rijkswaterstaat dat aanleg van een oosttangent slechts regionaal verkeer aantrekt, kan niet op waarheid berusten.	Een oosttangent trekt niet alleen regionaal verkeer aan, maar ook lange-afstandsverkeer
De in de Trajectnota/MER vermelde prognoses van de toename van het autoverkeer zijn niet in overeenstemming met de groei van de achterliggende periode en kennen een te korte planhorizon. De reconstructie van de tangenten zal bij een voorspoedig verloop van de procedure/werkzaamheden zijn verwezenlijkt op de einddatum van de prognose. Op dat moment vangt de realiteit aan waarvoor de cijfers zijn bedoeld.	Dat hoeft ook niet het geval te zijn. Een toekomstige groei kan lager of hoger uitpakken dan gemiddeld in de periode die achter ons ligt. De Trajectnota/MER geeft aandacht aan de restcapaciteit van de verschillende verbredingsalternatieven na het jaar 2010. Voor het OTB zijn de prognoses geactualiseerd en is tevens een doorrekening naar 2020 gemaakt. Dit heeft geen gevolgen voor het ontwerp van de Randweg.

Volgnummer: 49 **Kenmerk:** Ei 11/u. 261 **Gedateerd:** 19 juni 1998	**Afzender:** Brabantse Milieufederatie (P. van Poppel) Postbus 591 5000 AN Tilburg
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Terecht zijn in de Trajectnota/MER geen alternatieven opgenomen die een uitbreiding van de hoofdwegenstructuur ten noorden en ten oosten van Eindhoven behelzen. Realisering van dergelijke infrastructuur veroorzaakt onherstelbare schade aan natuur- en landschapswaarden in het betreffende gebied.	Zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur (NNI) en de oosttangent.
De Trajectnota/MER geeft blijk van een (te) dominant streven naar het realiseren van een vrijwel onbelemmerde verkeersafwikkeling op de tangenten Eindhoven. Beter is te streven naar een matiging van de verkeersgroei, onder andere op basis van een door overheden vast te stellen prijs-stelling voor transport, waarin de schadelijke effecten van transport zijn verdisconteerd.	De gehanteerde verkeersprognoses gaan uit van het vigerende Rijksbeleid, inclusief (landelijke) prijsmaatregelen.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De Trajectnota/MER vermeldt een onjuiste relatie tussen vertragingen in de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. Langzaam rijdend verkeer leidt niet tot meer, maar juist tot minder verkeersslachtoffers. Immers, bij toenemende drukte op probleemwegen zal de materiële schade weliswaar toenemen, maar zal het aantal verkeersslachtoffers afnemen. Relatief meer slachtoffers vallen daarentegen in de stille uren, waarin met hoge snelheden wordt gereden. In dit verband is het moeilijk te begrijpen dat in de verschillende verbredingsalternatieven de aantallen verkeersslachtoffers vrijwel gelijk zijn, terwijl bereikbaarheid en mobiliteit wel verschillend scoren.	De effecten van alternatieven op de verkeersveiligheid in termen van aantallen slachtoffers zijn bepaald met een macroscopische benadering. De te verwachten aantallen slachtoffers zijn gerelateerd aan de op verschillende wegcategorieën afgelegde voertuigkilometers. Voor deze onderscheiden wegcategorieën zijn risicocijfers afgeleid uit het verleden. De verbredingsalternatieven zijn ook wat betreft mobiliteit (d.w.z. in totaal in het studiegebied afgelegd kilometrage) vrijwel gelijk. Dat is de reden waarom ook de aantallen slachtoffers nauwelijks uiteenlopen.
Bij de reconstructie van de tangenten dient de scheidingtussen het doorgaande langeafstandsverkeer en het regionale en lokale autoverkeer te worden gestimuleerd. De gebruikers van de doorgaande rijstroken mogen worden aangesproken op het leveren van een bijdrage in de kosten van deze infrastructuur en de inpassing daarvan (de paylane-gedachte lijkt in dezen gerechtvaardigd). De vrijkomende middelen kunnen vervolgens worden aangewend voor het ontwikkelen, stimuleren en uitbouwen van alternatieve vervoervormen, zoals veilige fietsverbindingen en openbaarvervoerverbindingen.	In het OTB is het MMA uitgewerkt, waarin voor doorgaand en regionaal verkeer afzonderlijke rijbanen worden aangelegd. Beprijzing van het gebruik naar doelgroepen kan alleen vorm krijgen indien hiertoe op landelijk niveau besluitvorming heeft plaatsgevonden.
De alternatieven 4 en 4a beogen weliswaar volledige scheiding van het doorgaande en het regionale/lokale verkeer, doch hebben een te grote negatieve invloed op de omgeving. Door additionele maatregelen ten opzichte van deze alternatieven verdient het MMA de voorkeur (mits dit alternatief op een aantal punten wordt aangepast/verbeterd).	Het MMA is in het standpunt als alternatief gekozen.
Het minimaliseren van het dwarsprofiel van de gereconstrueerde tangenten moet nader worden onderzocht. Vooralsnog voorziet het MMA alleen in vermindering van de wegbreedte bij Aalst.	Bij de plandetaillering is speciale aandacht geschonken aan ruimtebesparende oplossingen voor de aansluitingen en knooppunten. Bovendien is conform het standpunt het dwarsprofiel versmald. Hierdoor is over het totale tracé minder ruimte noodzakelijk dan in de Trajectnota/MER was voorzien.
Met het oog op de effectiviteit van geluidsschermen en de beperking van de visuele hinder, dient het dwarsprofiel van de gereconstrueerde tangenten ter hoogte van bebouwing zo veel mogelijk worden beperkt tot 90 à 100 meter. Een beperking van het dwarsprofiel in combinatie met een lichte verschuiving van de weg-as betekent bovendien dat er minder huizen en bedrijven hoeven te worden gesloopt en dat de aanlegkosten geringer zullen zijn. In dit kader dient ook het belang van een stadsboulevard en/of parkway worden afgewogen.	Beperking van het dwarsprofiel geeft inderdaad een wat gunstigere effectiviteit van geluidwerende maatregelen. In het MMA is hiervan gebruik gemaakt door de schermen dichter langs de weg te projecteren. Zie ook opmerking hierboven in verband met ruimtebeperkende maatregelen. Een en ander is ook nader uitgewerkt in de inpassingsvisie.
De veiligheid op de gereconstrueerde tangenten kan worden vergroot door middel van dynamisch snelheidsmanagement en de aanleg van aarden wallen tussen de rijbanen. Deze wallen hebben een zeker absorberend vermogen en voorkomen ook ongewenst zicht op de andere rijbaan.	Tussen de rijbanen wordt het plaatsen van geleiderailconstructies of barriers een afdoende bescherming geacht. Het nadeel van aarden wallen is het grote ruimtebeslag van een dergelijke constructie.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het uitgangspunt van de 'herkenbaarheid van de tangenten als zelfstandig element in het landschap' strekt niet tot aanbeveling en is niet nastrevenswaardig, daar omwonenden de autosnelweg vanwege de barrièrewerking en de geluidhinder ongetwijfeld als een verstorende bron ervaren.	In de inpassingsvisie is het ontwerp op evenwichtige wijze vorm gegeven door zowel de weg vanaf de bewonerzijde als gebruikerszijde in de beoordeling te betrekken. De weg als zelfstandig element in het landschap is het beeld dat vanuit de weggebruiker wenselijk is; vanuit de omgeving is dit uiteraard minder het geval.
Bij reconstructie van de tangenten dient de toepassing van extra geluidhinderbeperkende dubbel-ZOAB te worden overwogen.	In het OTB is uitgegaan van dubbellaags-ZOAB als wegdekmateriaal.
De Poot van Metz dient ter hoogte van de woonwijken 'Lievendaal', 'Zeelst' en 'Ooievaarsnest' niet te worden ingericht als stadsboulevard, maar te worden voorzien van 'groene' geluids-schermen. In dit geval dient de landschappelijke inpassing ondergeschikt te worden gemaakt aan de belangen van de woonomgeving.	Het principe van een bomenrij in de tussenberm is verlaten. Met name daar waar de ruimte beperkt is en de afstand tot de woonbebouwing gering, is naar oplossingen gezocht om het principe van geleiding en geleding vorm te geven in een kleinere ruimte van tussenbermen. Een en ander is ander uitgewerkt in de inpassingsvisie.
Ter beperking van geluidhinder, ruimtebeslag en het hoogteverschil voor fietsers, dient het viaduct Burg. Mollaan/Prof. Holstlaan te worden ver-vangen door een onderdoorgang. Ook bij de Aalsterweg dient Rijkswaterstaat te voorzien in een onderdoorgang voor het fietsverkeer.	In het MMA is er voor gekozen de zuidtangent bij Burg. Mollaan/Prof. Holstlaan en Aalsterweg hoog te houden. De door inspreker genoemde kruisingen worden daarbij op maaiveldhoogte aangelegd.
Uit de geluidscontouren van het MMA blijkt dat de invloed van het viaduct Burg. Mollaan/Prof. Holstlaan over de zuidtangent niet in de geluidsberekening is verwerkt, hetgeen betekent dat de geluidhinder in het westelijke deel van de woonwijk 'De Voldijn' hoger is dan thans in de Trajectnota/MER is aangegeven. Op basis van nieuwe berekeningen dienen passende maatregelen te worden getroffen.	In de Trajectnota/MER is een akoestisch onderzoek verricht met als voornaamste doel de verschillen tussen de alternatieven in beeld te brengen. In het kader van het Ontwerp-tracébesluit is een gedetailleerd akoestisch onderzoek verricht. In dit onderzoek zijn alle woningen cq. geluidgevoelige bestemmingen binnen de zone van de te reconstrueren wegvakken betrokken. Het onderzoek en de daaruit volgende geluidwerende maatregelen zijn erop gericht te voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder. In het MMA is deze normering aangescherpt. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft namelijk in het standpunt voor de Randweg Eindhoven aangegeven dat als streefwaarde voor de geluidsbelasting 55 dB(A) zal worden aangehouden. Indien dit niet haalbaar is, bijvoorbeeld om doelmatigheidsredenen, zal minimaal met de verkeersprognoses voor 2020 de situatie van 1994 moeten teruggebracht. Het OTB bevat de resultaten van dit akoestisch onderzoek en een bijbehorend overzicht van de akoestische afschermingen.
De inhoud en conclusies van de BOSE-studie mogen op geen enkele wijze worden gekoppeld aan de Trajectnota/MER. De files op de tangenten hebben immers niets te maken met het spitsverkeer aan de oostzijde van Eindhoven.	Zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur (NNI) en de oosttangent.

Volgnummer: 50 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 22 juni 1998	**Afzender:** Café Herberg 'De Mispelhoef' (W.A.M. Loomans) Oirschotsedijk 9 5651 GB Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Bij reconstructie van de westtangent dient het aan de Oirschotsedijk te Eindhoven gelegen en als rijksmonument geklasseerde boerderij 'De Mispelhoef' (alsmede de daarbij behorende onroerende zaken) volledig intact te worden gehouden.	Bij de plandetaillering is speciale aandacht geschonken aan het sparen van bestaande bebouwing, bedrijven en met name monumenten. Gebleken is dat met een beperkte asverschuiving ter plaatse van Mispelhoef dit monument kan blijven gespaard. Zelfs het talud van de rijksweg blijft ongewijzigd.
De huidige functie van 'De Mispelhoef' (te weten: café-restaurant, met aangrenzend een kinderboerderij, een kinderspeeltuin en een grote parkeerplaats) is reeds in gedrang gekomen door de met de laatste verbreding van de A2 gepaard gaande toename van geluidhinder. Een verdere verbreding van de A2 betekent een totale afbreuk van het complex en is derhalve onaanvaardbaar.	In het kader van het Ontwerp-tracébesluit is een gedetailleerd akoestisch onderzoek verricht. In dit onderzoek zijn alle woningen cq. geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone van de te reconstrueren wegvakken betrokken. Het onderzoek en de daaruit volgende geluidwerende maatregelen zijn erop gericht te voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder. In het MMA is deze normering aangescherpt. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft namelijk in het standpunt voor de Randweg Eindhoven aangegeven dat als streefwaarde voor de geluidsbelasting 55 dB(A) zal worden aangehouden. Indien dit niet haalbaar is, bijvoorbeeld om doelmatigheidsredenen, zal minimaal met de verkeersprognoses voor 2020 de situatie van 1994 moeten teruggebracht. Het OTB bevat de resultaten van dit akoestisch onderzoek en een bijbehorend overzicht van de akoestische afschermingen.

Volgnummer: 51 **Kenmerk:** MP/HG **Gedateerd:** 20 juni 1998	**Afzender:** D66, Afdeling Waalre (E.P. Honing) D. van Hornelaan 13 5581 CZ Waalre
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De Trajectnota/MER heeft het alternatief van een oosttangent terecht buiten beschouwing gelaten. Verbreding van de bestaande tangenten veroorzaakt weliswaar meer hinder, maar deze is in zijn totaliteit minder dan de hinder afkomstig van de bestaande tangenten plus een nieuwe autosnel-weg.	Zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur (NNI) en de oosttangent.
De te reconstrueren A2/A67 dient geheel op maaiveldhoogte (of lager) te worden aangelegd, met kruisende wegen (Aalsterweg en Prof. Holst-laan) over de rijksweg. Hierdoor kan de op basis van de Trajectnota/MER te verwachten geluidhinder worden beperkt en wordt de rijksweg aanmerkelijk smaller (doordat de taluds komen te vervallen).	Gelet op de bezwaren die zijn ingebracht tegen een lage ligging van de rijksweg is gekozen voor een hoge ligging van de zuidtangent bij Aalsterweg en professor Holstlaan
De beoogde middenberm van de gereconstrueerde A2/A67 dient te worden versmald van 20 meter naar ca. 2 meter. Dit bespaart ruimte en daarmee verwervingskosten.	Op grond van de inspraakreacties is het dwarsprofiel in het OTB versmald tot de minimale (landelijke) normen. De middenberm is daarbij evenwel breder dan 2 meter.
Verbreding van de A2/A67 dient uitsluitend plaats te vinden aan de noordzijde van de bestaande zuidtangent. De hieraan inherente nadelen op Eindhovens grondgebied wegen niet op tegen de nadelen voor de woonwijk 'De Voldijn' indien de bestaande weg (ook) in zuidelijke richting wordt verbreed.	De rijksweg is ter hoogte van Voldijn symmetrisch verbreed met handhaving van de bestaande hoogteligging.
Met name aan de zuidzijde van de A2/A67 dienen uiterst goede geluidwerende maatregelen te worden getroffen. Dit geldt niet slechts ter hoogte van de woonwijk 'De Voldijn', maar voor het gehele traject tussen de knooppunten De Hogt en Leenderheide.	In het kader van het Ontwerp-tracébesluit is een gedetailleerd akoestisch onderzoek verricht. In dit onderzoek zijn alle woningen cq. geluidgevoelige bestemmingen binnen de zone van de te reconstrueren wegvakken betrokken. Het onderzoek en de daaruit volgende geluidwerende maatregelen zijn erop gericht te voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder. In het MMA is deze normering aangescherpt. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft namelijk in het standpunt voor de Randweg Eindhoven aangegeven dat als streefwaarde voor de geluidsbelasting 55 dB(A) zal worden aangehouden. Indien dit niet haalbaar is, bijvoorbeeld om doelmatigheidsredenen, zal minimaal met de verkeersprognoses voor 2020 de situatie van 1994 moeten teruggebracht. Het OTB bevat de resultaten van dit akoestisch onderzoek en een bijbehorend overzicht van de akoestische afschermingen.
In het belang van de beperking van het ruimtebeslag en het behoud van 'Huize Voorbeek' dienen de op- en afritten aan de zuidzijde van de A2/A67 ter plaatse op dezelfde manier te worden gerealiseerd als thans het geval is. Een klaver-bladconstructie is niet acceptabel.	Bij de plandetaillering is speciale aandacht geschonken aan ruimtebesparende oplossingen voor de aansluitingen. Om deze reden is voor de aansluiting Aalsterweg gekozen voor een zogenaamde Haarlemmermeer oplossing. Op deze wijze wordt zowel aan de noord- als zuidzijde bestaande bebouwing ontzien.

Volgnummer: 52 **Kenmerk:** BS/SvdL O-98155 **Gedateerd:** 19 juni 1998	**Afzender:** Hurks Bouwbedrijf BV (ir B.G.M.J. Schreuder) Postbus 671 5600 AR Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
In verband met een zo beperkt mogelijke aantasting van de (natuur)bouwplannen 'Diepenvoorde' en 'Tongelreepdal' (aan de zuidzijde van de A2/A67) dient de te verbreden zuidtangent verhoogd te worden aangelegd; een lage ligging heeft namelijk een onaanvaardbare aantasting van het landschappelijk, ecologisch en recreatief waardevolle Tongelreepdal tot gevolg.	De weg zal verhoogd aangelegd worden. De zeer beperkte aantasting van het Tongelreepdal zal elders gecompenseerd worden.
Aangezien bij verbreding aan de zuidzijde van de A2/A67 het natuurbouwplan 'Tongelreepdal' in gevaar komt, dient de verbreding van de A2/A67 - inclusief een kwart klaverblad aan de noord-oostzijde -geheel ten noorden van het huidige tracé te worden gerealiseerd. De huidige op- en afritten aan de zuidzijde van de A2/A67 dienen te blijven gehandhaafd.	Bij de plandetaillering is speciale aandacht geschonken aan ruimtebesparende oplossingen voor de aansluitingen. Om deze reden is voor de aansluiting Aalsterweg gekozen voor een zogenaamde Haarlemmermeer oplossing. Op deze wijze wordt zowel aan de noord- als zuidzijde bestaande bebouwing ontzien.
Reconstructie van de A2/A67 conform het MMA verdient de voorkeur.	Waarvan akte, zie voorkeur voor MMA.

Volgnummer: 53 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 22 juni 1998	**Afzender:** Prins Willem-Alexander School (drs P. Schutte) Blaarthemseweg 83 5502 JT Veldhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De in de Trajectnota/MER beschreven verbredingsalternatieven leiden tot een dermate grote verstoring van de rust en het uitzicht voor de Prins Willem-Alexanderschool, dat het Nul(plus-alternatief het enige acceptabele alternatief is. Alle andere alternatieven doorsnijden bovendien het grondgebied waarop de bij de school behorende kinderboerderij is gesitueerd.	Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossing voor de gesignaleerde problemen. Gekozen is voor het MMA met ruimtebeperkende maatregelen. (smaller dwarsprofiel). De kinderboerderij wordt aangesneden, opstallen worden niet geraakt. Bij uitwerking van inrichtingsplan zal bezien worden op welke wijze aantasting beperkt kan blijven. In het kader van het Ontwerp-tracébesluit is een gedetailleerd akoestisch onderzoek verricht. In dit onderzoek zijn alle woningen cq. geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone van de te reconstrueren wegvakken betrokken en de maatregelen zijn erop gericht te voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder. Een school is een geluidsgevoelige bestemming. In het MMA is deze normering aangescherpt. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft namelijk in het standpunt voor de Randweg Eindhoven aangegeven dat als streefwaarde voor de geluidsbelasting 55 dB(A) zal worden aangehouden. Indien dit niet haalbaar is, bijvoorbeeld om doelmatigheidsredenen, zal minimaal met de verkeersprognoses voor 2020 de situatie van 1994 moeten teruggebracht. Het OTB bevat de resultaten van dit akoestisch onderzoek en een bijbehorend overzicht van de akoestische afschermingen.
Indien verbreding van de A2 ter hoogte van de Veldhovense Peter Zuidlaan onvermijdelijk blijkt, verdient het MMA de voorkeur.	Dit is conform het standpunt van de minister van Verkeer en Waterstaat.

Volgnummer: 54 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 20 juni 1998	**Afzender:** J.J. Jacobsma Twickel 26 5655 JJ Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De Trajectnota/MER houdt ten onrechte geen rekening met de noodzakelijke aanleg van een oosttangent; op basis hiervan dient een heroverweging van de uitgangspunten plaats te vinden.	Zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur (NNI) en de oosttangent.
Ten onrechte houdt de Trajectnota/MER bij de uitwerking van de verschillende verbredingsalternatieven slechts rekening met de verwerking van het toenemende verkeersaanbod op de bestaande tangenten; met de gevolgen van deze verbredingen voor de bewoners van het betrokken stadsgebied, wordt geen rekening gehouden.	De Trajectnota/MER beschrijft zowel de gevolgen voor de verkeersafwikkeling als ook de effecten op het woon- en leefmilieu van de omwonenden. Zie ook het positieve advies van de Cie MER. Er heeft derhalve een integrale afweging van alle belangen plaatsgevonden.

Volgnummer: 55 **Kenmerk:** 43G.4.97.01689 **Gedateerd:** 19 juni 1998	**Afzender:** DAS Rechtsbijstand (mw mr H.A.M. Lamers) inzake Golfschool Jeurissen BV te Eindhoven Postbus 23000 1100 DM Amsterdam
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
In verband met het behoud van de Eindhovense openbare golfbaan 'Welschap' verdient het Nul-(plus)alternatief de voorkeur. Immers, ieder verlies van grond van bedoelde golfbaan betekent onherroepelijk uiteindelijke sluiting van de golfbaan alsmede faillissement van de Golfschool Jeurissen BV.	Het nulplusalternatief heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen. In het standpunt is de voorkeur uitgesproken voor het MMA.
Indien een verbreding van de westtangent ter hoogte van de Eindhovense openbare golfbaan 'Welschap' onontkoombaar is, dient deze verbreding zodanig te worden geconstrueerd, dat hiervoor geen grond van genoemde golfbaan benodigd zal zijn.	Het is niet mogelijk de reconstructie vorm te geven zonder extra ruimtebeslag. Door een groot aantal ontwerpaanpassingen (o.a. het dwarsprofiel) is het ruimtebeslag wel teruggebracht. Rijkswaterstaat is bezig in samenwerking met de gemeente Eindhoven, de Nederlandse Golffederatie en een golf-course-architect te trachten tot een voor de golfbaan Welschap acceptabele oplossing te komen.

Volgnummer: 56 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 17 juni 1998	**Afzender:** bewoners San Giorgilaan, Schweitzerlaan en Hippocrateslaan, Plan De Roosten te Eindhoven (M. Tielemans) Schweitzerlaan 28 5644 DL Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Met het oog op de te verwachten aantasting van het woon- en leefmilieu aan de Eindhovense San Giorgilaan, de Schweitzerlaan, de Hippocrateslaan en Plan De Roosten achten de ter plaatse woonachtige bewoners een toename van de verkeersintensiteit op de Leenderweg met 25% tot het jaar 2005 (zonder dat wijzigingen worden aangebracht aan de rijkswegen ten zuiden van Eindhoven) onacceptabel.	Akoestische afscherming wordt alleen overwogen ter plaatse van woningen en overige geluidsgevoelige bebouwing. De aansluitende wegen zijn alleen in het onderzoek betrokken voor zover er sprake is van aanpassingen (reconstructie) van de weg. De Leenderweg wordt niet gereconstrueerd.
Alle in de Trajectnota/MER beschreven verbredingsalternatieven scoren slecht op de beleidsvelden 'natuur en landschap' en 'overig ruimtegebruik'. Het ruimtebeslag van de verschillende verbredingsalternatieven is zelfs zo groot, dat het woon- en leefmilieu ter plaatse van de Eindhovense San Giorgilaan, de Schweitzerlaan, de Hippocrateslaan en Plan De Roosten sterk zal verslechteren en woningen en bedrijven wellicht zelfs zullen moeten worden verplaatst.	Als gevolg van het in het OTB uitgewerkte MMA, met ruimtebesparende maatregelen, behoeven in genoemde straten en De Roosten geen woningen en/of bedrijven te worden verplaatst. De milieu-effecten zoals beschreven in de TN/MER en de maatregelen in het OTB dragen zorg voor een woon- en leefklimaat dat voldoet aan de normen van de volksgezondheid.
Indien conform het in het actieprogramma 'Korte en middellangetermijnmaatregelen RW69 het vrachtverkeer wordt geweerd uit de bebouwde kommen van Aalst/Waalre en Valkenswaard, vrezen de bewoners van de Eindhovense San Giorgilaan, de Schweitzerlaan, de Hippo-crateslaan en Plan De Roosten een onacceptabele toename van het vrachtverkeer op de aan hun tuinen grenzende Leenderweg. Geluidwerende voorzieningen zijn in dit verband noodzakelijk.	Genoemde maatregel maakt geen deel uit van het MMA zoals uitgewerkt in het OTB Randweg Eindhoven. Maatregelen aan het onderliggend wegennet zijn om deze reden niet opgenomen in het OTB.

Volgnummer: 57 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 17 juni 1998	**Afzender:** A. Huijbrechts Heikantstraat 17e 5581 VB Waalre
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Aangezien naar schatting 50% van het doorgaande verkeer op de huidige tangenten is toe te schrijven aan het doorgaande oost-westverkeer (A58), verdient het aanbeveling onderzoek te verrichten naar de mogelijkheid de kruisende verkeersstromen van de A2 en de A58 - thans een kruising met een lengte van 15 km - via viaducten en/of fly-overs over een kortere lengte te kruisen en deze verkeersstromen gescheiden langs verschillende wegen te leiden.	Er lopen in het door inspreker genoemde traject inderdaad verschillende drukke wegen samen, Uit een oogpunt van bundeling is er echter voor gekozen deze stromen samen te voegen. In het MMA is wel het doorgaande en regionale verkeer gescheiden door afzonderlijke rijbanen aan te leggen.
Het voor de helft aan de A58 toe te schrijven doorgaande oost-westverkeer op de huidige tangenten dient te worden afgewikkeld via een noord- en oosttangent.	Zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur (NNI) en de oosttangent.
Voordeel van aanleg van een oosttangent is dat deze kan worden aangelegd zonder dat het thans af te wikkelen verkeer wordt gehinderd.	Zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur (NNI) en de oosttangent.
Completering van de verkeerswegenruit rond Eindhoven heeft als voordeel dat in geval van calamiteiten het verkeer via een alternatieve route om Eindhoven heen kan worden geleid. Ook bij eventuele wegwerkzaamheden kunnen verkeersstromen over verschillende wegen om en rond Eindhoven worden geleid. Indien Rijkswaterstaat vasthoudt aan het huidige concept van een west- en zuidtangent, zal de omgeving in dergelijke gevallen geplaagd blijven worden door sluip-verkeer, hetgeen de leefbaarheid in de aangrenzende woonwijken sterk zal aantasten.	Zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur (NNI) en de oosttangent. Door scheiding van doorgaand en regionaal verkeer ontstaat ook op de Randweg een dubbel systeem van rijbanen.

Volgnummer: 58 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 25 juni 1998	**Afzender:** Vereniging Werkgroep voor Natuurbehoud en Milieubeheer, Eindhoven en Omgeving (J. Luiten) Hoogstraat 301b 5654 NB Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De Vereniging Werkgroep voor Natuurbehoud en Milieubeheer, Eindhoven en Omgeving onderschrijft de conclusie van de Notitie Nieuwe Infrastructuur (NNI), dat het niet nodig is nieuwe wegen aan te leggen.	Zie standpunt : voorkeur MMA.
Van de in de Trajectnota/MER beschreven verbredingsalternatieven verdient het MMA de voorkeur. Binnen dit alternatief dient de Poot van Metz evenwel verdiept te worden aangelegd. Het positieve effect hiervan op de sociale omgeving kan nog worden versterkt door de benodigde 5 meter hoge geluidsschermen te integreren in nieuwe bebouwing. Hiermee kan ook een gedeelte van de hogere kosten worden terugverdiend.	Het integreren van geluidsschermen in de bebouwing wordt (nog) niet overwogen. Eventuele plannen van de beide gemeenten zullen t.z.t. op grond van alle relevante aspecten worden beoordeeld.
Om redenen van het landschappelijke aanzicht en de problemen voor fietsers met hoge viaducten, moeten kruisende wegen niet (via viaducten) over de zuidtangent te worden geleid - zoals het huidige MMA beoogt - maar (door middel van tunnels) onder de zuidtangent worden geleid.	Er is gekozen voor een hoog gelegen zuidtangent. De plaatselijke verbindingen kunnen derhalve op maaiveldniveau worden afgewikkeld.
Met het oog op een te verwachten extra toename van de verkeersintensiteit op de Poot van Metz en de frustratie van het milieuvriendelijke ontwerp van het knooppunt De Hogt, is een toekomstige aansluiting van de A69 op de tangenten ongewenst.	Tijdens het opstellen van de Trajectnota/MER is beoordeeld of een eventueel te realiseren A69 zou kunnen worden aangesloten op de zuidtangent. Inmiddels heeft de minister van Verkeer en Waterstaat haar Standpunt over de Trajectnota/MER A69 ingenomen en daarbij gekozen voor het zogenaamde nulalternatief. In het ontwerp van het OTB Randweg Eindhoven is gezien de voorkeur voor dit nulalternatief geen rekening gehouden met de aanleg van de A69 en een aansluiting op de zuidtangent.

Volgnummer: 59 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 25 juni 1998	**Afzender:** IVN Vereniging voor Natuur- en Milieu-educatie, Afdeling Aalst-Waalre (H.J. Bergmans) Vincent van Goghlaan 2 5581 JM Waalre
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
IVN Vereniging voor Natuur- en Milieu-educatie, Afdeling Aalst-Waalre onderschrijft de conclusie van de Notitie Nieuwe Infrastructuur (NNI), dat het niet nodig is nieuwe wegen aan te leggen.	Zie standpunt: voorkeur MMA.
Van de in de Trajectnota/MER beschreven verbredingsalternatieven verdient het MMA de voorkeur. Aangezien de in het MMA beoogde hoge viaducten over de zuidtangent landschappelijk niet fraai en bovendien fietsonvriendelijk zijn, dienen deze viaducten te worden vervangen door onderdoorgangen; het te overbruggen hoogteverschil voor fietsers kan zo aanmerkelijk worden beperkt. Het gevoel van sociale onveilig-heid van onderdoorgangen kan worden beperkt wanneer ook het autoverkeer van deze (in dat geval: te verbreden) tunnels gebruik maakt. Hoewel uitgravingen van meer dan 2 meter diep in waterwingebieden niet zijn toegestaan, is het te verwachten dat de provincie in dit geval ontheffing zal verlenen.	Mede om deze redenen is gekozen om voor het MMA ter hoogte van de zuidtangent de huidige hoogteligging te handhaven.
Uit het verloop van de geluidscontouren valt af te leiden dat de van het beoogde viaduct bij de Prof. Holstlaan/Burg. Mollaan afkomstige geluidhinder niet in de berekeningen is meegenomen, hetgeen betekent dat de te verwachten geluidhinder in de woonwijk 'De Voldijn' wordt onderschat. Dit pleit voor een ondertunneling in plaats van een viaduct voor deze kruisende verbinding.	In het kader van het Ontwerp-tracébesluit is een gedetailleerd akoestisch onderzoek verricht. In dit onderzoek zijn alle woningen cq. geluidgevoelige bestemmingen binnen de zone van de te reconstrueren wegvakken betrokken. Het onderzoek en de daaruit volgende geluidwerende maatregelen zijn erop gericht te voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder. In het MMA is deze normering aangescherpt. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft namelijk in het standpunt voor de Randweg Eindhoven aangegeven dat als streefwaarde voor de geluidsbelasting 55 dB(A) zal worden aangehouden. Indien dit niet haalbaar is, bijvoorbeeld om doelmatigheidsredenen, zal minimaal met de verkeersprognoses voor 2020 de situatie van 1994 moeten teruggebracht. Het OTB bevat de resultaten van dit akoestisch onderzoek en een bijbehorend overzicht van de akoestische afschermingen. Zie ook handhaving hoge ligging; bestaande kruising blijft op maaiveld..

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De op het kaartmateriaal ingetekende afrit bij de aansluiting Aalsterweg in de vorm van een kwart klaverblad ten zuidoosten van bedoelde aansluiting verdient aanbeveling; een zogenaamde 'Haarlemmermeerafrit' zou een aanmerkelijke aantasting betekenen van het natuurontwikkelingsgebied 'Diepenvoorde' in het dal van de 'Tongelreep'.	Bij de plandetaillering is speciale aandacht geschonken aan ruimtebesparende oplossingen voor de aansluitingen. Om deze reden is voor de aansluiting Aalsterweg gekozen voor een zogenaamde Haarlemmermeer oplossing. Op deze wijze wordt zowel aan de noord- als zuidzijde bestaande bebouwing ontzien.
Met het oog op een te verwachten extra toename van de verkeersintensiteit op de Poot van Metz en de frustratie van het milieuvriendelijke ontwerp van het knooppunt De Hogt, is een toekomstige aansluiting van de A69 op de tangenten ongewenst.	Tijdens het opstellen van de Trajectnota/MER is beoordeeld of een eventueel te realiseren A69 zou kunnen worden aangesloten op de zuidtangent. Inmiddels heeft de minister van Verkeer en Waterstaat haar Standpunt over de Trajectnota/MER A69 ingenomen en daarbij gekozen voor het zogenaamde nulalternatief. In het ontwerp van het OTB Randweg Eindhoven is gezien de voorkeur voor dit nulalternatief geen rekening gehouden met de aanleg van de A69 en een aansluiting op de zuidtangent.

Volgnummer: 60

Afzender:
Ir. C.W. Groot M.Sc.
Rietveldlaan 2
5624 KK Eindhoven

Kenmerk: -
Gedateerd: 25 juni 1998

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
In de studie is een deelsyteem bekeken (bestaande Tangenten) i.p.v. het hele systeem. Pleit ervoor om ook de oosttangent te bestuderen; aanleg hiervan zou alle problemen op de A2 voor komende 20 jaar oplossen	Zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur (NNI) en de oosttangent.

Volgnummer: 61

Afzender:
Deurne's Industieel Contact
Postbus 90154
5000 LG Tilburg

Kenmerk: ic.dic.98.96/FS/PV
Gedateerd: 19 juni 1998

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het bestuur van DIC sluit zich aan bij het schrijven van de KvK van 4 juni.	Zie commentaar bij KvK nr. 8

Nagekomen schriftelijke reacties

Volgnummer: 62 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 3 juli 1998	**Afzender:** BZW **NAGEKOMEN REACTIE**
Kernpunt(en) van de nagekomen reactie:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Het BZW sluit zich aan bij het schrijven van de KvK van 4 juni.	Zie commentaar bij KvK nr. 8.
Betreurt dat de snelwegenruit rond Eindhoven en Helmond geen onderdeel meer is van de studie.	Zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur (NNI) en de oosttangent.

Volgnummer: 63 **Kenmerk:** dsc/EJ017376.98 **Gedateerd:** 8 juli 1998	**Afzender:** Dorpsraad Acht **NAGEKOMEN REACTIE**
Kernpunt(en) van de nagekomen reactie:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Voorkeur voor MMA, met uiterste zorg aan inpassing. Verdere invulling in overleg met gemeente. Inpassing bij eventueel ander alternatief moet dezelfde kwaliteit hebben als MMA.	De inpassing van het MMA is in de OTB-fase verder uitgewerkt in overleg met de gemeenten en omgeving (Bewonersgroepenoverleg en informatie-avonden). De kwaliteit die in het MMA neergezet wordt is hierbij uitgangspunt.
Verzoek te voldoen aan artikelen 76 en 100 eerste lid Wet geluidhinder.	In het kader van het Ontwerp-tracébesluit is een gedetailleerd akoestisch onderzoek verricht. In dit onderzoek zijn alle woningen cq. geluidgevoelige bestemmingen binnen de zone van de te reconstrueren wegvakken betrokken. Het onderzoek en de daaruit volgende geluidwerende maatregelen zijn erop gericht te voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder.
Continuïteit landschappelijke, ecologische en recreatieve verbindingen waarborgen en verbeteren.	Het handhaven en verbeteren waar mogelijk van ecologische, recreatieve en landschappelijke verbindingen is een uitgangspunt voor de mitigerende maatregelen in de trajectnota (par. 6.2). In de OTB fase zijn deze maatregelen concreet uitgewerkt.
Ontzien Rijksmonument de Mispelhoef.	Bij de plandetaillering is speciale aandacht geschonken aan het sparen van bestaande bebouwing, bedrijven en met name monumenten. Gebleken is dat met een beperkte asverschuiving ter plaatse van Mispelhoef dit monument kan blijven gespaard. Zelfs het talud van de rijksweg blijft ongewijzigd.

Volgnummer: 64	**Afzender:** Projectgroep Lievendaal **NAGEKOMEN REACTIE**
Kenmerk: - **Gedateerd:** 22 juli 1998	
Kernpunt(en) van de nagekomen reactie:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Verzoekt om uitbreiding snelweg aan westzijde om jonge aanplant, kinderboerderij en opleidingscentrum te sparen.	Ook aan de westzijde van de bestaande weg liggen belangen (volkstuinen, jachthaven, golfbaan). Gekozen is voor symmetrische verbreding en ruimtebesparende vormgeving van het dwarsprofiel.
Bomen voor geluidsscherm zorgen voor beter zicht, filteren stofdeeltjes en vangen CO2 op.	In de OTB-fase wordt zorg besteed aan een goede inpassing aan de bewonerszijde van geluidwerende voorzieningen. Beplanting vormt hier een onderdeel van. Bomen worden overigens niet gerekend tot geluidwerende voorzieningen.
Zijtak Strijp kan afgesloten worden; bereikbaarheid via de Noord-Brabantlaan is goed.	Uit verkeerskundig onderzoek is gebleken dat de zijtak Strijp niet kan worden gemist om Eindhoven op adequate wijze bereikbaar te houden.

Volgnummer: 65	**Afzender:** Buurtvereniging De Kraal en belangenvereniging De Voldijn, Aalst-Waalre (Dhr. Van den Avoort) **REACTIE AAN MINISTERS**
Kenmerk: - **Gedateerd:** 21 september 1998	
Kernpunt(en) van de nagekomen reactie:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De gevolgde procedure met een NNI-fase gaat voorbij aan de door de wet geëiste open belangenafweging en mogelijkheid tot inspraak. De beslissing van het Bevoegd Gezag om in de verdere procedure alleen verbredingsalternatieven uit te laten werken is genomen op grond van onvolledige, deels foute gegevens. Een door inspreker voorgestelde 4x2 oosttangent zou nader op effecten moeten worden onderzocht.	Zie ook A. Notitie Nieuwe Infrastructuur en de Oosttangent.

Volgnummer: 66	**Afzender:** Kamer van Koophandel en fabrieken Oost-Brabant (drs. B.A.S. Pollman) **NAGEKOMEN REACTIE**
Kenmerk: Wvet/BB **Gedateerd:** 28 september en 16 december 1999	
Kernpunt(en) van de nagekomen reactie:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
KvK pleit in aanvulling op inspraakreactie van 9 juni 1998 (zie nr. 8) voor integrale aanpak voor onderzoek naar oosttangent.	Zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur (NNI) en de Oosttangent.

Volgnummer: 67 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 30 november 1999	**Afzender:** Dr. J.L.M. van der Beek Tollenslaan 1 5611 LS Eindhoven **NAGEKOMEN REACTIE** Reactie aan RWS directie Noord Brabant
Kernpunt(en) van de nagekomen reactie:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Wil dat op korte termijn iets gedaan wordt bij de stoplichten bij Leenderheide.	In het voorliggende plan wordt daar in voorzien en vindt kruislings vrije uitwisseling plaats van het verkeer op de hoofdrijbanen van de A2 en de A67. In het project spitsstroken werd voor-uitlopend op het project Randweg Eindhoven reeds enige verbetering in de doorstroming bewerkstelligd.

Volgnummer: 68 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 3 november 1999	**Afzender:** Dhr. W. Holdrinet Floralaan Oost 126 5643 JD Eindhoven **NAGEKOMEN REACTIE** Reactie aan Ministerie van V & W
Kernpunt(en) van de nagekomen reactie:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Verbetering van de snelwegen is effectiever door een grote ruit rond Eindhoven aan te leggen. (Even Doorsparen Variant). Om de A2 te ontlasten is het nog effectiever om de weg langs de ZWV op te krikken.	De mogelijkheid van een grote ruit om Eindhoven is in de studiefase onderzocht. Hierover is gerapporteerd in de Nota Nieuwe Infrastructuur (NNI). Zie ook A. Op krikken van de weg langs de ZWV is niet aan de orde in het kader van de verbetering van de snelwegen rond Eindhoven.

Volgnummer: 69 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 21 januari 1999	**Afzender:** Werkgroep "Verkeer Bogardeind" Bogardeind 172 5664 EN Geldrop **NAGEKOMEN REACTIE** Reactie aan RWS directie Noord Brabant
Kernpunt(en) van de nagekomen reactie:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De werkgroep vindt de aanleg van de oosttangent noodzakelijk.	In het Standpunt van Bevoegd Gezag is hier niet voor gekozen. Zie A. NNI en de oosttangent.

Volgnummer: 70 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 13 april 2000	**Afzender:** Eindhovense Jachtvereniging Beatrix De Glazenmaker 62 5506 EP Veldhoven **NAGEKOMEN REACTIE** Reactie aan RWS directie Noord Brabant
Kernpunt(en) van de nagekomen reactie:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Vraagt aandacht voor de geluidbelasting van de woning van de Havenmeester.	In het akoestische onderzoek in het kader van het OTB is de geluidbelasting van deze woning onderzocht.

Volgnummer: 71	**Afzender:** Dhr. G. Jansen Mercurius 2 5505 NX Veldhoven
Kenmerk: - **Gedateerd:** 21 januari 1999 en 23 juli 2000	**NAGEKOMEN REACTIE** Reactie aan RWS directie Noord Brabant
Kernpunt(en) van de nagekomen reactie:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Pleit voor de aanleg van een oosttangent. Met een doortrekking door de Strabrechtse Heide.	Zie A. NNI en de Oosttangent.

Volgnummer: 72	**Afzender:** Broeders van Liefde Aalsterweg 289 5644 RE Eindhoven
Kenmerk: - **Gedateerd:** 15 december 2000	**NAGEKOMEN REACTIE** Reactie aan RWS directie Noord Brabant
Kernpunt(en) van de nagekomen reactie:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Vraagt beperking van het ruimtebeslag van de aansluiting, welke het landgoed Eikenburg aantast. Een halve aansluiting zal voldoende zijn. Voor het landgoed dient de geluidbelasting tot 55 dB(A) te worden terug gebracht.	In het ter visie liggende ontwerp is het ruimtebeslag verder beperkt. Landgoed Eikenburg wordt daardoor ontzien. Een halve aansluiting is uit verkeerskundige en verkeersveiligheid overwegingen niet wenselijk. Geluid zie inspraakreactie nr. 5.

Volgnummer: 73	**Afzender:** F.P.J.M. van der Kruijs Broekerstraat 16 5559 CW Leende
Kenmerk: - **Gedateerd:** 28 september 1999	**NAGEKOMEN REACTIE** Reactie aan Inspraakpunt
Kernpunt(en) van de nagekomen reactie:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Vraagt om een extra op- en afrit bij de aansluiting Geldrop. Dit om het kruisen van de weg Heeze Geldrop te voorkomen.	Onderhavige aansluiting valt buiten het gebied van de Randwegen Eindhoven.

Volgnummer: 74	**Afzender:** Brabantse Milieufederatie/Platform tangenten Eindhoven, P. van Poppel Postbus 591 5000 AN Tilburg
Kenmerk: - **Gedateerd:** 26 januari 1999	**NAGEKOMEN REACTIE** Reactie aan inspraakpunt
Kernpunt(en) van de nagekomen reactie:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Aanleg van noord- en oosttangent is ongewenst. Met het huidige voorstel kunnen de problemen van het doorgaande verkeer op de randwegen adequaat worden opgelost.	Waarvan acte. Zie ook A. NNI en de oosttangent.
De relatief beperkte problemen van het verkeer aan de oostzijde van Eindhoven rechtvaardigde geen nieuwe randweg hier.	Waarvan acte.

Volgnummer: 75	**Afzender:** Familie R. Mittendorf Jennerlaan 28 5644 DT Eindhoven
Kenmerk: - **Gedateerd:** 24 december 2000	**NAGEKOMEN REACTIE** Reactie aan RWS directie Noord Brabant
Kernpunt(en) van de nagekomen reactie:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Verzoek om adequaat geluidwerende maatregelen aan de noordzijde van de A67.	In het kader van het Ontwerp-tracébesluit is een gedetailleerd akoestisch onderzoek verricht. In dit onderzoek zijn alle woningen cq. geluidgevoelige bestemmingen binnen de zone van de te reconstrueren wegvakken betrokken. Het onderzoek en de daaruit volgende geluidwerende maatregelen zijn erop gericht te voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder. In het MMA is deze normering aangescherpt. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft namelijk in het standpunt voor de Randweg Eindhoven aangegeven dat als streefwaarde voor de geluidsbelasting 55 dB(A) zal worden aangehouden. Indien dit niet haalbaar is, bijvoorbeeld om doelmatigheidsredenen, zal minimaal met de verkeersprognoses voor 2020 de situatie van 1994 moeten teruggebracht. Het OTB bevat de resultaten van dit akoestisch onderzoek en een bijbehorend overzicht van de akoestische afschermingen.

Volgnummer: 76	**Afzender:** Vereniging Poot van Metz J. Sillekens Severeind 5 5502 PW Veldhoven
Kenmerk: - **Gedateerd:** 12 oktober 1998 en 18 januari 1999	**NAGEKOMEN REACTIE** Reactie aan Ministerie van V & W
Kernpunt(en) van de nagekomen reactie:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De voor gedragen oplossingen voor de verkeersproblematiek rond Eindhoven is niet juist, omdat deels met foute gegevens is gewerkt.	In de Trajectnota/MER is gebruik gemaakt van de in die tijd actuele verkeerscijfers en toekomstverwachtingen voor het verkeer. Het gehanteerde verkeersmodel is met deze gegevens gevuld. Voor het OTB zijn nieuwe prognoses gemaakt op basis van gewijzigde toekomstverwachtingen.
Er is geen goede inspraak mogelijkheid geweest voor omwonenden.	De inspraakmogelijkheid heeft conform de tracéwet plaatsgevonden.
De oplossing voor Eindhoven (A2/A67) en de oplossing A69 richting Valkenswaard kan niet los van elkaar gezien worden.	Inmiddels is besloten op de A69 niet aan te leggen. Zie standpunt minister Verkeer en Waterstaat, voorkeur voor zogenaamde nulalternatief.
De aanleg van een oosttangent is effectiever en goedkoper.	Zie A. NNI en de oosttangent
Een mogelijkheid is om de westtangent verdiept aan te leggen, om de geluidproductie te beperken.	Vanaf de start van de Trajectstudie (startnotitie) is aangegeven dat dure kunstwerken (tunnels, verdiepte liggingen) alleen worden gerealiseerd als dit substantiele voordelen heeft en bij een traditionele bouwwijze onaanvaardbare (milieu) -consequenties optreden. Ter hoogte van de westtangent zijn deze consequenties niet aanwezig. Middels geluidwerende voorzieningen kan worden voldaan aan de normen van de Wet geluidhinder; een dure verdiepte ligging is daarmee niet doelmatig en maakt dan ook geen onderdeel uit van de plannen.

2.4 Ingekomen mondelinge inspraak op TN/MER op hoorzitting dd 9 juni 1998

1 Kamer van Koophandel en Fabrieken Oost-Brabant,
W. Vetter, Postbus 735, 5600 AS Eindhoven
2 Broeders van Liefde, Eikenburg
W. Vetter Aalsterweg 289 5644 RE Eindhoven
3 Bewoners Ooievaarsnest
R.E.M. Mignot, Herinkhave 21, 5655 JL Eindhoven
4 ir J.M.J. van Lieshout, Herinkhave 20, 5655 JL Eindhoven
5 A.E. Fitzpatrick, Herinkhave 19, 5655 JL Eindhoven
6 A.M.H.J. van Nierop, Herinkhave 12, 5655 JL Eindhoven
7 A.R.J. Bruins Slot, Herinkhave 11, 5655 JL Eindhoven
8 Vereniging 'Poot van Metz Eindhoven'
K.F. Bastiaansen Vloeteind 37, 5202 PT Veldhoven
9 B.P. Bogaard, Vloeteind 17 5502 PT Veldhoven
10 Hoveniersbedrijf De Noo BV,
hr Pelle, Peter Zuidlaan 22, 5502 NH Veldhoven
11 Milieugroep Veldhoven,
E.D. van Veldhuizen, Huijgenshof 6, 5506 NP Veldhoven
12 ing. J. Noels, Maria van Bourgondiëlaan 8, 5583 XE Waalre
13 Brabantse Milieufederatie,
M. Visser Postbus 591, 5000 AN Tilburg
14 Belangenvereniging 'De Voldijn',
J.L.H. Staaijen, Resedalaan 46, 5582 AB Waalre
15 IVN Vereniging voor Natuur- en Milieu-educatie,
Afdeling Nuenen c.a., F.C. Weimar Refelingse,
Erven 16, 5672 TD Nuenen
16 dr W. van der Velden, Floralaan-West 161, 5644 BJ Eindhoven
17 J. Houkes, Jennerlaan 12, 5644 DT Eindhoven
18 Dorpsraad Acht,
J.C. van der Werf, Zaanstraat 31, 5626 DA Eindhoven

Mondelinge inspraakreacties

Hoorzitting 9 juni 1998

Volgnummer: mondeling 1 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 9 juni 1998	**Afzender:** Kamer van Koophandel en Fabrieken Oost-Brabant W. Vetter Postbus 735 5600 AS Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Zie schriftelijke inspraakreactie nr. 8.	Zie reactie bij inspraakreactie nr. 8.

Volgnummer: mondeling 2 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 9 juni 1998	**Afzender:** Broeders van Liefde, Eikenburg W. Vetter Aalsterweg 289 5644 RE Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Zie schriftelijke inspraakreactie nr. 5.	Zie reactie bij inspraakreactie nr. 5.

Volgnummer: mondeling 3 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 9 juni 1998	**Afzender:** Bewoners Ooievaarsnest R.E.M. Mignot Herinkhave 21 5655 JL Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Zie schriftelijke inspraakreactie nr. 9.	Zie reactie bij inspraakreactie nr. 9.

Volgnummer: mondeling 4 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 9 juni 1998	**Afzender:** ir J.M.J. van Lieshout Herinkhave 20 5655 JL Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Zie schriftelijke inspraakreactie nr. 13.	Zie reactie bij inspraakreactie nr. 13.

Volgnummer: mondeling 5 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 9 juni 1998	**Afzender:** A.E. Fitzpatrick Herinkhave 19 5655 JL Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Zie schriftelijke inspraakreactie nr. 35.	Zie reactie bij inspraakreactie nr. 35.

Volgnummer: mondeling 6 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 9 juni 1998	**Afzender:** Afzender: A.M.H.J. van Nierop Herinkhave 12 5655 JL Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Met het oog op het behoud van het huidige woon- en leefmilieu aan de Herinkhave, vormt de aanleg van een oosttangent vormt degelijk een goed alternatief.	Zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur (NNI) en de oosttangent.
Het kostenaspect mag niet doorslaggevend zijn voor de keuze van een alternatief; er dient tevens aandacht uit te gaan naar landschappelijke waarden.	De in het Standpunt neergelegde keuze vormt een integrale afweging van alle aspecten in relatie met de alternatieven die de Trajectnota/MER zijn beschreven en beoordeeld zijn.
Rijkswaterstaat dient duidelijke en volledige infor-matie te verstrekken over mogelijke regelingen ter compensatie van de waardedaling van woningen van gedupeerden.	Zie B. Schadevergoeding

Volgnummer: mondeling 7 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 9 juni 1998	**Afzender:** A.R.J. Bruins Slot Herinkhave 11 5655 JL Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Rijkswaterstaat beschikt ten onrechte over het woon- en leefmilieu, zonder dat individuen hier iets tegenin kunnen brengen.	De in het Standpunt neergelegde keuze vormt een integrale afweging van alle aspecten in relatie met de alternatieven die de Trajectnota/MER zijn beschreven en beoordeeld zijn. Ook de gevolgen voor het woon- en leefmilieu, mede in relatie met de normen voor de volksgezondheid, zijn hierbij betrokken.

Volgnummer: mondeling 8 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 9 juni 1998	**Afzender:** Vereniging 'Poot van Metz Eindhoven' K.F. Bastiaansen Vloeteind 37 5502 PT Veldhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Zie schriftelijke inspraakreactie nr. 26.	Zie reactie bij inspraakreactie nr. 26.

Volgnummer: mondeling 9 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 9 juni 1998	**Afzender:** B.P. Bogaard Vloeteind 17 5502 PT Veldhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De in de Trajectnota/MER beschreven verbredingsalternatieven dragen niet bij aan een verbetering van de verkeersdoorstroming en het woon- en leefmilieu in de omgeving van de Poot van Metz. Rijkswaterstaat dient bij het zoeken naar oplossingen (meer) rekening te houden met de verkeersstromen tussen Veldhoven en Eindhoven.	Het gekozen MMA vormt een veilig en duurzaam alternatief dat de verkeersdoorstroming op de rijksweg aanzienlijk verbeterd. Mede hierdoor zal er ook minder sluipverkeer op het onderliggend wegennet voorkomen. Oplossingen op de A2 kunnen evenwel geen oplossing vormen voor regionale, haaks kruisende, verkeersstromen tussen Veldhoven en Eindhoven. Dit is een verantwoordelijkheid van de regionale overheden.
Rijkswaterstaat dient rekening te houden met de bouw van de woonwijk 'Meerhoven' (6.000 à 7.000 woningen) aan de Veldhovense zijde van Eindhoven. De huidige verbinding vanuit deze wijk via de Anthonie Fokkerweg naar Eindhoven vorm - vanuit verkeerstechnisch oogpunt - nu reeds een 'flessenhals'.	In het verkeersmodel is bij het opstellen van de prognoses uitgegaan van de aanleg van deze nieuwe woonwijk. De aansluiting Welschap (A. Fokkerweg), zoals opgenomen in het OTB, kan de toekomstig te verwachten hoeveelheid verkeer verwerken.
Het doortrekken van de Meerakkerweg in Eindhoven onder de Poot van Metz door naar de rotonde op de Noord-Brabantlaan/ Heerbaan, betekent een onacceptabele aanslag op het woon- en leefmilieu in de woonwijk 'Zeelst-Oost' en zal noch op korte noch op lange termijn een oplossing bieden voor de verkeersproblematiek ter plaatse.	Het realiseren van deze locale verbinding is geen verantwoordelijkheid van het Rijk maar van de gemeente Eindhoven.
Rijkswaterstaat dient (alsnog) antwoord te geven op de tijdens de voorlichtingsbijeenkomsten gestelde vraag welke woningen bij welk alternatief moeten worden geamoveerd als gevolg van de reconstructie van de tangenten.	In het OTB is een overzicht opgenomen van woningen die ten behoeve van de reconstructie van de Randweg dienen te worden geamoveerd.

Volgnummer: mondeling 10 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 9 juni 1998	**Afzender:** Hoveniersbedrijf De Noo BV hr Pelle Peter Zuidlaan 22 5502 NH Veldhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Hoveniersbedrijf De Noo BV wenst tijdig te worden geïnformeerd over de (on)mogelijkheid tot handhaving van bedoeld bedrijf en bijbe-horend woonhuis bij reconstructie van de tangenten.	Genoemd bedrijf/woonhuis kan, op grond van de reconstructie van de Randweg, blijven gehandhaafd. Hierover is betrokkene reeds geïnformeerd.
Met het oog op het voortbestaan van Hoveniersbedrijf De Noo BV en het woon- en leefmilieu ter plaatse, dient de reconstructie van de tangenten ter hoogte van de Veldhovense Peter Zuidlaan verdiept te worden aangelegd. Indien verdiepte ligging niet mogelijk blijkt, moet Rijkswaterstaat een constructie op maaiveldhoogte nastreven.	Vanaf de start van de Trajectstudie (startnotitie) is aangegeven dat dure kunstwerken (tunnels, verdiepte liggingen) alleen worden gerealiseerd als dit substantiele voordelen heeft en bij een traditionele bouwwijze onaanvaardbare (milieu) -consequenties optreden. Ter hoogte van de Poot van Metz zijn deze consequenties niet aanwezig. Middels geluidwerende voorzieningen kan worden voldaan aan de normen van de wet geluidhinder; een dure verdiepte ligging is daarmee niet doelmatig en maakt dan ook geen onderdeel uit van de plannen. Aanleg op maaiveld zou grote gevolgen hebben voor de vele kruisende verbindingen.
Verbreding van de tangenten ter hoogte van de Peter Zuidlaan is theoretisch mogelijk binnen de 61 meter van de huidige autosnelweg (waarbij voor middenstroken en bermen ca. 20 meter beschikbaar blijft). Aankoop van dure grond en enorme ophogingen kunnen hiermee worden voorkomen.	Bij de plandetaillering is speciale aandacht geschonken aan ruimtebesparende oplossingen. Zo is het dwarsprofiel versmald door het weglaten van de bomenrij in de tussenbermen. Reconstructie van de Randweg binnen de huidige rijksgrenzen is evenwel niet mogelijk.
Bij de aanleg van het viaduct tussen de Heistraat en de Meerakkerweg dient Rijkswaterstaat - in overleg met de gemeente Veldhoven - rekening te houden met de belangen van Hoveniersbedrijf De Noo BV. Constructie van bedoeld viaduct mag er niet toe leiden dat het Hoveniersbedrijf en bijbehorend woonhuis hierdoor schade lijdt/lijden.	Genoemde onderdoorgang staat los van de reconstructie van de Randweg en zal ook eerder worden gerealiseerd. Dit project wordt uitgewerkt onder verantwoordelijkheid van de regionale overheden Veldhoven en Eindhoven.

Volgnummer: mondeling 11 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 9 juni 1998	**Afzender:** Milieugroep Veldhoven E.D. van Veldhuizen Huijgenshof 6 5506 NP Veldhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Zie schriftelijke inspraakreactie nr. 45.	Zie reactie bij inspraakreactie nr. 46.

Volgnummer: mondeling 12 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 9 juni 1998	**Afzender:** ing. J. Noels Maria van Bourgondiëlaan 8 5583 XE Waalre
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Zie schriftelijke inspraakreactie nr. 36.	Zie reactie bij inspraakreactie nr. 36.

Volgnummer: mondeling 13 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 9 juni 1998	**Afzender:** Brabantse Milieufederatie M. Visser Postbus 591 5000 AN Tilburg
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Zie schriftelijke inspraakreactie nr. 49.	Zie reactie bij inspraakreactie nr. 49.

Volgnummer: mondeling 14 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 9 juni 1998	**Afzender:** Belangenvereniging 'De Voldijn' J.L.H. Staaijen Resedalaan 46 5582 AB Waalre
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Zie schriftelijke inspraakreactie nr. 19.	Zie reactie bij inspraakreactie nr. 19.

Volgnummer: mondeling 15 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 9 juni 1998	**Afzender:** IVN Vereniging voor Natuur- en Milieu-educatie, Afdeling Nuenen c.a. F.C. Weimar Refelingse Erven 165 5672 TD Nuenen
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Zie schriftelijke inspraakreactie nr. 16.	Zie reactie bij inspraakreactie nr. 16.

Volgnummer: mondeling 16 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 9 juni 1998	**Afzender:** dr W. van der Velden Floralaan-West 161 5644 BJ Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
In het belang van een goede verkeersafwikkeling in zuidelijke richting (naar België) verdient aanleg van een oosttangent aanbeveling. Bijkomend voordeel van een oosttangent bestaat eruit dat daarmee ook stadsbewoners vanuit hun auto kunnen genieten van de natuur, waartoe zij normaliter niet komen.	Zie A. Notitie Nieuwe Infrastructuur (NNI) en de oosttangent.
De in de Trajectnota/MER beschreven reconstructie ter plaatse van de Prof. Holstlaan is als 'waanzinnig' te bestempelen daar bedoelde reconstructie leidt tot het verdwijnen van de afslag van de Aalstersweg, waardoor ten behoeve van de A69 halverwege het knooppunt De Hogt een extra afslag moet worden gecreëerd.	In het OTB blijft de aansluiting Aalsterweg gehandhaafd. De zuidtangent blijft op de huidige hoogte gehandhaafd; de kruising Prof. Holstlaan blijft op maaiveld gelegen. Een en ander op grond van de inspraakreacties.

Volgnummer: mondeling 17 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 9 juni 1998	**Afzender:** J. Houkes Jennerlaan 12 5644 DT Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
In plaats van de reconstructie van de zuidtangent bij het knooppunt Leenderheide op een hoogte van 12 meter boven maaiveld te realiseren, dient deze te worden gerealiseerd op een hoogte van 12 meter onder maaiveld. Dit zal het (woon- en leef)milieu ter plaatse ten goede komen.	Vanaf de start van de Trajectstudie (startnotitie) is aangegeven dat dure kunstwerken (tunnels, verdiepte liggingen) alleen worden gerealiseerd als dit substantiele voordelen heeft en bij een traditionele bouwwijze onaanvaardbare (milieu)-consequenties optreden. Ter hoogte van Leenderheide zijn deze consequenties niet aanwezig. Middels geluidwerende voorzieningen kan worden voldaan aan de normen van de wet geluidhinder; een dure tunnel is daarmee niet doelmatig en maakt dan ook geen onderdeel uit van de plannen. De fly-over richting Maastricht ligt ten zuiden van het huidige knooppunt. Door aanpassing van het trajectnota-ontwerp van de verbindingsweg Antwerpen-Venlo komt de fly-over slechts 2 m hoger te liggen dan de bestaande op ca 6 m boven maaiveld gelegen hoofdrijbaan.
Met betrekking tot het knooppunt De Hogt en de aansluiting van de weg vanuit Hasselt dient Rijkswaterstaat het alternatief van aansluiting op de weg bij Leende (richting Valkenswaard) nader te onderzoeken.	Tijdens het opstellen van de Trajectnota/MER is beoordeeld of een eventueel te realiseren A69 zou kunnen worden aangesloten op de zuidtangent (knooppunt De Hogt of Prof.Holstlaan). Inmiddels heeft de minister van Verkeer en Waterstaat haar Standpunt over de Trajectnota/MER A69 ingenomen en daarbij gekozen voor het zogenaamde nulalternatief. In het ontwerp van het OTB Randweg Eindhoven is gezien de voorkeur voor dit nulalternatief geen rekening gehouden met de aanleg van de A69 en een aansluiting op de zuidtangent. De relatie Leende – Valkenswaard valt in dit kader buiten de scope van de Randweg Eindhoven.

Volgnummer: mondeling 18 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 9 juni 1998	**Afzender:** J.C. van der Werf Zaanstraat 31 5626 DA Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Zie schriftelijke inspraakreactie nr. 31.	Zie reactie bij inspraakreactie nr. 31.

2.5 Hoofdlijnen uit de inspraak inzake het Ontwerp-tracébesluit, Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat

2.6 Bestuurlijke adviezen Ministerie OC en W, provincie Noord-Brabant, gemeenten, SRE en waterschap De Dommel

2.7 Schriftelijke inspraakreacties op het Ontwerp-tracébesluit

2.8 Mondelinge inspraakreacties op het Ontwerp-tracébesluit

2.5 Hoofdlijnen uit de inspraak, Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat

Hoofdlijnen uit de inspraak inzake het
Ontwerp-tracébesluit
A2/A67 Randweg Eindhoven

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Postbus 30316
2500 GH Den Haag
telefoon 070-351 96 00
www.inspraakvenw.nl

maart 2002

Inhoudsopgave

1 **Inleiding**
Ontwerp-tracébesluit A2/A67 Randweg Eindhoven
Herkomst van de reacties
Centrale thema's

2 **Woon- en leefmilieu**
Sliffertsestraat
Zeelst/Veldhoven
Ooievaarsnest
Voldijn/Aalst/Waalre
Eikenburg/De Roosten
Best

3 **Verkeersinfrastructuur en ruimtelijke inpassing**
Fietspaden
Aansluiting Philips High Tech Campus
Veiligheid
Natuurcompensatie

4. **Alternatieven**
Oosttangent
Tunnel

Bijlage I Alfabetisch overzicht van insprekers
Bijlage II Numeriek overzicht van insprekers



1 Inleiding

Ontwerp-tracébesluit A2/A67 Randweg Eindhoven

De files op de A2/A67 Randweg Eindhoven nemen nog steeds toe. Om de files op korte termijn te verminderen en op lange termijn op te lossen, werkt Rijkswaterstaat momenteel aan twee plannen. Op de korte termijn legt Rijkswaterstaat in de periode van medio 2002 tot 2003 op de randweg vanaf de aansluiting Eindhoven Welschap tot aan knooppunt Leenderheide zogenaamde spitsstroken aan. Voor de lange termijn zijn oplossingen verwerkt in het Ontwerp-tracébesluit A2/A67 Randweg Eindhoven (OTB). Hierin zijn de plannen uitgewerkt voor de ombouw van de bestaande autosnelweg van twee naar vier rijbanen vanaf knooppunt Batadorp tot voorbij knooppunt Leenderheide. Hierbij fungeren de twee middelste rijbanen als hoofdrijbanen voor het doorgaande verkeer. Op de hoofdrijbanen is geen uitwisseling van verkeer mogelijk, omdat deze rijstroken niet zijn aangesloten op het onderliggend wegennet. De twee buitenste rijbanen vormen de parallelbanen en zijn bedoeld voor het regionale verkeer.

Gedurende de periode 17 december 2001 tot en met 11 februari 2002 heeft het Ontwerp-tracébesluit A2/A67 Randweg Eindhoven ter inzage gelegen. Op grond van de Wet milieubeheer en de Algemene wet bestuursrecht is een ieder in deze periode in de gelegenheid gesteld zijn of haar zienswijze op de inhoud van het Ontwerp-tracébesluit A2/A67 Randweg Eindhoven schriftelijk en/of mondeling kenbaar te maken.

Herkomst van de reacties

Het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat heeft 62 inhoudelijk verschillende schriftelijke reacties ontvangen. Daarvan zijn vijf reacties als 'actie' (eensluidende inspraakreactie/voorbedrukt formulier) aangemerkt. Van deze acties hebben respectievelijk 3, 6, 3, 8 en 7 personen gebruik gemaakt. Daarnaast hebben 14 insprekers gebruik gemaakt van de mogelijkheid mondeling te reageren tijdens de openbare hoorzitting, welke is gehouden op 15 januari 2002 te Eindhoven.

Onderstaande tabel geeft een nadere specificatie van de herkomst van de verschillende mondelinge en schriftelijke inspraakreacties weer. Insprekers die zowel mondeling als schriftelijk hebben gereageerd, zijn door het Inspraakpunt Verkeer maar één keer in de tabel opgenomen.

Tabel

Categorie Inspreker	Groningen	Limburg	Noord-Brabant	Noord-Holland	Zuid-Holland	Totaal
Individuele inspreker	0	0	35	0	0	**35**
Buurt-/bewonersvereniging	0	0	8	0	1	**9**
Ondernemer	1	2	3	0	0	**6**
Belangenorganisatie ondernemer	0	0	2	0	0	**2**
Agrarische ondernemer	0	0	1	0	0	**1**
Gemeente	0	0	1	0	0	**1**
Rijk	0	0	1	0	0	**1**
Natuur- en Milieuorganisaties	0	0	3	0	0	**3**
Maatschappelijke instellingen	0	0	1	0	0	**1**
Sport en Recreatie	0	0	4	1	0	**5**
Politieke partijen	0	0	3	0	0	**3**
Totaal	**1**	**2**	**62**	**1**	**1**	**67**

Centrale thema's
De voornaamste belangen van omwonenden van de A2/A67 die in het geding zijn, zijn rust en daarmee indirect gezondheid. Er is veel bezwaar tegen de gehanteerde normen voor geluid en er worden vragen gesteld bij de te treffen geluidswerende voorzieningen. De oplossing van het fileprobleem in de regio Eindhoven ziet menig inspreker dan ook niet in verbreding van de randweg. Dit heeft alleen maar een toename van stank, geluidsoverlast, visuele hinder en luchtverontreiniging tot gevolg. De voorkeur gaat uit naar de aanleg van een Oosttangent die door het bevoegd gezag eerder in de procedure is afgewezen. Ondertunneling van de A2/A67 van knooppunt Batadorp tot knooppunt Leenderheide wordt ook door menig inspreker voorgesteld.

De reacties die betrekking hebben het woon- en leefmilieu van de bewoners in de regio Eindhoven zijn onderverdeeld naar woongebied. De reacties die ingaan op alternatieven voor verbreding van de randweg zijn onderverdeeld in de Oosttangent en een tunnel. Daarnaast zijn de reacties inzake verkeersinfrastructuur en ruimtelijke inpassing ingedeeld in fietspaden, veiligheid en natuurcompensatie.

2 Woon- en leefmilieu

Sliffertsestraat
De bewoners aan de Sliffertsestraat maken bezwaar tegen het verbreden van de A2 omdat de geluidsoverlast, de stank en de luchtverontreiniging alleen maar zal toenemen.

Zeelst/Veldhoven
Het woongebied van Zeelst-Oost zal nog onleefbaarder worden door de toenemende geluidsoverlast en milieubelasting vanwege de aanleg van spitsstroken, verbreding van de A2 en aanleg van kunstwerken (veroorzaakt door bouwverkeer). Daarnaast zal het woongebied een ontoelaatbare geluidsoverlast ondervinden door de combinatie van een stijgende parallelweg tussen de Blaarthemseweg en Akkereind, een te laag geluidsscherm, het optrekkend vrachtverkeer en de klankbordwerking van het hoge geluidsscherm aan de oostkant van de parallelweg.

Er is tevens bezwaar gemaakt tegen de verhoging van de maximumsnelheid van 100 km/uur (MMA-variant) naar 120 km/uur. De bewoners willen een maximumsnelheid van 90 km/uur op de hoofdrijbanen om zodoende een betere doorstroming, minder geluid en minder uitstoot van uitlaatgassen te bewerkstelligen.

Een aantal reacties heeft betrekking op de geluidsschermen. Het Sint Joseph ziekenhuis wil graag transparante geluidsschermen en een aantal bewoners vragen zich af, waarom de schermen onder een hoek van 10 graden geplaatst worden. Bij het gehanteerde geluidsonderzoek van TNO worden vragen gesteld. Tevens wordt geëist dat de toezegging van Minister Netelenbos aan de Tweede Kamer, inzake het geluidsniveau in 2020, in het Tracébesluit wordt opgenomen.

Ooievaarsnest
Ter plaatse van het Ooievaarsnest ontstaat ten opzichte van de huidige situatie een verslechtering wat betreft de visuele hinder van de A2. De rand van de



weg, die verhoogd is gelegen, bevindt zich nu op een afstand van circa 75 meter van de gevel van de dichtstbijzijnde woningen. In de nieuwe situatie wordt die afstand circa 50 meter. Aangezien bovendien op de taluds de hoogst noodzakelijke geluidsschermen zullen worden geplaatst, wordt de visuele hinder hierdoor extra vergroot. Door diverse bewoners is in een eerder stadium gevraagd de weg ter plaatse van het Ooievaarsnest in westelijke richting op te schuiven naar het bedrijventerrein de Run.

De bewoners menen dat het onderzoek naar de luchtkwaliteit volstrekt willekeurig is verlopen, met name met betrekking tot de (toekomstige) neerslag van kankerverwekkende fijne stofdeeltjes. De neerslag van fijne stofdeeltjes is van een groot aantal factoren afhankelijk, zoals intensiteit en snelheid van het verkeer, temperatuur, windrichting en afstand tot de weg. Om de conclusie te trekken dat aan de normen voldaan zal worden is onvoldoende gemeten, zowel in aantal metingen als in variatie van de metingen naar tijdstip van de dag, naar seizoen en naar afstand tot de weg. Een jaargemiddelde norm zegt bovendien weinig over de mogelijke gevaren voor de gezondheid of hinder, aangezien de problemen met name tijdens de spits ontstaan, aldus de bewoners van het Ooievaarsnest.

Voldijn/Aalst/Waalre
CDA Waalre wil een meer concreet overzicht krijgen van de geluidsschermen die geplaatst worden langs de zuidzijde van de A2/A67 (het gebied van de gemeente Waalre), in welk stadium van de reconstructie dit zal gebeuren, hoe deze geluidsschermen zijn geconstrueerd en wat het te verwachten effect is.

Uit het OTB zou blijken dat op geen enkele wijze tegemoet kan worden gekomen aan de normering zoals gesteld in de Wet geluidhinder. Bovendien wordt de streefwaarde van 55 dB(A) op 4,5 meter hoogte derhalve overschreden. Aangegeven wordt dat om reden van doelmatigheid (kosten versus effect) is afgezien van verdere afscherming ter plaatse om terug te gaan naar de Wet geluidhinder en de grenswaarde van 55 dB(A), maar inmiddels is er sprake van een toename van een slecht woon- en leefklimaat.

Eikenburg/De Roosten
Veel bewoners van Eikenburg en De Roosten maken bezwaar tegen de toegepaste normwaarde van 55 dB(A) als ontwerpdoelstelling voor het OTB. Volgens hen is het alleszins gerechtvaardigd en mogelijk om binnen de mogelijkheden van de Wet geluidhinder een normwaarde voor de geluidsbelasting van 50 dB(A) vast te stellen voor het definitieve ontwerp. Daarmee wordt recht gedaan aan de bedoeling van de Wet geluidhinder om 50 dB(A) na te streven als een 'optimale' normwaarde, mede uit oogpunt van de gezondheidsrisico's. De reconstructie van de randweg is zodanig ingrijpend met een uitbreiding van het aantal rijbanen van vier naar tien respectievelijk van zes naar twaalf, dat hier kan worden gesproken van een nieuwe weg, waardoor de Wet geluidhinder de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) aanbeveelt. De geheel nieuwe aanleg van 2x2 rijstroken als parallelbanen met een geheel eigen regime van op- en afritmogelijkheden, alsmede de fundamenteel te wijzigen op- en afritten voor het doorgaande verkeer, scheppen een geheel nieuwe situatie.

De gemeenteraad Eindhoven heeft zich nadrukkelijk uitgesproken voor een normwaarde van 50 dB(A) (besluit nr. 142 van 23 juni 1998), alsmede de gemeenten Veldhoven en Waalre. Het is derhalve duidelijk dat alom de behoefte en noodzaak wordt gevoeld om een werkelijke oplossing te bieden voor de

geluidsoverlast door een normwaarde van 50 dB(A) te hanteren.

De op diverse trajecten verhoogde ligging van de A2/A67, in combinatie met de windrichting en het intensieve verkeer, zorgt ervoor dat een veel bredere zone dan de 600 meter uit de Wet geluidhinder geluidsoverlast ondervindt. Ernstige overlast wordt ondervonden tot op zeker 1000 meter afstand van de randweg. De problematiek van gezondheidsschade vanwege slaapstoornissen is zeer nadrukkelijk aanwezig vanwege de continuïteit waarmee het verkeer gedurende de gehele nachtelijke periode doorgaat. In de geluidsberekeningen die zijn gemaakt voor het OTB wordt hier onvoldoende rekening mee gehouden, temeer omdat in het OTB op geen enkele wijze systematische en structurele maatregelen worden aangekondigd ter beheersing van de maximale snelheden.

Best
De milieugevolgen van de verdubbeling en uitbouw van de A2 zullen zich doen voelen op de woningen/bedrijven aan de Ploegstraat. Dat betreft in het bijzonder geluid, doch ook waterafvoer/overlast en luchtverontreiniging. De geluidbelasting op de gevel zal toenemen tot 55 en 57 dB(A) op 1,5 en 4,5 meter hoogte. De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt daarmee ruimschoots overschreden, de streefwaarde van 55 dB(A) op 4,5 meter hoogte eveneens. Tenslotte brengt het autoverkeer en de toename daarvan als gevolg van weguitbreiding de nodige luchtverontreiniging mee.

3 Verkeersinfrastructuur en ruimtelijke inpassing

Fietspaden
Aangezien de onderliggende infrastructuur veel gebruikt wordt door fietsers, zowel forensen, scholieren en recreanten en met name het Beatrixkanaal geen extra oversteekmogelijkheden biedt, wordt aangedrongen op het onverkort handhaven van alle bestaande fietsverbindingen gedurende de hele bouwperiode. Ook na de ombouw van de A2/A67 moeten alle bestaande fietsverbindingen in tact blijven.

Met name de fietsroute aan de noordzijde van de A2/A67 tussen het viaduct Prof. Holstlaan en Leenderheide, die onderdeel is van toeristische fietsroutes en die ook de kortste verbinding is van Eikenburg-De Roosten met Philips High Tech Campus en met de fietsroute Eindhoven-Waalre. Deze route met aansluitende tunnels en oversteken in Prof. Holstlaan, Velddoornweg, Aalsterweg en Roostenlaan moet optimaal verzorgd en hersteld worden. Op een aantal plaatsen worden voor fietsers nieuwe voorzieningen aangelegd of bestaande voorzieningen aangepast om de A2/A67 te kruisen. Het kan hierbij om relatief lange fietstunnels gaan, bijvoorbeeld onder knooppunt de Hogt. De veiligheid dient in de (zeer lange) fietstunnels en andere doorgangen gegarandeerd te worden.

Aansluiting Philips High Tech Campus
In het OTB is als nieuw onderdeel opgenomen een extra aansluiting Sportbos op de parallelbanen van de A67, exclusief ten behoeve van Philips High Tech Campus. De Brabantse Milieufederatie denkt dat uitbouw van de bestaande verbinding Prof. Holstlaan tot een aansluiting minder nieuwe verstoring en aantasting van landschap en omgevingskwaliteit oplevert, dan aanleg en gebruik van een geheel nieuwe weg en aansluiting (Sportbos). Hierin wordt ze

gesteund door de bewoners van Eikenburg-De Roosten die een directe aansluiting van de Prof. Holstlaan op de A67 willen ten behoeve van Eindhoven-Zuid, Aalst-Waalre en Philips High Tech Campus.

Veiligheid
De hoofdrijbanen worden voorzien van verkeerssignalering (de zgn. matrixborden). Aangezien de parallelbanen niet worden voorzien van vluchtstroken wordt ervoor gepleit om gelijkertijd ook deze parallelbanen uit te rusten met deze matrixborden. Het is aannemelijk dat deze voorzieningen hier al op korte termijn een goede dienst zullen bewijzen bij de veilige en continue doorstroming van het verkeer op de drukste uren. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor voldoende uitwisselingsmogelijkheden tussen de hoofdrijbanen en de parallelbanen voor hulpdiensten. In de tijdelijke oplossing met de vervanging van de vluchtstrook door een rijbaan, dienen ook bij calamiteiten tijdens de spitsuren alle weggedeelten snel en goed bereikbaar te zijn.

Natuurcompensatie
In de directe omgeving van de wijk Ooievaarsnest zullen een zeer groot aantal bomen gekapt moeten worden voor de aanleg van de parallelwegen. De natuurcompensatie hiervoor zal plaatsvinden bij de knooppunten Batadorp en Leenderheide. Het is in het belang van de bevolking van Eindhoven-Zuid, dat als buffer tegen de uitgebreide verkeersoverlast en als compensatie voor het verloren gegane groen, zoveel mogelijk bomen in de directe omgeving worden aangeplant. Er is nog voldoende ruimte, bijvoorbeeld op de stroken langs de nieuw aan te leggen wegen en op de velden richting A67/Nat Lab. Er wordt ook geopperd de geplande natuurcompensatie in het gebied ten westen van de A2, tussen het Beartrixkanaal en de A2 in te plannen. De ontwikkeling van natuur kan hier aansluiten op de bestaande Oirschotse Heide.

Een aanmerkelijk deel van de compensatiegronden die bij de knooppunt Batadorp en Ekkersweijer worden voorgesteld, zouden zelfs reeds voor compensatie bestemd zijn in verband met verbreding van de spoorlijn. In het OTB wordt gesteld dat er geen alternatieve locaties voor compensatie buiten de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en gebieden voor stedelijke ontwikkeling gevonden zijn. Het landbouwgebied ten zuiden van de A2 tussen de Hogt en Aalst maakt echter grotendeels deel uit van de Groene Hoofdstructuur en maakt op de ontwerpstreekplankaart onderdeel uit van de Regionale Natuur en Landschapseenheid. Het gebied is als compensatiegebied zeer geschikt ter versterking van de EHS. Het kan een aanzienlijke bijdrage leveren aan de bestaande natuurgebieden, waardoor tevens de functie van het gebied als uitloopgebied voor natuurgerichte recreatie versterkt wordt. Bovendien ontstaat een robuuste groene buffer aansluitend op de stad.

4 Alternatieven

Oosttangent
De heersende mening van de insprekers is dat de afwijzing door het bevoegd gezag van de Oosttangent ondeugdelijk gemotiveerd is. De stelling dat een volledige ruit rond Eindhoven voor het doorgaande verkeer niet nodig is, en een zaak is van regionale verkeersproblematiek, zou getuigen van een beperkte visie. Het is juist het verkeer dat van en naar de grote havengebieden rijdt, dat het verkeer op de A2/A67 stil legt. Het heeft derhalve geen zin in de argu-





mentatie een scheiding aan te brengen tussen voertuigen uit de regio en andere voertuigen.

Studies van o.a. de SRE, de Kamer van Koophandel en de Belangenvereniging de Voldijn hebben ook voldoende aangetoond dat aanleg van de Oosttangent noodzakelijk is. Het standpunt van het bevoegd gezag berust slechts op overwegingen van financiële aard en kortetermijnpolitiek. De volledige ruit rond Eindhoven geeft betere mogelijkheden voor verwerking van zowel het toekomstige regionale, nationale als het internationale verkeer. Ook is dan een betere en kortere aansluiting mogelijk op de andere grote verkeersaders. Het niet aanleggen van de Oosttangent belet een integrale en internationale oplossing van de verkeersproblematiek tot in lengte van jaren.

Tunnel

Veel insprekers menen dat de ingrijpende en grondige reconstructie van de randweg Eindhoven een eenmalige gelegenheid biedt om de overlastproblemen grondig te beperken. De randweg maakt deel uit van drie snelwegen (A2, A58, A67) die de drie grote havens Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen alsmede vele centraal in Nederland gelegen distributie- en transportcentra verbindt met het achterland en vice versa.

Diezelfde randweg neemt reeds nu een deel van het verkeer op vanaf de A50 (Son-Nijmegen) en dit zal alleen maar meer worden als het nieuwe gedeelte van de A50 gereed is. De randweg loopt voorts door een druk stedelijk gebied met vele aanliggende woningen, scholen en bedrijfsgebouwen. Deze unieke opeenhoping van intensief personen- en vrachtverkeer rechtvaardigt zelfs een veel grondiger oplossing dan nu in het OTB is voorgesteld, zoals bijvoorbeeld ondertunneling vanaf knooppunt Batadorp tot en met knooppunt Leenderheide voor het doorgaande verkeer in een (tunnel of een tunnelbak). Alleen het regionale en lokale verkeer maakt dan gebruik van de huidige randweg.


TRANSPORT

2.6 Bestuurlijke adviezen Ministerie OC en W, provincie Noord-Brabant, gemeenten, SRE en waterschap De Dommel op het Ontwerp-tracébersluit

2.7 Schriftelijke inspraakreacties op het Ontwerp-tracébersluit

2.8 Mondelinge inspraakreacties op het Ontwerp-tracébersluit

Toelichting deel 2
Inspraakreacties en adviezen op het OTB Randweg Eindhoven

Dit tweede gedeelte van deze bijlage Inspraakreacties geeft een overzicht van de afzonderlijke adviezen en inspraakreacties. Per reactie is een commentaar gegeven.
Een aantal adviezen en inspraakreacties heeft betrekking op gelijksoortige aspecten. Onderstaand is allereerst een tweetal veel voorkomende reacties becommentarieerd. Bij de specifieke reacties wordt vervolgens verwezen naar dit algemene commentaar.

A Notitie Nieuwe Infrastructuur (NNI) en de oosttangent

In de eerste fase van de Tracé/MER-studie zijn de meest perspectiefrijke alternatieven onderzocht, waarbij sprake is van de aanleg en/of verbreding van grootschalige infrastructuur. De resultaten van het onderzoek naar deze zogenaamde infrastructuuralternatieven zijn vastgelegd in de Notitie Nieuwe Infrastructuur (NNI). In deze Notitie Nieuwe Infrastructuur werd geconcludeerd dat de verkeersproblemen aan de oostzijde van Eindhoven vooral veroorzaakt worden door lokaal verkeer. Het aanleggen van een autosnelweg ten oosten van Eindhoven zal zo weinig verkeer van de huidige A2 afhalen dat verbreding toch noodzakelijk blijft. De milieueffecten van een nieuwe snelweg zijn bovendien aanzienlijk. Voor de verkeersproblemen aan de oostzijde van Eindhoven kunnen daarom het best lokale oplossingen gezocht worden. De Ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu en Verkeer en Waterstaat hebben bij brief van 14 november 1997 aangegeven op hoofdlijnen in te stemmen met de conclusie van de NNI. Dit standpunt was mede gebaseerd op de adviezen vanuit de regio, waaruit bleek dat de regionale overheden zich op hoofdlijnen konden vinden in de conclusie van de NNI.

In de NNI-fase zijn alle alternatieven met hetzelfde toekomstscenario doorgerekend; voor alternatieven met nieuwe infrastructuur bleek steeds dat ook de bestaande rijkswegen verbreed zouden moeten worden. Wanneer destijds, zoals nu in het Tracébesluit het geval is, een toekomstscenario zou zijn gehanteerd dat uitgaat van onder andere een hogere economische groei, dan zou die constatering niet anders hebben kunnen uitvallen.

De keuze voor een verbetering van de bestaande randweg betekent dat er verkeersproblemen blijven bestaan aan de oostzijde van de regio, te weten het gebied tussen Eindhoven en Helmond en rondom Helmond. Het gaat daarbij echter voor het grootste deel om verkeer dat in deze regio zijn herkomst en/of bestemming heeft. Voorzover de problematiek veroorzaakt wordt door het doorgaande verkeer, gaat het Rijk uiteraard haar verantwoordelijkheid niet uit de weg. Echter de regio heeft een primaire taak bij de oplossing van de problemen met betrekking tot het regionaal verkeer. Overigens geeft de NNI aan dat verbreding van de bestaande randweg leidt tot een aanzienlijke verbete-



ring van de afwikkeling van het regionaal verkeer. Op dit moment voert het SRE in overleg met de gemeenten, Provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat een planstudie uit naar de problemen, hun oorzaak en mogelijke oplossingen. Medio 2002 komt een Startnotitie beschikbaar voor inspraak. Op basis hiervan zal een Milieueffectrapportage worden uitgevoerd.

De NNI maakt onderdeel uit van de Trajectnota/MER en vormt daarmee onderdeel van de inspraakprocedure. In het Standpunt wordt in dit kader ook verwezen naar de eensluidende adviezen van de Commissie m.e.r. en het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI). De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat de NNI als een goed voorbeeld van 'trechtering' is, waarbij belanghebbenden in brede zin van het woord, vanaf het begin een rol hebben gespeeld. Het OVI ondersteunt, uit oogpunt van mobiliteitsdoelstellingen en gezien het oplossend vermogen van de gepresenteerde alternatieven, nadrukkelijk de inperking die in de Trajectnota/MER is aangebracht om de oplossing te zoeken in een aanpassing van de bestaande infrastructuur.

Samenvattend:
Verder studie naar nieuwe infrastructuur heeft naar aanleiding van de NNI niet plaatsgevonden omdat:

- Een auto(snelweg) ten oosten van Eindhoven de problemen op de bestaande randweg niet oplost; bij elk alternatief bleek alsnog verbreding van de bestaande wegen noodzakelijk. Dit heeft zowel te maken met het feit dat een oostelijke route een omweg is voor de voornaamste verkeersstromen en dat het (economisch) zwaartepunt van Eindhoven aan de westzijde ligt.
- De verkeersproblemen aan de oostzijde van Eindhoven hebben een regionaal en lokaal karakter, hierbij passen oplossingen op dit zelfde niveau.
- Een oosttangent leidt tot nieuwe milieuproblemen en een grote aantasting van het landschap en waardevolle natuurgebieden.

Op grond van dit gegeven is in de Trajectnota/MER de oosttangent verder buiten beschouwing gelaten.

B Schadevergoeding

Een aantal insprekers meent door de aanleg van de weg en/of bijbehorende werken nadeel te ondervinden, bijvoorbeeld waardevermindering van een pand, omrijschade, beperking bedrijfsvergroting etc. De volgende mogelijkheden bestaan om een verzoek tot schadevergoeding te doen.

Nadeelcompensatieregeling
De regeling op basis waarvan schade beoordeeld wordt bij activiteiten van Rijkswaterstaat is de "Regeling nadeelcompensatie Rijkswaterstaat 1999" van toepassing. In artikel 2 van deze Regeling is het recht van schadevergoeding als volgt geformuleerd: De Minister kent degene die schade lijdt, of zal lijden, als gevolg van het door het Directoraat-generaal Rijkswaterstaat vervullen van taken,..., op verzoek een schadevergoeding toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en voor zover de vergoeding niet, of niet voldoende, anderszins is verzekerd. De vergoeding wordt bepaald in geld of op een andere wijze. Deze verzoeken tot nadeelcompensatie dienen bij de Minister van Verkeer en Waterstaat te worden ingediend (postbus 90157, 5200 MJ Den Bosch).

Bouw- en gewassenschade
Ondanks getroffen voorzorgsmaatregelen kan tijdens de bouwwerkzaamheden schade ontstaan aan gebouwen en gewassen in de omgeving. Bijvoorbeeld scheuren in muren als gevolg van heiwerkzaamheden of verdroging van gewassen door grondwaterstandverlaging. Op het moment dat sprake is van schade veroorzaakt door de bouwwerkzaamheden, kan een verzoek tot schadevergoeding worden ingediend. Dit kan zich zowel tijdens als na de bouw voordoen. Schadeverzoeken dienen bij Rijkswaterstaat te worden ingediend (zie Nadeelcompensatieregeling). Schade wordt vastgesteld op basis van vooraf opgestelde opnamerapporten. Dit rapport is voor inzage beschikbaar en wordt ook bij een notaris gedeponeerd.

Grondverwerving
Grondverwerving ten behoeve van de aanleg van de rijksweg met bijkomende werken vindt plaats op basis van onderhandeling. Allereerst wordt op basis van minnelijke schikking getracht tot overeenstemming te komen. In de Onteigeningswet is vastgelegd dat de vermogens- en inkomenspositie van de betrokkenen voor en na de aankoop van de grond en/of opstallen gelijk moet blijven. Daarom wordt de schadevergoeding zodanig berekend dat alle schade volledig wordt vergoed. Onder schade valt: aantoonbare vermogensschade (waardevermindering van grond en opstallen), inkomensschade en bijkomende schades als verhuis- en herinrichtingskosten, verwervingskosten en dergelijke. Uitgangspunt is een aanbieding in geld, maar aanbiedingen in natura behoren tot de mogelijkheden, bijvoorbeeld in de vorm van vervangende grond.

Indien -na uitvoerige onderhandelingen- geen overeenstemming wordt bereikt, wordt na vaststelling van het bestemmingsplan een beroep gedaan op een gerechtelijke onteigening. De Onteigeningswet vormt hiervoor de wettelijke basis.

C Tunnelvariant
Een aantal insprekers geeft aan de voorkeur te hebben voor een volledige ondertunneling vanaf knooppunt Leenderheide tot knooppunt Ekkerweijer. Vanaf de start van de Trajectstudie (startnotitie) is aangegeven dat dure kunstwerken (tunnels, verdiepte liggingen) alleen worden gerealiseerd als dit substantiële voordelen heeft en bij een traditionele bouwwijze onaanvaardbare (milieu)-consequenties optreden.
De aanleg van een tunnel onder de stad Eindhoven heeft slechts een beperkt probleemoplossend vermogen. Op de randweg komen namelijk een aantal doorgaande vervoersrichtingen samen. Naast het A2-verkeer (Rotterdam/Amsterdam) kruist ook het A67-verkeer de randweg. Aanleg van een tunnel kan derhalve slechts een deel van het doorgaande verkeer van de bestaande weg afleiden. Dit heeft tot gevolg dat naast de aanleg van een tunnel ook aanpassingen aan met name de zuidttangent (A67) noodzakelijk blijven. Daarnaast brengt de aanleg van een circa 10-12 kilometer lange tunnel aanzienlijke kosten met zich mee. Deze kosten worden extra hoog doordat voorzieningen moeten worden getroffen om de tunnel geschikt te maken voor vervoer van gevaarlijke stoffen (brandwerendheid, toegang hulpdiensten, vluchtvoorzieningen). Daarnaast wordt het woon- en leefmilieu in de stad geschaad door het aanbrengen van de noodzakelijke voorzieningen voor luchtverversing. De kosten worden op deze wijze aanzienlijk hoger dan de voorgestane oplossingen in het Tracébesluit terwijl de milieuproblemen deels worden verplaatst.



Overigens is bij het onderzoek naar oplossingen wel aandacht geschonken aan dit tunnel-alternatief. Reeds in de beginfase van de studie (1996) is dit alternatief onderzocht. Het betreft een tunnel met een lengte van 4 kilometer die aansluit op de Tilburgseweg en die tussen het Floraplein en Leenderheide weer op maaiveld komt. De kosten voor een tunnel voor 2x2 rijstroken bedroegen in 1996 NLG 170 miljoen per kilometer. Daarbij moest een groot deel van de huidige weg toch nog verbreed worden (ten noorden van de Tilburgse weg). Bovendien is een dergelijke tunnel alleen tegen hoge kosten geschikt te maken voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Derhalve is destijds niet verder gestudeerd op dit alternatief.

2.6 Bestuurlijke adviezen Ministerie Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, Provincie Noord-Brabant, gemeenten, SRE en waterschap De Dommel op het OTB

Ministerie Onderwijs, Cultuur en Wetenschap

Het ministerie vertrouwt erop dat de afwikkeling van de aangevraagde Hogere Waarde voor het Sondervinck College in overleg met het departement en het College zal plaatsvinden.

Reactie:

Als gevolg van artikel 12 van de Tracéwet, is het Sondervinck College in kennis gesteld van het voornemen om een ten hoogst toelaatbare waarde vast te stellen in het Tracébesluit. Daarbij heeft het college de mogelijkheid om schriftelijk en mondeling te reageren. Van deze mogelijkheid heeft zij geen gebruik gemaakt

Provincie Noord-Brabant

Provinciale Staten van Noord-Brabant kunnen instemmen met het Ontwerptracébesluit, maar plaatsen de volgende kanttekeningen:

1 Provinciale Staten wijzen op het feit dat natuurcompensatie vanwege kwaliteitsverlies, in strijd met het provinciaal beleid, financieel wordt verrekend in plaats van in grondoppervlakte. Verder worden vragen gesteld bij het onderscheid natuurcompensatie en groenvoorziening. Tot slot vraagt men om een monitoringsprogramma voor de realisatie van de natuurcompensatie en om aan te geven in hoeverre de gekozen locaties aansluiten bij gemeentelijke plannen zodat natuurlijke eenheden ontstaan.

Reactie:

De kwaliteitstoeslag voor compensatie wordt door Rijkswaterstaat gehanteerd als een financiële toeslag. Dit houdt in dat er een extra investering plaatsvindt om de vereiste natuurdoeltypen te bereiken. Deze kan bestaan uit ouder plantgoed, frequenter maaien etc. Deze vorm van kwaliteitstoeslag is conform de landelijke werkwijze van Rijkswaterstaat en niet strijdig met het compensatiebeginsel van het Rijk. Het is overigens zo dat vrijkomende terreinen in de knooppunten ook als natuur ingericht worden en overgedragen worden aan natuurbeheerders (totaal 9 ha).

Gronden die bestemd zijn als compensatie voor verlies aan natuurwaarden zijn aangeduid als natuurcompensatie. Bij latere opname in een bestemmingsplan dient hiervoor ook de bestemming natuurgebied opgenomen te worden. Dit is een bestemmingplancategorie die in alle bestemmingsplannen mogelijk is. Voor gronden onder de categorie groenvoorziening is dit minder eenduidig. Afhankelijk van de aangrenzende bestemmingsplancategorie kan dit veranderen in natuurgebied, bosgebied of een hierop gelijkende categorie. Aangezien het einddoel van de over te dragen terreinen bij de knooppunten de Hogt en Batadorp natuur is, is het inderdaad logisch deze alvast deze bestemming te geven. De kaarten worden hierop aangepast.

Na het vaststellen van het Tracébesluit start de grondverwerving voor de begrensde percelen. Parallel daaraan wordt een plan voor inrichting, beheer en monitoring gemaakt, waarbij ook de provincie betrokken wordt.

Voor de situering van de compensatiegronden heeft uitgebreid overleg plaatsgevonden met betrokken gemeenten. De gronden zijn gesitueerd in gebieden waar geen ontwikkelingen te verwachten zijn die conflicteren met compensatie. De kaarten in het landschaps- en compensatieplan geven een realistisch



beeld van de gebieden waarvan de plannen bekend zijn. Voor de 'vage' plannen is de vrijheid genomen deze enigszins af te stemmen met de landschapsvisie voor de Randweg. Deze landschapsvisie is in overleg met de gemeenten tot stand gekomen.

2 Provinciale Staten volgen de uitrustingsvorm van de parallelbanen met name op gebied van veiligheid en bereikbaarheid en stellen zonodig de aanleg van vluchtstroken ter discussie.

Reactie:
In het kader van de Evaluatie die conform de Milieu-effect-rapportage wordt opgesteld, wordt het aspect verkeersveiligheid en bereikbaarheid gemonitord. Mocht blijken dat zich op genoemde gebieden problemen voordoen, dan wordt bezien welke maatregelen noodzakelijk zijn om de problemen weg te nemen dan wel te beperken.

3 Provinciale Staten vragen aandacht voor de veiligheid voor bevolking en bedrijven in geval van calamiteiten en in samenspraak met hulpdiensten in voorkomend geval de bereikbaarheid op de Randweg te waarborgen.

Reactie:
De bereikbaarheid van hoofd- en parallelrijbanen in geval van calamiteiten is een belangrijk aandachtspunt bij de verdere planuitwerking. Inmiddels is het overleg met de hulpdiensten opgestart. Dit heeft ertoe geleid dat op een aantal plaatsen flexibele doorsteken worden aangelegd. Op deze locaties kunnen de hulpdiensten in noodsituaties rechtstreeks van hoofd- naar parallelrijbaan of omgekeerd. De hulpdiensten hebben ingestemd met deze locaties.

Gemeente Veldhoven
De gemeente Veldhoven kan zich in het Ontwerp-tracébesluit vinden en vraagt in haar advies nog aandacht voor de volgende onderwerpen:
1 Het ontwerp van de Randweg Eindhoven is aangepast om op termijn het bedrijvenpark De Run op de A67 aan te sluiten. Gemeente Veldhoven vraagt deze optie in het Tracébesluit op te nemen.

Reactie:
In het Tracébesluit is deze mogelijkheid nadrukkelijk genoemd. In het bestuurlijk vooroverleg ten behoeve van het opstellen van het Ontwerp-tracébesluit is deze optie reeds uitgewerkt. Het plan is daarbij op zodanige wijze vormgegeven dat een extra aansluiting op de A67 ter hoogte van de Runstraat in Veldhoven kan worden gerealiseerd. Dit laat onverlet dat het realiseren van een dergelijke extra aansluiting pas mogelijk is nadat de noodzaak is aangetoond. In paragraaf 5.2 van het (Ontwerp)Tracébesluit zijn hiertoe de kaders aangeven. De uiteindelijke beslissing blijft voorbehouden aan de Minister van Verkeer en Waterstaat waarbij wordt opgemerkt dat het ministerie een terughoudend beleid voert ten aanzien van extra aansluitingen op het hoofdwegennet.

2 Het uitgangspunt van het NVVP, trajectsnelheid 60 km/uur, dient ook op de parallelbanen te worden toegepast.

Reactie:
De parallelrijbanen zijn vormgegeven als gebiedsontsluitingswegen met een ontwerpsnelheid van 80 km/uur. Dit zijn geen autosnelwegen waarvoor het

uitgangspunt van het NVVP ten aanzien van trajectsnelheden geldt. Overigens dient te worden opgemerkt dat de parallelbanen tot 2020 (prognosejaar) voldoen aan het 5% congestienorm-criterium van het SVV-2.

3 Gemeente Veldhoven gaat uit van handhaving van de bestaande geluidsschermen tot het moment dat de nieuwe schermen geplaatst zijn.

Reactie:
Indien technisch mogelijk, blijven de bestaande geluidsschermen zo lang mogelijk gehandhaafd. Aangezien eerst de parallelbanen worden aangelegd, met bijbehorende afscherming, kan in de meeste gevallen aan de wens van de gemeente tegemoet worden voorkomen. Een uitzondering wordt gemaakt voor aansluitingen die moeten worden aangepast, alsmede locaties waar de afscherming tussen hoofd- en parallelrijbanen wordt geplaatst. In die laatste gevallen is het niet altijd mogelijk de nieuwe afscherming te plaatsen voor de bestaande (deels) wordt verwijderd.

4 Gemeente Veldhoven wil betrokken worden bij de verdere uitwerking van de geluidswerende voorzieningen.

Reactie:
De verdere planuitwerking en –detaillering van de inrichting van de omgeving, waaronder geluidsschermen, vindt in overleg met de regionale overheden plaats. Hiertoe wordt het platform van bestuurlijk overleg met ambtelijke werkgroepen voortgezet.

5 Gemeente Veldhoven wijst op het verschil in afmeting tussen het viaduct Cranendonk in de hoofdrijbaan (19,8 meter) en parallelbaan (15,8 meter). Versmallingen zijn voor fietsers ongewenst.

Reactie:
Genoemde maatvoering heeft betrekking op de breedtemaat van de viaducten die het onderliggende wegennet kruisen. Verschil in breedte van hoofd- en parallelrijbaan volgt uit het aantal rijstroken. De lentemaat van beide viaducten verschilt evenwel niet. Voor het kruisende verkeer is er derhalve geen verschil of men de hoofd- of parallelrijbaan onder doorrijdt.

6 Gemeente Veldhoven vraagt om oplossing voor parkeerterrein voor vrachtwagens dat in De Run moet verdwijnen.

Reactie:
Het genoemde parkeerterrein voor vrachtwagens valt binnen de toekomstige grenzen van de Randweg Eindhoven. Het terrein moet derhalve naar een nieuwe locatie worden verplaatst. Hierover wordt nader overleg met de gemeente gevoerd.

7 Gemeente Veldhoven betreurt het dat de zone tussen de Run en De Hogt die vrijkomt vanwege aanpassing van het knooppunt wordt aangewend voor natuurcompensatie in plaats van 'afronding' van het bedrijventerrein De Run.

Reactie:
Het inpassen van de weg in haar omgeving is een onderdeel van de totale reconstructie. Hierbij wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de bestaande func-

ties. De Hogt ligt in het Dommeldal. Vrijkomende gronden worden dan ook gebruikt voor natuurdoeleinden.

Gemeente Eindhoven
De gemeente Eindhoven stemt in met het Ontwerp-tracébesluit maar vraagt in haar advies aandacht voor de volgende onderwerpen:

1 Verdere uitwerking en detaillering van de plannen in overleg met betrokken gemeenten.

Reactie:
De verdere planuitwerking en –detaillering van de inrichting van de omgeving, waaronder geluidsschermen, vindt in overleg met de regionale overheden plaats. Hiertoe wordt het platform van bestuurlijk overleg met ambtelijke werkgroepen voortgezet.

2 Participatie van Rijkswaterstaat bij problemen op de aansluiting Welschap indien bedrijventerrein BeA2 wordt ontwikkeld.

Reactie:
De verkeersprognoses die voor het Tracébesluit zijn ontwikkeld sluiten aan op de ruimtelijke ontwikkelingen die in de regio als vastgesteld beleid zijn voorzien. De vorm en omvang van bedrijventerrein BeA2 is nog in ontwikkeling. De aansluiting Welschap kan de voorziene verkeersprognoses tot 2020 verwerken. In het kader van de planvoorbereiding is beoordeeld of de aansluiting toekomstig verder kan worden uitgebouwd. Indien de noodzaak daartoe aanwezig is, blijft dit technisch mogelijk. Indien bedrijventerrein BeA2 wordt ontwikkeld, zal het Rijk participeren in het zoeken naar een oplossing van de mogelijke ontsluitingsproblematiek. Het ontwikkelen van BeA2 en het oproepen van mogelijke bereikbaarheidsproblemen blijft evenwel een verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer.

3 Gemeente Eindhoven vraagt aandacht in het Tracébesluit voor de oplossing van de in het Onterp-tracébesluit geconstateerde problemen bij de aansluiting Veldhoven-noord. De gemeente verwacht een (financiële) medeverantwoordelijkheid.

Reactie:
In het Ontwerp-tracébesluit en ook het Tracébesluit is in paragraaf 5.2 aangegeven dat het Rijk zich medeverantwoordelijk acht voor de problemen die op termijn bij de aansluiting Veldhoven worden voorzien. De oplossing voldoet echter in 2010 bij afronding van de reconstructie-werkzaamheden.

4 Gemeente Eindhoven wenst nader overleg over het landschaps- en compensatieplan. Men vraagt met name aandacht voor het kappen van bomen dat expliciet in het groenontwerp moet worden opgenomen.

Reactie:
Het groenontwerp van de weg in stedelijk gebied is niet verder uitgewerkt omdat het vereiste detailniveau niet aansluit op dat van het Tracébesluit. Aangezien het hier gaat om gronden die eigendom zijn van gemeenten of van het Rijk en de intentie voor een verdere samenwerking uitgesproken is, zijn er geen hindernissen voor een gezamenlijke uitwerking van de groencomponent

van de plannen. Rijkswaterstaat neemt hier na het vaststellen van het Tracébesluit initiatief toe.Voor wat betreft het kapbeleid houdt Rijkswaterstaat zich aan de Boswet. Voor zover mogelijk wordt hierbij ook rekening gehouden met het gemeentelijk kapbeleid. Voor het hele verbredingplan wordt gestreefd naar een compensatie van bos waarbij tenminste de te rooien oppervlakte teruggeplant wordt.

5 Gemeente Eindhoven vraagt in het Tracébesluit meer aandacht voor de wettelijke basis van het aspect geluidhinder, waarbij tevens moet worden aangegeven hoe wordt omgegaan met geluidhinder indien de 3 dB(A)-aftrek niet meer wettelijk wordt ondersteund.

Reactie:
In diverse inspraakreacties op het Ontwerp-tracébesluit zijn vragen met dezelfde strekking gesteld. Daarop is een reactie gegeven. In het kort komt het her op neer dat met de zone-uitbreiding van 400 naar 600 meter om wordt gegaan zoals de gemeente Eindhoven heeft aangegeven. Aftrek van 3 dB(A) conform artikel 103.wordt toegepast. De motivering hiervoor is in het Ontwerp-tracébesluit opgenomen. Door het vaststellen van het Tracébesluit nemen de Ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu en Verkeer en Waterstaat hun verantwoordelijkheid wat betreft de toepassing van de Wet geluidhinder. Uiteindelijk is het aan de Raad van State om te toetsen of hier de Wet geluidhinder correct is toegepast.

Gemeente Waalre
De gemeente Waalre vraagt in haar advies aandacht voor de volgende onderwerpen:
1 De gemeente Waalre wil nader overleg over inpassing en vormgeving van geluidsschermen.

Reactie:
De verdere planuitwerking en –detaillering van de inrichting van de omgeving, waaronder geluidsschermen, vindt in overleg met de regionale overheden plaats. Hiertoe wordt het platform van bestuurlijk overleg met ambtelijke werkgroepen voortgezet.

2 De gemeente Waalre vraagt om de studie naar de oosttangent als complementair deel van een volwaardig Tangentenstelsel te heroverwegen gezien de verkeerstoename die zich sneller ontwikkelt dan geprognosticeerd.

Reactie:
In het standpunt van mei 2000 van de minister is nadrukkelijk aangegeven dat gekozen is voor aanpassing van de bestaande weginfrastructuur en dat wordt afgezien van de aanleg van de oosttangent. De grondslag van deze keuze ligt in het feit dat de westtangent voldoende probleemoplossend vermogen heeft terwijl bij aanleg van een oosttangent ook nog aanvullende maatregelen op de bestaande infrastructuur noodzakelijk blijven. Het feit dat het verkeer zich de afgelopen periode sneller heeft ontwikkeld dan was voorzien, is geen reden om het standpunt te herzien. De verkeersprognoses zijn geactualiseerd waarbij bleek dat het MMA-ontwerp deze hogere intensiteiten ook kan verwerken. Voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen tussen Eindhoven en Helmond moeten op lokaal en regionaal niveau oplossingen worden gevonden. Door het SRE wordt momenteel een planstudie uitgevoerd naar (combinaties

van) oplossingen. Rijkswaterstaat is hier namens het Ministerie van Verkeer en Waterstaat bij betrokken.

3 De gemeente Waalre vraagt specifiek om aan te geven bij welke verkeersintensiteiten de 55 dB(A)-norm in de wijk De Voldijn wordt bereikt en welke aanvullende maatregelen kunnen worden genomen om in de toekomst te blijven voldoen aan de in het MMA vastgestelde norm van 55 dB(A).

Reactie:
De in het Tracébesluit opgenomen geluidswerende voorzieningen zorgen ervoor dat in 2020 in de wijk Voldijn wordt voldaan aan de akoestische randvoorwaarden van het standpunt van mei 2000. In het standpunt is tevens aangegeven dat indien te zijner tijd blijkt dat de geluidsbelasting hoger is dan oorspronkelijk is berekend, bij reconstructie van de weg of in het kader van regulier onderhoud, de op dat moment bestaande technieken worden ingezet om de overschrijding te beperken. Overigens zijn de geluidsbelastingen gebaseerd op geactualiseerde verkeersprognoses voor het jaar 2020.

4 In relatie met SRE-onderzoek naar de Rijksweg 69 verwacht de gemeente Waalre dat een nieuwe aantakking op de parallelweg noodzakelijk is. De gemeente wil deze extra aansluiting niet uitsluiten.

Reactie:
Het Rijk voert een terughoudend beleid met betrekking tot de aanleg van nieuwe aansluitingen. In het (Ontwerp)Tracébesluit is in paragraaf 5.2 expliciet het beleidskader belicht. Afgezien van de vraag of een dergelijke extra aansluiting noodzakelijk en gewenst is, is het daarbij de vraag op welke plaats dit technisch mogelijk is. In het kader van het vooroverleg voor het Ontwerp-tracébesluit/Tracébesluit is deze optie, anders dan de reeds opgenomen aansluiting Philips High Tech Campus, niet naar voren gebracht. Rechtstreekse aantakking in knooppunt De Hogt is technisch niet mogelijk, tenzij men zeer grote (kostbare) aanpassingen doorvoert.

5 De gemeente Waalre vraagt bij de verbreding van het de viaducten aandacht voor de sociale veiligheid van fietsers.

Reactie:
Bij het ontwerp van de nieuwe viaducten vormt het aspect sociale veiligheid een belangrijk ontwerpcriterium.

Gemeente Best
De gemeente Best heeft niet op het Ontwerp-tracébesluit gereageerd.

Samenwerkingsverband Regio Eindhoven
Het Samenwerkingsverband regio Eindhoven (SRE) staat positief tegenover het Ontwerp-tracébesluit maar vraagt in haar advies aandacht voor de volgende onderwerpen:
1 Het systeem van stedelijke parallelbanen wordt geaccepteerd.

Reactie:
Geen aanvulling

2 Het SRE vertrouwt erop dat maatregelen worden genomen zodra blijkt dat de sobere vormgeving van de parallelbanen leidt tot bijvoorbeeld problemen op het gebied van de doorstroming of bereikbaarheid van de hulpdiensten.

Reactie:
In het kader van de Evaluatie die conform de Milieu-effectrapportage wordt opgesteld, wordt het aspect verkeersveiligheid en bereikbaarheid gemonitord. Mocht blijken dat zich op genoemde gebieden problemen voordoen, dan wordt bezien welke maatregelen noodzakelijk zijn om de problemen weg te nemen dan wel te beperken.

3 Het uitgangspunt van het NVVP, trajectsnelheid 60 km/uur, dient ook op de parallelbanen te worden toegepast.

Reactie:
De parallelrijbanen zijn vormgegeven als gebiedsontsluitingswegen met een ontwerpsnelheid van 80 km/uur. Dit zijn geen autosnelwegen waarvoor het uitgangspunt van het NVVP ten aanzien van trajectsnelheden geldt. Overigens moet worden opgemerkt dat de parallelbanen tot 2020 (prognosejaar) voldoen aan het 5% congestienorm-criterium van het SVV-2.

4 Het SRE rekent op voorzieningen om de toegankelijkheid voor hulpdiensten te garanderen.

Reactie:
De bereikbaarheid van hoofd- en parallelrijbanen in geval van calamiteiten is een belangrijk aandachtspunt bij de verdere planuitwerking. Inmiddels is het overleg met de hulpdiensten opgestart. Dit heeft er toe geleid dat op een aantal plaatsen flexibele doorsteken worden aangelegd. Op deze locaties kunnen de hulpdiensten in noodsituaties rechtstreeks van hoofd- naar parallelrijbaan of omgekeerd. De hulpdiensten hebben ingestemd met deze locaties.

5 Het SRE vraagt expliciet te beschrijven dat bij de uitwerking van het Ontwerp-tracébesluit toekomstige ontwikkelingen als een aansluiting Strijp, ASML en Meerenakkerweg mogelijk blijven.

Reactie:
In het Tracébesluit is aangegeven dat genoemde aansluitingen respectievelijk aanpassingen aan aansluitingen in principe technisch mogelijk zijn.

6 Het SRE verwacht dat het Rijk een bijdrage levert aan een eventueel noodzakelijke aanpassing van de aansluiting Welschap indien het bedrijventerrein BeA2 wordt ontwikkeld (Regionaal Structuurplan).

Reactie:
De verkeersprognoses die voor het Tracébesluit zijn ontwikkeld, sluiten aan op de ruimtelijke ontwikkelingen die in de regio als vastgesteld beleid zijn voorzien. De vorm en omvang van bedrijventerrein BeA2 is nog in ontwikkeling. De aansluiting Welschap kan de voorziene verkeersprognoses tot 2020 verwerken. In het kader van de planvoorbereiding is beoordeeld of de aansluiting toekomstig verder kan worden uitgebouwd. Indien de noodzaak daartoe aanwezig is, blijft dit technisch mogelijk. Indien bedrijventerrein BeA2 wordt ontwikkeld, zal het Rijk participeren in het zoeken naar een oplossing van de mogelijke ont-



sluitingsproblematiek. Het ontwikkelen van BeA2 en het oproepen van mogelijke bereikbaarheidsproblemen blijft evenwel een verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer.

7 Het SRE constateert dat de aansluiting Veldhoven niet 'robuust' is. Men verwacht een bijdrage in de kosten bij het realiseren van een goed alternatief voor het afsluiten van de Hurksestraat.

Reactie:
In het Ontwerp-tracébesluit en ook het Tracébesluit is in paragraaf 5.2 reeds aangegeven dat het Rijk zich medeverantwoordelijk acht voor de problemen die op termijn bij de aansluiting Veldhoven worden voorzien. De oplossing voldoet echter in 2010 bij afronding van de reconstructie-werkzaamheden.

8 Het SRE constateert een minder gunstige oplossing voor het regionale verkeer bij knooppunt Leenderheide. Indien de rotonde onvoldoende afwikkelingskwaliteit biedt, verzoekt men het Rijk een betere oplossing te realiseren.

Reactie:
In het ontwerp van het (Ontwerp)Tracébesluit neemt de hoeveelheid verkeer dat gebruik maakt van het verkeersplein aanzienlijk af. In een nadere uitwerking wordt de inrichting van het plein en de verkeerslichten hierop afgestemd.

9 Het SRE vraagt aandacht voor de cyclustijden op de aansluitingen voor met name het kruisende langzaam verkeer. Indien de gekozen oplossingen problemen veroorzaken, verwacht men een grote bijdrage van het Rijk.

Reactie:
In het kader van de planvoorbereiding heeft afzonderlijk onderzoek plaatsgevonden naar de verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet. Gebleken is dat het ontwerp zoals opgenomen in het (Ontwerp)Tracébesluit voldoet aan de normale normen voor cyclustijden, ook voor het langzaam verkeer.

Waterschap De Dommel
Het Waterschap de Dommel geeft aan geen op- of aanmerkingen op het Ontwerp-Tracébesluit te hebben. Men verzoekt de verdere planuitwerking in nauw overleg met het waterschap te doen.

Reactie:
De verdere planuitwerking zal in nauw overleg met de verantwoordelijke overheden plaatsvinden.

2.7 Schriftelijke inspraak op het Ontwerp-tracébesluit

Alfabetisch overzicht van insprekers

25	*6 eensluidende reacties ontvangen* W. Marinelli, P. Janssen, G.M.M. Maresch- van Zutven, B. Bethem, A. Scheffers en drs. E.C. Meyer
27	*8 eensluidende reacties ontvangen* B.W. Bolomey, K. Dechesne, W.M.M. Nuijten, M.H. Nouwen, H. Koster, A.A.H. Ronlaux, H. Schoenmaker en J.J. Jacobsma
2	*3 eensluidende reacties ontvangen* C.L. Verleg, , A. Sleegers en P.M.J. Beelen
30	*7 eensluidende reacties ontvangen* C.J.M. van Binsbergen,drs. A.M.J. Maartman, prof. dr. L.F. Feiner, ir. J. Hoogenboerzem, M.M. Bogaert , L.L.D. van der Poel en ir. J.A. Schuurman
26	*3 eensluidende reacties ontvangen* Bewonersvereniging Eikenburg – de Roosten, M.J.K. de Kleine en R.J.H.P. van Lieshout
21	Aalst-Waalre Belang, Waalre
1	Aarts van Mol, Eindhoven
3	W. Agresti, Son en Breugel
55	drs. H.P.M. van Aken, Son en Breugel
12	dhr. mr. H.W.J. Ansems, Eindhoven
45	Belangenvereniging De Voldijn, Waalre (mede namens: Buurtvereniging De Kraal)
46	Beleggingsmaatschappij De Mispelaar, Eindhoven
41	Bewonersvereniging Eikenburg- De Roosten, Eindhoven
22	Bewonersvereniging Eikenburg-De Roosten, Eindhoven
33	J.R. Bienfait, Eindhoven
5	ir. J.A.M. Blok, Eindhoven (namens: Wijkvereniging Ooievaarsnest, Eindhoven)
43	Boels Zanders Advocaten, Maastricht (namens: Motel Eindhoven BV, dhr. C.J.M. Polman)
58	Brabantse Milieufederatie, Tilburg
49	H. Castelijns-Beks, Eindhoven
14	CDA-Waalre, Waalre
28	H.W. Croll, Eindhoven
37	DAS rechtsbijstand, Amsterdam Zuidoost (namens: Golfschool André Jeurissen BV.)
54	De Stadspartij, Eindhoven
57	Essent Netwerk Brabant BV, Nederweert
31	Fietserbond, Eindhoven
61	Advocatenkantoor Van Mierlo, Rosmalen (namens: Golfcentrum Best, Familie van Heesewijk)
11	Fietsersbond Zuid-Oost Brabant, Waalre
52	J.N.E. van Heek, Eindhoven
29	drs. J.G.M. Hegener, Waalre (mede namens: CDA Klankbordgroep, Waalre)
60	F. van de Heijden, Valkenwaard (mede namens: Inwoners van Dommelen zuid)
23	M.H.A. Hendriks, Eindhoven
53	ir. J. Hoogenboezem, Eindhoven
50	dhr. H.J. van Hout, Eindhoven

(namens: Vereniging Sint- Catharinagilde Strijp-Ei, Eindhoven)

36 A. van den Hurk, Eindhoven

59 G. Jansen, VEeldhoven

19 Kamer van Koophandel Oost-Brabant, Eindhoven

9 drs. L.C.P. Kanen, Veldhoven

4 mevrouw A.N.M. Kluitmans, Eindhoven

39 ir. J.M.J. van Lieshout, Eindhoven

6 Methorst, Eindhoven

35 AKD Prinsen Van Wijmen Advocaten Notarissen, Breda
(namens: dhr. dr. ir. F.J. Philips, Landgoed De Wielewaal BV, Landgoed Tegenbosch Natuurschoon BV)

56 Minsterie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij Directie Zuid, Eindhoven

17 Nederlandse Gasunie NV, Groningen

48 M.C. Nouwen- van Maanen, Eindhoven

15 A.A. van Oers, Eindhoven

44 Overleg Logistiek Brabant, Breda

47 A. Pelle, Veldhoven

63 L.L.D. van der Poel, Waalre

51 dhr. ir. C.H. Riem, Eindhoven
(mede namens: drs. M.A. Horstman)

32 Sint Joseph Ziekenhuis, Veldhoven

16 C.F.E. Smulders, Eindhoven

10 H. van Sonsbeek, Veldhoven

34 Stichting Bewonersplatform Nispen, Nispen

42 Stichting HogeSnelWeg, Hardinxveld-Giessendam

40 Stichting Scouting Stratum, Eindhoven

24 Van den Boomen Advocaten, Waalre
(namens: dhr. mr P.J. van den Boomen, dhr. D.R.G. Vos, Waalre)

62 Van den Boomen Advocaten, Waalre

8 A.J. Vennink, WAALRE

20 Vereniging Poot van Metz Veldhoven, Veldhoven

18 C.L. Verleg, Veldhoven

7 R.C. Weeber, Eindhoven

13 ZLTO Zuidelijke Land- en Tuinbouworganisatie, Veldhoven
(namens: dhr. W.J.H.M. Mikkers, Waalre)

38 ZLTO Zuidelijke Land- en Tuinbouworganisatie, Veldhoven
(namens: De familie Verschuijten)

Numeriek overzicht van insprekers

1 Aarts van Mol, Eindhoven
2 *3 eensluidende reacties ontvangen*
C.L. Verleg, , A. Sleegers en P.M.J. Beelen
3 W. Agresti, Son en Breugel
4 mevrouw A.N.M. Kluitmans, Eindhoven
5 ir. J.A.M. Blok, Eindhoven
(namens: Wijkvereniging Ooievaarsnest, Eindhoven)
6 Methorst, Eindhoven
7 R.C. Weeber, Eindhoven
8 A.J. Vennink, Waalre
9 drs. L.C.P. Kanen, Veldhoven
10 H. van Sonsbeek, Veldhoven
11 Fietsersbond Zuid-Oost Brabant, Waalre
12 dhr. mr. H.W.J. Ansems, Eindhoven
13 ZLTO Zuidelijke Land- en Tuinbouworganisatie, Veldhoven
(namens: dhr. W.J.H.M. Mikkers, Waalre)
14 CDA-Waalre, Waalre
15 A.A. van Oers, Eindhoven
16 C.F.E. Smulders, Eindhoven
17 Nederlandse Gasunie NV, Groningen
18 C.L. Verleg, Veldhoven
19 Kamer van Koophandel Oost-Brabant, Eindhoven
20 Vereniging Poot van Metz Veldhoven, Veldhoven
21 Aalst-Waalre Belang, Waalre
22 Bewonersvereniging Eikenburg-De Roosten, Eindhoven
23 M.H.A. Hendriks, Eindhoven
24 Van den Boomen Advocaten, Waalre
(namens: mr P.J. van den Boomen en D.R.G. Vos, Waalre)
25 *6 eensluidende reacties ontvangen*
W. Marinelli, P. Janssen, G.M.M. Maresch- van Zutven,
B. Bethem, A. Scheffers en drs. E.C. Meyer
26 *3 eensluidende reacties ontvangen*
Bewonersvereniging Eikenburg – de Roosten, M.J.K. de Kleine en
R.J.H.P. van Lieshout
27 *8 eensluidende reacties ontvangen*
B.W. Bolomey, K. Dechesne, W.M.M. Nuijten, M.H. Nouwen,
H. Koster, A.A.H. Ronlaux, H. Schoenmaker en J.J. Jacobsma
28 H.W. Croll, Eindhoven
29 drs. J.G.M. Hegener, Waalre
(mede namens: CDA Klankbordgroep, Waalre)
30 *7 eensluidende reacties ontvangen*
C.J.M. van Binsbergen,drs. A.M.J. Maartman, prof. dr. L.F. Feiner,
ir. J. Hoogenboerzem, M.M. Bogaert , L.L.D. van der Poel en ir.
J.A. Schuurman
31 Fietserbond, Eindhoven
32 Sint Joseph ziekenhuis, Veldhoven
33 J.R. Bienfait, Eindhoven
34 L.L.D. van der Poel, Waalre
35 AKD Prinsen Van Wijmen Advocaten Notarissen, Breda
(namens: dhr. dr. ir. F.J. Philips, Landgoed de Wielewaal BV en
Landgoed Tegenbosch Natuurschoon BV)
36 Gemeente Eindhoven, Eindhoven

37	DAS rechtsbijstand, Amsterdam Zuidoost (namens: Golfschool André Jeurissen BV, Eindhoven)
38	ZLTO Zuidelijke Land- en Tuinbouworganisatie, Veldhoven (namens: De familie Verschuijten, Waalre)
39	ir. J.M.J. van Lieshout, Elindhoven
40	Stichting Scouting Stratum, Eindhoven
41	Bewonersvereniging Eikenburg- De Roosten, Eindhoven
42	Stichting HogeSnelWeg, Hardinxveld- Giessendam
43	Boels Zanders Advocaten, Maastricht (namens: Motel Eindhoven BV, Eindhoven en C.J.M. Polman, Waalre)
44	Overleg Logistiek Brabant, Breda
45	Belangenvereniging De Voldijn, Waalre (mede namens: Buurtvereniging De Kraal, Waalre)
46	Beleggingsmaatschappij De Mispelaar, Eindhoven
47	A. Pelle, Veldhoven
48	M.C. Nouwen- van Maanen, Eindhoven
49	H. Castelijns-Beks, Elindhoven
50	dhr. H.J. van Hout, Eindhoven (namens: Vereniging Sint- Catharinagilde Strijp-Ei, Eindhoven)
51	dhr. ir. C.H. Riem, Eindhoven. (mede namens: drs. M.A. Horstman)
52	J.N.E. van Heek, Eindhoven
53	ir. J. Hoogenboezem, Eindhoven
54	De Stadspartij, Eindhoven
55	drs. H.P.M. van Aken, Son en Breugel
56	Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij Directie Zuid, Eindhoven
57	Essent Netwerk Branbant BV, Nederweert
58	Brabantse Milieufederatie, Til
59	G. Jansen, VEeldhoven
60	F. van de Heijden, Valkenwaard (mede namens: Inwoners van Dommelen zuid, Valkenwaard)
61	Advocatenkantoor Van Mierlo, Rosmalen (namens: Golfcentrum Best en Familie van Heesewijk)
62	Van den Boomen Advocaten, Waalre

Schriftelijke inspraak op het Ontwerp-tracébesluit

Volgnummer: 1 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 4 januari 2002	**Afzender:** Aarts van Mol Sliffertsestraat 297 5657 AN Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Ik dien bezwaar in tegen het verbreden van de weg ter hoogte van de Sliffertsestraat 297 t/m 303 omdat een gedeelte van onze grond nodig is.	Bij de uitwerking van de plannen voor de verbreding van de A2/A67 is door aanpassing van het ontwerp de benodigde gronden ter hoogte van de Sliffertsestraat 297 t/m 303 zo minimaal mogelijk gehouden.
2. Ik dien bezwaar in tegen het verbreden van de weg ter hoogte van de Sliffertsestraat 297 t/m 303 omdat dit ten koste van de leefbaarheid is. Het geluid, de uitlaatgassen en de stank zullen niet meer draaglijk zijn.	Ingevolge het verbreden van de weg ter hoogte van de Sliffertsestraat komen er op de locatie Sliffertsestraat 297 tot en met 303 uitgebreide geluidwerende voorzieningen. Desondanks wordt de grenswaarde op de 1e verdieping en op de zolderverdieping overschreden met respectievelijk 1 dB(A) en 5 dB(A). Om financiële redenen wordt verdere geluidsafscherming niet overwogen. De waarde van de geluidsbelasting van 1994 wordt daarbij niet overschreden. De gevolgen van de verbreding van de weg betreffende de luchtkwaliteit zijn uitgebreid onderzocht. Daarbij zijn de uitkomsten van het onderzoek getoetst aan de nieuw geldende Europese normen zoals ook vervat in het Besluit Luchtkwaliteit. Als resultaat daarvan is gebleken dat langs de volledige Randweg wordt voldaan aan die Europese normen met name op het terrein van NO_2 (stikstofoxyde) en PM_{10} (fijne stof). Alhoewel in het Nationaal Milieubeleidsplan 3 wel doelstellingen zijn opgenomen t.a.v. geurhinder, ontbreken evenwel (berekenings)-methodieken om deze overlast te kwantificeren. Er zijn derhalve ook geen normen aanwezig om aan te toetsen.



Volgnummer: 2 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 7 januari 2002	**Afzender:** C.L. Verleg Severeind 11 5502 PW Veldhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Het is onvoorstelbaar dat in de directe nabijheid van het woongebied Zeelst-Oost over een afstand van 2,2 kilometer (Noord-Brabantlaan - Meerveldhovenseweg) zes kunstwerken moeten worden aangelegd c.q. vervangen. Dit heeft een enorme invloed op het woon- en leefklimaat van de bewoners. Hierbij valt onder meer te denken aan: - Enorme geluidsoverlast door bouwverkeer - Enorme stof- en vuiloverlast ten gevolge van de aanleg - Extra geluidsoverlast om het verkeer gaande te houden - Nachtelijke verlichting van bouwlocaties	Tijdens de reconstructiewerkzaamheden is overlast van bouwactiviteiten niet te voorkomen. Voor zover mogelijk spelen de bouwactiviteiten zich evenwel overdag af. De aan- en afvoer van bouwmaterieel en -materialen wordt, voor zover mogelijk, via de bestaande rijksweg afgewikkeld. Indien het onderliggend wegennet moet worden gebruikt, wordt in overleg met de gemeenten gezocht naar de meest directe toegangswegen zodat de overlast beperkt kan blijven. De sloop en vervanging van bestaande kunstwerken kan pas plaatsvinden nadat de nieuwe parallelwegen in gebruik zijn genomen. Dit betekent dat op dat moment ook de nieuwe geluidwerende voorzieningen zijn geplaatst voor zover deze aan de buitenzijde van het project zijn gesitueerd. Bouwhinder vormt een belangrijk aandachtspunt voor de uitvoering waarover nadrukkelijk met de verantwoordelijke autoriteiten overleg wordt gevoerd over de keuzes en oplossingen die moeten leiden tot een acceptabele situatie.
2. Na reeds 20 jaar geluidsoverlast in het woongebied Zeelst-Oost ten gevolge van de afwezigheid van geluidsschermen, wordt het voor dit woongebied nog meer onleefbaar door toenemende geluids- en milieubelasting vanwege de aanleg van spitsstroken, verbreding van de A2 en aanleg van kunstwerken. Op grond van de te verwachten overlast acht ik een schadeclaim (nadeelcompensatie) alleszins redelijk.	Zie Algemeen B. Schadevergoeding Na de reconstructie is de akoestische situatie voor de woning Severeind 11 zo dat de geluidsbelasting circa 10 dB(A) is afgenomen ten opzichte van de huidige situatie. De geluidbelasting op de begane grond bedraagt 49 dB(A) en 52 en 54 dB(A) op respectievelijk de 1e en 2e verdieping. De waarde blijft daarbij onder de streefwaarde van 55 dB(A) volgens het Standpunt.
3. Bij het viaduct Akkereind tussen de viaducten Meerenakkerweg en Cranendonk moet over een afstand van 925 meter de parallelweg zes meter dalen en weer stijgen. Door het toenemend plaatselijk vrachtverkeer en de aanwezigheid van verkeerslichten bij de Meerveldhovenseweg zal dit leiden tot een dagelijkse filevorming. Daarbij komt dat dit verkeer een helling moet nemen die tot onberekenbare geluidsoverlast en stankuitstoot zal leiden. Bij mist zal de helling leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties.	Akoestisch onderzoek is uitgevoerd volgens het wettelijk 'Reken- en meetvoorschrift verkeerslawaai'. Onder bepaalde voorwaarde wordt een correctie toegepast vanwege een helling. Voor het gehele ontwerp wordt niet voldaan aan deze voorwaarde waardoor deze hellingscorrectie niet is toegepast. De hellingen in de parallelbaan zijn zodanig dat het vrachtverkeer hiervan vrijwel geen snelheidsterugval zal ondervinden, immers aan het begin van de opgaande helling heeft de vrachtauto al een snelheid van 80 km/uur. Het vrachtverkeer dat gebruik maakt van de toerit hoeft, omdat de parallelbaan na het viaduct naar maaiveld daalt niet te klimmen. Was dat andersom, dan zou dat verkeer met zeer lage beginsnelheid zo'n 6 meter moeten klimmen. Op de parallelbaan zelf komen geen verkeerslichten voor, alleen aan het eind van de afrit.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
4. Door de combinatie van een stijgende parallelweg tussen de Blaarthemseweg en Akkereind, een te laag geluidsscherm van vier meter, het optrekkend vrachtverkeer en de klankbordwerking van het zes meter hoge geluidsscherm aan de Oostkant van de parallelweg zal het woongebied een ontoelaatbare geluidsoverlast ondervinden.	Bij de berekening van de geluidsbelasting is uitgegaan van een absorberende werking van de schermen. Alle schermen worden om deze reden absorberend uitgevoerd. Het scherm ter hoogte van de wijk Zeelst, tussen de parallelbaan en de hoofdrijbaan, wordt aan beide zijden absorberend uitgevoerd. Er is dan ook geen toename van de geluidsbelasting vanwege de reflectie (klankbordwerking) van de schermen.
5. Een mogelijk budgettair alternatief kan zijn: - De parallelbaan tussen de Meerenakkerweg en het Akkereind op hoogte houden - Het buitenste (westelijke) geluidsscherm verhogen tot zes meter - Het binnenste (oostelijke) geluidsscherm vervalt, omdat dit voor klankbordwerking kan zorgen	Het ontwerpprincipe van de parallelbanen is om deze zo veel mogelijk op maaiveld te houden. De afwisselende hoge ligging van de doorgaande weg versus de lage ligging van de parallelbaan ondersteunt het karakter en de maximum snelheid van 80 km/uur. Een lage ligging van de parallelbaan bespaart bovendien ophoogzand. Slechts in gevallen dat deze ligging in combinatie met geluidsschermen tot visueel belastende situaties leidt voor direct aanwonenden, wordt hierop een uitzondering gemaakt. Een ruimtelijke analyse van de situatie bij Zeelst geeft aan dat de afstand tot de woonbebouwing dusdanig groot is dat de visuele hinder met beplantingen geminimaliseerd kan worden. Het voorstel van inspreker om één scherm te plaatsen in plaats van twee schermen, is overwogen. Bij de voorlichting van het Ontwerptracébesluit is één scherm voor de wijk Zeelst gepresenteerd. De hoogte daarvan was tien meter. Om redenen van inpassing is gekozen om twee schermen te plaatsen, De hoogte van de schermen bedragen vier meter en zes meter. Hierdoor komt de geluidsbelasting overeen met één scherm van tien meter hoog.

Volgnummer: 2a **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 21 januari 2002	**Afzender:** A. Sleegers Blaarthemseweg 81 5502 JT Veldhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Identiek nummer 2	Zie nummer 2

Volgnummer: 2b **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 28 januari 2002	**Afzender:** P.M.J. Beelen Blaarthemseweg 79 5502 JT Veldhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Identiek nummer 2	Zie nummer 2

Volgnummer: 3 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 7 januari 2002	**Afzender:** W. Agresti Postbus 53 5690 AB Son
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Eindhoven heeft een volledige grote ruit nodig. Het opkrikken van de halve westelijke ruit leidt alleen maar tot meer files, opstoppingen en ongelukken. Het openbaar vervoer moet ook meer aandacht krijgen.	Zie Algemeen A. Oosttangent. Voor de uitvoeringsfase wordt in overleg met de regionale overheden een mobiliteitsplan ontwikkeld dat moet zorgdragen voor een veilige en beheersbare situatie tijdens de ombouw. Hiertoe worden alternatieve oplossingen gezocht om de regio bereikbaar te houden waarbij een speciale rol voor bijvoorbeeld het openbaar vervoer en carpoolen is weggelegd. In het kader van het zoeken naar oplossingen voor de bestaande en toekomstige bereikbaarheidsproblemen, is overigens in de Trajectnota/MER ook het openbaar vervoer nadrukkelijk in beschouwing genomen. Gebleken is evenwel dat het alleen de inzet van openbaar vervoer de (toekomstige) problemen niet kan oplossen.

Volgnummer: 4 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 7 januari 2002	**Afzender:** A.N.M. Kluitmans Diepmeerven 80 5646 HB Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Ik heb al eerder gewezen op de mogelijkheid van ondertunneling om het verkeer van de A2 van knooppunt Ekkersweijer te leiden naar knooppunt Leenderheide. In het centrum van Eindhoven waar de tunnel het centrum snijdt kunt u een transferium, een overslagcentrum voor distributie van goederen, een parkeergarage en nog een aantal voorzieningen inrichten. Gebruik de tunnel voor het doorgaande verkeer en de huidige randweg voor het lokale verkeer.	Zie Algemeen C. Tunnelvariant.

Volgnummer: 5 en aanvulling op dd 01-02-2002 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 10 januari 2002	**Afzender:** Ir. J.A.M. Blok Twickel 40, 5655 JJ Eindhoven *Namens:* Wijkvereniging Ooievaarsnest, Wijkvereniging Ooievaarsnest, Weldam 17, 5655 JG Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Ter plaatse van het Ooievaarsnest ontstaat ten opzichte van de huidige situatie een verslechtering wat betreft de visuele hinder van de snelweg. De rand van de weg, die verhoogd is gelegen, bevindt zich nu op een afstand van circa 75 meter van de gevel van de dichtstbijzijnde woningen. In de nieuwe situatie wordt die afstand circa 50 meter. Aangezien bovendien de taluds de hoogst noodzakelijke geluidsschermen zullen worden geplaatst, wordt de visuele hinder hierdoor extra vergroot.	Om de visuele hinder zoveel als mogelijk te beperken, wordt in het landschaps- en compensatieplan uitgegaan van een (of meerdere) bomenrij(en) tussen de woningen van het Ooievaarsnest en het toekomstig talud. Bovendien is ervoor gekozen om twee schermen te plaatsen in plaats van één hoog scherm langs de parallelweg. De hoogte van het scherm langs de parallelweg wordt daarmee drie meter. Tussen de parallelweg en de hoofdrijbaan in wordt een zes meter hoog scherm geplaatst. Tot slot wordt de bovenste vier meter van het scherm transparant uitgevoerd.
Door diverse bewoners is in een eerder stadium gevraagd de weg ter plaatse van het Ooievaarsnest in westelijke richting op te schuiven naar het bedrijventerrein De Run. Daarop is steeds geantwoord dat door de verplaatsing van De Hogt 100 meter in zuidelijke richting een verschuiving in westelijke richting niet nodig is om toch aan de geluidseisen te kunnen voldoen. Waarom wordt bij de beantwoording van het meer dan redelijke verzoek van de bewoners geen rekening gehouden met deze visuele aspecten?	Door aanpassing van de verbindingsboog in de hoofdrijbaan en een compacter ontwerp ontziet het ontwerp zowel de wijk Ooievaarsnest als bedrijventerrein De Run.
2. In de toelichting bij het Ontwerp-tracébesluit wordt gesteld dat de luchtkwaliteit wat betreft NO^2 en fijnstof zal voldoen aan de richtlijnen. Daarbij wordt gesproken over een normstelling, gemiddeld over een jaar. De ervaring leert echter dat de snelweg nu al regelmatig leidt tot stank en een vuile aanslag op bijvoorbeeld tuinmeubels. Een jaargemiddelde norm zegt bovendien weinig over de mogelijke gevaren voor de gezondheid of hinder, aangezien de problemen met name tijdens de spits ontstaan. Waarom zijn er geen metingen verricht en op welke wijze wordt rekening gehouden met de piekbelasting? Waarom wordt bij de beantwoording van het meer dan redelijke verzoek van de bewoners van het Ooievaarsnest de weg in westelijke richting op te schuiven in de richting van het bedrijventerrein de Run, geen rekening gehouden met de verbetering van de luchtkwaliteit voor de bewoners?	De gevolgen van de verbreding van de weg in het kader van luchtkwaliteit zijn getoetst aan de daarvoor geldende nieuwe Europese normen zoals deze ook zijn neergelegd in het Besluit Luchtkwaliteit. Met betrekking tot NO^2 wordt onderscheid gemaakt tussen piekconcentraties (uurwaarden) en jaargemiddelde concentraties. Uit onderzoek van Van den Bosch en Zandveld (1999) is gebleken dat de jaargemiddelde norm naar alle waarschijnlijkheid eerder zal worden overschreden dan de norm voor uurgemiddeldewaarden. De berekende concentraties zijn dan ook getoetst aan de jaargemiddelde norm. Het Besluit Luchtkwaliteit voorziet in een berekeningsmethodiek om de effecten te kwantificeren; metingen maakt daar geen deel van uit.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
3. De wijk Gestelse Ontginning waartoe ook het Ooievaarsnest behoort, wordt al jaren geplaagd door grote wateroverlast. Recent heeft de gemeente Eindhoven een plan van aanpak vastgesteld om deze problemen doeltreffend aan te pakken. Dit plan voorziet in de aanleg van een brede afwaterende sloot, tussen de snelweg en het Ooievaarsnest. Uit de tekeningen blijkt dat nu slechts een smalle bermsloot is voorzien, zoals nu aanwezig is. Een verschuiving van de weg in westelijke richting zou inpassing aanzienlijk vergemakkelijken. Op welke wijze wordt rekening gehouden met de inpassing van deze benodigde brede afwaterende sloot?	Indien de gemeente besluit tot het aanleggen van een watergang in verband met de grondwateroverlast in de wijk Ooievaarsnest, wordt deze watergang gecombineerd met de in het Tracébesluit opgenomen bermsloot. Verder is door de gemeente Eindhoven een verkenning gestart om de in het Tracébesluit te verleggen parallelweg richting zandvang te laten vervallen, waardoor een betere inpassing van bovengenoemde watergang mogelijk is. Er zijn evenwel nog geen resultaten van deze verkenning zodat de parallelweg voor alsnog deel uitmaakt van de plannen.
4. Wat betreft de eerder in de procedure door anderen reeds genoemde punten met betrekking tot een tunnel, een verdiepte ligging, het in beschouwing nemen van de oosttangent en het omklappen van de afrit Veldhoven-Zuid in noordelijke richting, ondersteunen wij de opmerkingen van insprekers en vinden wij de beantwoording van Rijkswaterstaat onbevredigend.	Zie Algemeen A. Oosttangent en C. Tunnelvariant. Voor de aansluiting Veldhoven-Zuid is op grond van inspraak gekozen voor een ruimtebesparende Haarlemmermeeraansluiting. Ten opzichte van de bestaande situatie wordt niet dichter bij de bebouwing infrastructuur gerealiseerd.
5. Er is sprake van nieuwe weg in plaats van reconstructie. Derhalve moet uitgegaan worden van 50 dB(A) als voorkeursgrenswaarde.	Bij het opstellen van het Ontwerp-tracébesluit is de Wet geluidhinder toegepast. In de Wet geluidhinder worden twee regimes onderscheiden, te weten; Nieuwe weg en Reconstructie. Het volgende heeft ertoe geleid dat beoordeeld is dat de werkzaamheden in het kader van het Ontwerp-tracébesluit vallen onder het regime Reconstructie. De definitie van reconstructie van een weg volgens de Wet Geluidhinder is “één of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg, tengevolge waarvan de geluidsbelasting vanwege de weg met 2 dB(A) of meer toeneemt”. In “publicatie milieubeheer nr. 88” van het Ministerie van verkeer en Waterstaat is nader toegelicht wat men verstaat onder “op of aan een aanwezige weg”. De aanwezige weg heeft een bepaalde verkeersfunctie. De gereconstrueerde weg dient dan eenzelfde verkeersfunctie te behouden als voorheen. Dit houdt in dat het aantal wegen dat voor het openbaar verkeer openstaat, na de reconstructie niet mag zijn toegenomen. Dit is bijvoorbeeld af te leiden uit de benaming van de weg. Verder zal de aanwezige weg een geluidsbelasting veroorzaken op bepaalde gevels. Alleen voor die gevels die reeds door geluid van de aanwezige weg worden belast kan van een ’reconstructie’sprake zijn. De A58, A2 en A2/A67 voldoen daarmee aan het regime reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Volgnummer: 6 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 10 januari 2002	**Afzender:** Methorst Sliffertsestraat 301 5657 AN Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Identiek aan nummer 1	Zie nummer 1

Volgnummer: 7 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 18 januari 2002	**Afzender:** R.C. Weeber Ravensdonk 24 5653 KS Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Kunt u mij informeren over de te verwachten geluidshinder in de wijk Genderbeemd? Deze wijk heeft erg veel last van geluidhinder, zelfs met isolerende ramen (HR++).	De door de inspreker gevraagde informatie is te vinden in het akoestisch onderzoek dat deel uitmaakt van het Ontwerptracébesluit en thans van het Tracébesluit. Onder paragraaf 5.8 is een nadere beoordeling weergegeven van de wijk Genderbeemd. In het bijlagenrapport is onder bijlage 8 de geluidsbelastingen van de diverse woningen van de wijk Genderbeemd weergegeven.

Volgnummer: 8 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 21 januari 2002	**Afzender:** A.J. Vennink Bolderiklaan 45 5582 AT Waalre
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. De schade die optreedt in de vorm van waardedaling van mijn woning als gevolg van het vast te stellen Tracébesluit komt geheel ten laste van de overheid en ik houd de Staat der Nederlanden voor bedoelde schade nu reeds aansprakelijk.	Zie Algemeen B. Schadevergoeding.



Volgnummer: 9	**Afzender:** drs. L.C.P. Kanen De Speldenmaker 21 5506 CE Veldhoven
Kenmerk: - **Gedateerd:** 24 januari 2002	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Behalve over de noodzakelijke verbreding van de Poot van Metz (A2) kan men in het Ontwerp-tracébesluit lezen dat voor dieren langs beken onderdoorgangen met loopgedeelten zullen worden aangelegd, onder knooppunt de Hogt zelfs met een breedte van 100 meter. Want "de Randweg Eindhoven vormt tot nu toe een bijna onneembare barrière voor veel soorten dieren". Helaas kan binnen afzienbare tijd het woord 'dieren' vervangen worden door 'mensen'. Pal ten westen van de A2 ligt namelijk de gemeente Veldhoven. Deze gemeente beschikt voor het particuliere gemotoriseerde verkeer slechts over twee toegangen tot die stad: de Karel de Grotelaan en de Noord-Brabantlaan. Inmiddels is ook de gemeente Eindhoven zelf druk bezig zijn stadsuitbreiding ten westen van de A2 te realiseren in het nieuwe stadsdeel Meerhoven. Een groot aantal van de inwoners in deze wijk zullen straks ook via de Noord-Brabantlaan de stad in en de A2 op willen.	In de huidige situatie is de Poot van Metz over een lengte van vier kilometer reeds voorzien van zes doorgangen. Al deze doorgangen blijven tijdens en na de ombouw beschikbaar. Daarnaast is de gemeente Eindhoven voornemens daaraan nog een extra doorgang (verlengde Meerenakkerweg) toe te voegen. Deze plannen van de gemeente worden echter niet in dit Tracébesluit meegenomen. Met het realiseren van dit voornemen zou het aantal grote doorgangen voor gemotoriseerd verkeer op drie komen. Bovendien wordt in het kader van het Ontwerp-tracébesluit nog een extra doorgang voor fietsers langs de Dommel gerealiseerd. Hiernaast wordt de onderdoorgang bij de Dommel ook geschikt gemaakt voor allerlei dieren; dit sluit aan op het landelijk en provinciaal beleid.
In de wijk Meerhoven komen tevens uitgebreide bedrijfs- en kantorencomplexen en misschien ook een automuseum, een bioscoop, winkels, horeca- en sportvoorzieningen en een nieuw beursgebouw. Deze plannen hebben een enorme verkeersaantrekkende werking. De te verwachten verkeerscumulatie op de kruising van de A2 met de Noord-Brabantlaan wordt schromelijk onderschat en onderbelicht. Het is nu al te voorzien dat in de toekomst een bijna chronisch verkeersinfarct zal ontstaan. Nu al staan er in de spitsuren dagelijks files en straks zullen er nog duizenden automobilisten méér bij komen. Het is te hopen dat de HOV-lijn (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) een flink deel van het particuliere reizigersvervoer voor zijn rekening zal nemen.	In de plannen voor ombouw van de rijksweg zijn de vigerende plannen voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de betrokken gemeenten nadrukkelijk betrokken. Het aantal en de aard van de kruisende verbindingen wijzigt niet. Het oost-west verkeer wordt dan ook op zich niet extra gehinderd door de reconstructie van de Randweg. De gemeente Eindhoven is samen met de gemeente Veldhoven bezig met de planontwikkeling voor een nieuwe HOV-lijn en het realiseren van een extra wegkruising Meerenakkerweg. Deze extra voorzieningen moeten het kruisende verkeer gaande houden. Voorzieningen die, in combinatie met de door inspreker genoemde ruimtelijke ontwikkelingen, door en onder verantwoordelijkheid van de gemeenten worden gerealiseerd.
Mijns inziens moet een aantal plannen rondom de Noord-Brabantlaan gewijzigd worden. De gemeente Eindhoven moet voor het beursgebouw en andere grote publiekstrekkende bedrijven een andere locatie zoeken waar geen al te zware cumulatie van verkeersstromen zich voor zullen doen. Denk bijvoorbeeld aan het terrein bij de afslag Best ten zuiden van de A58 of in de buurt van de Boschdijk in Acht. De Noord-Brabantlaan heeft zijn stroken meer dan vol aan het lokale verkeer tussen Eindhoven en Veldhoven / Meerhoven.	De toekomstige problematiek bij de aansluiting Veldhoven/Noord-Brabantlaan is reeds in het Ontwerp-tracébesluit gesignaleerd. De gekozen oplossing zal op termijn tot nieuwe problemen kunnen leiden. De gemeente Eindhoven heeft in dit kader aangegeven om initiatieven te nemen om het probleem in te kaderen en oplossingen te zoeken. Het Rijk wordt hierbij betrokken en voelt zich in dit opzicht ook medeverantwoordelijk.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het voornemen om bij de rotonde van Hotel Campanile de Heistraat in zuidelijke richting onder de A2 door naar de stad (industriegebied de Hurk) door te trekken, moet voortvarender uitgevoerd worden zodat de Noord-Brabantlaan tenminste enigszins ontlast wordt. Aan de noordelijke kruising over de A2, de Anthony Fokkerweg, moet een zware functie toegekend worden. Het is niet voldoende dat deze route Meerhoven, Eindhoven Airport en de bedrijventerreinen Flight Forum en Lake Forum bedient. Zij moet ook Veldhoven-Noord ontsluiten: ook vanuit dit grote woongebied moet het Fokkerviaduct gemakkelijk bereikbaar zijn. Wie mensen niet slechter wil behandelen dan dieren zal er voor moeten zorgen dat in de toekomst het gemotoriseerde verkeer tussen de stad Eindhoven enerzijds en Meerhoven en Veldhoven anderzijds op drie plaatsen de A2-barrière kan oversteken: de Karel de Grotelaan, de Noord-Brabantlaan én de Anthony Fokkerweg. Drie royale viaducten onder en over de A2 en evenzoveel goede hoofdwegen ernaartoe zijn voor 60.000 ‘westerlingen’ en pakweg 200.000 ‘oosterlingen’ een absoluut minimum.	Verdere reactie beschrijft genoemde ruimtelijke (gemeentelijke) ontwikkelingen.

Volgnummer: 10

Afzender:
H. van Sonsbeek
Mauritsstraat 8
5502 TK Veldhoven

Kenmerk: -
Gedateerd: 25 januari 2002

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Om welke redenen worden de schermen onder een hoek van tien graden geplaatst? Is de helling van de schermen richting weg of richting woonwijk (Veldhoven)? Indien richting woonwijk, hoe (sterk) golft het geluid dan verder Veldhoven in? Waarom worden de schermen niet verticaal geplaatst?	In het akoestisch onderzoek is uitgegaan dat de schermen een absorberende werking hebben. Dit uitgangspunt is uiteraard van invloed op de geluidsbelasting op de gevels van woningen aan de overzijde van de weg waar de schermen worden geplaatst. Bij het verdere ontwerp van de schermen wordt hiermee rekening gehouden. Dit kan op verschillende manieren, onder andere door het scherm uit te voeren met een absorberend materiaal. Ook is er een mogelijkheid om de schermen hellend achterover te plaatsen, onder een hoek van tien graden van de wegzijde af gezien. Uit een onderzoek van TNO van 1 juli 1991(TPD-HAG-RPT-91-0116) blijkt dat hierdoor een absorberende werking ontstaat. Een scherm onder tien graden geplaatst, heeft daarbij voor de woningen achter het scherm dezelfde geluidswerende werking als een verticaal geplaatst scherm.



Volgnummer: 11 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 28 januari 2002	**Afzender:** Fietsersbond Zuid-Oost Brabant P. Compen Anna Paulownalaan 24 5583 BE Waalre
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Aangezien de onderliggende infrastructuur veel gebruikt wordt door fietsers, zowel forensen, scholieren en recreanten en met name het Beatrixkanaal geen extra oversteekmogelijkheden biedt, dringen wij er met klem op aan alle bestaande fietsverbindingen gedurende de hele bouwperiode onverkort te handhaven. Dit houdt tevens in dat de fietser niet, zoals helaas vaak voorkomt, gedwongen wordt af te stappen en door de modder moet baggeren omdat de aannemer voertuigen of apparatuur op het fietspad heeft gezet. Voor alle fietsverbindingen dient, voor de werkzaamheden beginnen, een beheersplan opgesteld te zijn met vermelding van eventuele omleidingen, wie verantwoordelijk is voor het schoonhouden, wie aanspreekbaar is bij problemen en hoe lang bij benadering de overlast zal duren. Wellicht ten overvloede wijzen wij op de CROW-brochures 96B, Maatregelen bij werken in uitvoering ... en 74, Tekenen voor de fiets.	Tijdens de uitvoering van bouwactiviteiten zal overlast ontstaan voor zowel het verkeer op de randweg als voor het kruisend (langzaam) verkeer. In principe worden er geen extra kruisingsmogelijkheden geschapen maar blijven de kruisende verbindingen in takt. Slechts in incidentele situaties worden, bijvoorbeeld door de sloop van bestaande viaducten, verbindingen tijdelijk volledig afgesloten. In die specifieke situatie wordt in nauw overleg met de gemeenten naar oplossingen gezocht die de overlast zoveel mogelijk beperken. Desondanks zal de kwaliteit van de fietsroutes in een aantal gevallen afnemen. Bouwactiviteiten vereisen nu eenmaal maatregelen waarbij het afstappen van fietsers niet is te voorkomen. Het schoonhouden en blokkeren van routes vormt evenwel een bijzonder aandachtspunt tijdens de werkzaamheden.
2. Zowel in de tijdelijke als de definitieve situatie worden verkeersregelinstallaties (VRI's) aan de voet van de op/afritten niet genoemd; wij zijn erg bang dat de wachttijden voor fietsers daar onacceptabel lang zullen worden, met als onherroepelijk gevolg dat velen door rood zullen rijden. Graag zien wij daarom dat fietsers deze kruisingen via tunnels of andere kunstwerken kunnen passeren, zonder VRI.	In de uitwerking van de verkeersafwikkelingen met VRI's ter plaatse van de toe- en afritten zijn de fiets- en voetgangersoversteken meegenomen. De wachttijden voor de fietsers en voetgangers blijven binnen acceptabele grenzen.
3. Wij zouden graag betrokken worden bij een gebruikersplatform waarmee regelmatig overlegd wordt door de betrokken ambtenaren en eventueel aannemers. De ervaringen met het Platform Leefkwaliteit Spoorverdubbeling in Best zijn door alle betrokkenen als zeer positief en nuttig ervaren.	De fietsersbond is inmiddels voor het komend belangen/bewonersgroepenoverleg uitgenodigd.
4. Door de verbreding van de bovenliggende wegen veranderen de bestaande viaducten in tunnels, met alle problemen van sociale veiligheid die daarbij horen. Hoewel wij camerabewaking niet in principe afwijzen, geeft dat volgens ons vooral een vals gevoel van veiligheid: zelfs in het onwaarschijnlijke geval dat deze camera's 24 uur per dag bemenst zijn, is de reactietijd onacceptabel lang. Wij geven de voorkeur aan een directe vorm van beveiliging, bijvoorbeeld via een intercomverbinding, alarmlichten of een sirene. Graag zien wij in het Ontwerptracébesluit een uitwerking van de sociale veiligheidsproblematiek opgenomen.	De onderdoorgangen worden aanzienlijk langer. De huidige, ruim gedimensioneerde breedte blijft hierbij in elk geval beschikbaar. In de uitwerking van het ontwerp wordt in elk geval gezorgd voor voldoende lichttoetreding dan wel verlichting en een overzichtelijke inrichting zonder 'verschuilhoeken'. Dit geld zowel voor de doorgangen zelf als voor aanloop hier naar toe. Indien de situatie daartoe aanleiding geeft zal in samenwerking met de gemeente gezocht worden naar aanvullende veiligheidsmaatregelen. De hiertoe noodzakelijke nadere detaillering valt buiten de kaders van het (Ontwerp)Tracébesluit en zal bij de verdere planuitwerking in overleg worden ingevuld.

Volgnummer: 12 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 28 januari 2002	**Afzender:** mr. H.W.J. Ansems Backenhagen 45 5655 KZ Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. De afwijzing door het bevoegd gezag van de oosttangent (ruit rond Eindhoven) is ondeugdelijk gemotiveerd. De stelling dat de ruit rond Eindhoven voor het doorgaande verkeer niet nodig is en louter een zaak is van regionale verkeersproblematiek getuigt toch wel van een zeer beperkte visie. Uiteraard worden de doorgaande wegen ook door inkomende en uitkomende voertuigen uit de regio benut. Het heeft geen zin in de argumentatie een scheiding aan te brengen tussen voertuigen uit de regio en andere voertuigen. Is de randweg dan alleen bedoeld voor internationaal transport? Het standpunt van het bevoegd gezag berust louter op overwegingen van financiële aard en korte-termijn-politiek. In een echte lange-termijn-visie is er geen plaats voor afschuiven van verantwoordelijkheden tussen het Rijk en de regio. De ruit rond Eindhoven geeft veel betere mogelijkheden voor verwerking van zowel het toekomstige regionale, nationale als internationale verkeer. Ook is dan een betere en kortere aansluiting mogelijk op de andere grote verkeersaders.	Zie Algemeen A. Oosttangent.
2. De optie van aanleg van de Randweg A2 in een verdiepte ligging (tunnelbak) is nog steeds niet serieus onderzocht. Met name is door het bevoegd gezag niet ingegaan op de voordelen van de verdiepte ligging, zoals milieubescherming, ruimtebesparing, zandwinst en mogelijkheden van overbouwing.	Zie Algemeen C. Tunnelvariant.
3. Uit het Ontwerp-tracébesluit is op te maken dat de nieuw aan te leggen parallelwegen langs de wijk Ooievaarsnest de Ulenpas niet op maaiveldhoogte zullen kruisen, maar een aantal meters hoger. Dit is ongewenst uit visueel oogpunt en uit milieuoogpunt. In het beleid van de gemeente Eindhoven past dat de onderdoorgang onder de A2 alleen voor fietsverkeer nodig is. Indien de parallelwegen gewoon op maaiveldhoogte aangelegd zouden worden, dan kan het fietsverkeer ter plaatse via een eenvoudige fietsenonderdoorgang passeren.	Uitgangspunt bij het ontwerp is dat alle doorrijhoogten in de bestaande onderdoorgangen gehandhaafd blijven. De Ulenpas is op dit moment toegankelijk voor alle verkeer en daarom liggen zowel de hoofdrijbanen als de parallelbanen verhoogd. Overigens is een fietstunnel onder maaiveld i.v.m. sociale onveiligheid minder gewenst. Visueel betekent het op maaiveld leggen van de parallelbanen dat ze dichterbij de bebouwing komen; ook de geluidsschermen worden hoger. Dit is de reden dat ze bij Voldijn juist hoog gelegd zijn i.p.v. laag zoals oorspronkelijk in het MMA stond. De ruimte van de taluds ligt nu tussen de weg en de bewoning in waardoor het geheel beter ingeplant kan worden. Bij Ulenpas kunnen de parallelbanen bovendien niet naar maaiveld omdat ze richting de Hogt moeten klimmen.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
4. Uit het Ontwerp-tracébesluit blijkt dat in de directe omgeving van de wijk Ooievaarsnest een zeer groot aantal bomen gekapt zullen moeten worden voor de aanleg van de parallelwegen. De natuurcompensatie hiervoor zal plaatsvinden bij Batadorp en Leenderheide. Dit is onaanvaardbaar. Het is in het belang van de bevolking van Eindhoven-Zuid dat als buffer tegen de uitgebreide verkeersoverlast en als compensatie voor het verloren gegane groen zoveel mogelijk bomen in de directe omgeving worden aangeplant. Er is nog voldoende ruimte, bijvoorbeeld op de stroken langs de nieuw aan te leggen wegen en op de velden richting A67/Nat Lab.	Ingevolge de principes van natuurcompensatie hoeven de te compenseren bomen niet binnen hetzelfde gebied te worden teruggeplant. Alleen indien bomen gekapt worden op locaties die vallen binnen de gebieden die door de provincie zijn aangeduid als Groene Hoofdstructuur worden zij binnen dat aangewezen natuurcompensatiegbied teruggeplant. Naast natuurcompensatie op de locaties Leenderheide en Batadorp wordt in totaal 18,2 hectare begroeiing teruggeplant langs de weg (zie landschaps- en compensatieplan blz. 21). Een deel hiervan wordt aangeplant langs de weg bij Ooievaarsnest.
5. Het onderzoek naar de luchtkwaliteit is volstrekt willekeurig verlopen, met name met betrekking tot de (toekomstige) neerslag van kankerverwekkende fijne stofdeeltjes. De neerslag van fijne stofdeeltjes is van een groot aantal factoren afhankelijk, zoals intensiteit en snelheid van het verkeer, temperatuur, windrichting en afstand tot de weg. Om de conclusie te trekken dat aan de normen voldaan zal worden is onvoldoende gemeten, zowel in aantal metingen als in variatie van de metingen naar tijdstip van de dag, naar seizoen en naar afstand tot de weg.	Het onderzoek naar de luchtkwaliteit heeft plaatsgevonden op basis van berekeningen. De wijze van berekenen sluit direct aan bij hetgeen hierover is geregeld in de nieuwe Europese normen inzake Luchtkwaliteit zoals ook opgenomen in het Besluit Luchtkwaliteit Bij de berekeningen is uitgegaan van de locale omstandigheden zoals verkeersintensiteiten, verkeerssamenstelling en gemiddelde klimatologische omstandigheden.
6. Het rapport over het onderzoek naar de luchtkwaliteit heeft niet ter inzage gelegen. Voor veel burgers is hiermee een barrière opgeworpen om het onderzoek te kunnen beoordelen. De inspraakprocedure is om deze reden ondeugdelijk en dient opnieuw te worden uitgevoerd.	De samenvatting met uitgangspunten, de voornaamste conclusies en tabellen ingevolge het Rapport Luchtkwaliteitsberekening langs de A2 Randweg Eindhoven, zoals dat in november 2001 is uitgevoerd zijn ten behoeve van belanghebbenden opgenomen in bijlage 8, behorend bij het (Ontwerp)Tracébesluit. Dit opdat eenieder hiervan kennis kan nemen. Om praktische redenen is niet ieder rapport waaruit gegevens voor het (Ontwerp) Tracébesluit zijn betrokken in zijn geheel ter inzage gelegd. Wel zijn die rapporten openbaar. Daarom is aan elk verzoek om toezending van het rapport inzake Luchtkwaliteit gehoor gegeven.
7. Ten onrechte worden in alle publicaties rond het Ontwerp-tracébesluit alleen 'belanghebbenden' opgeroepen om hun reactie te geven. Indien het gaat om ruimtelijke ordening dient "eenieder" te worden opgeroepen om te reageren. Ongetwijfeld zijn velen hierdoor weerhouden. De inspraakprocedure is om deze reden ondeugdelijk en dient opnieuw te worden uitgevoerd.	Bij de terinzagelegging van het Ontwerp-tracébesluitwas het niet de bedoeling enkel belanghebbenden uit te nodigen hun zienswijzen op het Ontwerp-tracébesluit kenbaar te maken. Nog tijdens de inspraakperiode is daarom een rectificatie ten aanzien van de publicaties geplaatst waarin alsnog eenieder werd uitgenodigd zijn zienswijze schriftelijk dan wel mondeling kenbaar te maken. Aldus is eenieder in de gelegenheid geweest op het Ontwerp-tracébesluit te reageren.

Volgnummer: 13 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 28 januari 2002	**Afzender:** ZLTO mr. E.A.M. Leenaerts Postbus 430, 5500 AK Veldhoven *Namens*: Mikkers, W.J.H.M. Mikkers, Laarstraat 63, 5582 HL Waalre
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Het huisperceel van de heer Mikkers bevindt zich op de Laarstraat 63 en is 43 are en 95 centiare groot (kadestraal bekend gemeente Waalre sectie E nr. 1505). Op het perceel is een bedrijfswoning en stal gevestigd. Tot het huisperceel behoort tevens aansluitend een stuk grond waarop een silo ten behoeve van de opslag van maïs en voer is gelegen. Op de als bijlage toegevoegde kadastrale kaart is de ligging van de silo ingetekend. Het perceel en de omgeving daarvan is weergegeven in kaart 18 van de bijlagen van het Ontwerp-tracébesluit. Ten onrechte is de bij het huisperceel behorende silo niet op de kaart weergegeven. Deze silo is al meer dan 30 jaar onafgebroken in gebruik bij de boerderij en is op grond van art. 3:99 Burgerlijk Wetboek door middel van verjaring eigendom van de heer Mikkers geworden. Conform het huidige ontwerp zal als gevolg van de aanleg van het nieuwe traject de silo geamoveerd dienen te worden. Daardoor wordt de heer Mikkers aanzienlijk in zijn bedrijfsvoering beperkt. De silo is onmisbaar voor zijn melkrundveehouderij. Het vee staat zomer en winter op stal waardoor er veel opslagruimte noodzakelijk is. Omdat zijn huisperceel al klein is, zijn er geen andere mogelijkheden de silo te plaatsen.	Met belanghebbende zijn gesprekken gevoerd. Aangaande het verlies van opslag in het gedeelte van de silo wordt gezocht naar alternatieven. Met alternatieven worden bv. Voederbalen bedoeld. Het bedrijf wordt overigens door de rijksplannen niet zodanig aangetast dat het in het voortbestaan wordt bedreigd.Voor compensatie voor ontneming grond zie algemeen B. Schadevergoeding.
In het kader van de aanleg van de A67 is ten behoeve van de bereikbaarheid van zijn landbouwgrond een zandweg als ontsluitingsweg aangelegd. Deze ontsluitingsweg is conform het Ontwerp-tracébesluit tot inpassingszone aangemerkt en zal derhalve door de heer Mikkers niet meer gebruikt kunnen worden. Daardoor ontstaat schade voor de bedrijfsvoering. Het landbouwverkeer naar de tot het bedrijf behorende landbouwgronden dient aanzienlijk om te rijden en wordt verplicht door de woonwijk te rijden. Bovendien zal de toegang tot de silo geblokkeerd worden.	Voor de ontsluiting van het bedrijf hoeft deze zandweg niet gehandhaafd te worden. Er zijn andere ontsluingsmogelijkheden richting prof.Holstlaan, namelijk de Laarstraat/ Burg. Mollaaan. Voor eventuele omrijschade wordt verwezen naar Algemeen B. Grondverwerving .De genoemde silo blijft ongewijzigd bereikbaar.
Zonder gebruik van de silo en de ontsluitingsweg is het bedrijf niet meer exploitabel. De heer Mikkers verzoekt u derhalve het plan zodanig aan te passen dat zowel het gebruik van de silo als de ontsluitingsweg gehandhaafd blijven. Mocht dit niet mogelijk zijn, dan verzoekt de heer Mikkers u om met hem in onderhandeling te treden omtrent opkoop van zijn bedrijf, aangezien dan verplaatsing de enige mogelijkheid is om het bedrijf te continueren.	Met belanghebbende zijn gesprekken gevoerd. Ter compensatie van het verlies aan grond wordt getracht een kavelruil met derden op te zetten.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Ten behoeve van de bewoners van de Laarstraat 46 zijn in het Ontwerp-tracébesluit aanpassingen voorgesteld met het oog op behoud van een opstal. De heer Mikkers verzoekt u te onderzoeken of de in het kader daarvan geprojecteerde onderbreking van het profiel van sloot en groenvoorziening tot (extra) overlast voor de heer Mikkers kan leiden en met in inachtneming van de onderzoeksresultaten het besluit op dit punt te heroverwegen.	De onderbreking van het profiel van sloot en groenvoorziening zal niet tot overlast van belanghebbende lijden.
2. De tot het bedrijf van de heer Mikkers behorende landbouwgronden zijn bestemd voor de aspergeteelt. Deze percelen zijn weergegeven op de Bijlagen bij het Ontwerp-tracébesluit op kaart 18. Door de geplande aanleg wordt een deel van het perceel doorkruist (kadastraal bekend gemeente Gestel sectie E nr. 2916). De heer Mikkers verzoekt u de schade als gevolg daarvan te compenseren. Hij brengt daarbij onder uw aandacht dat deze percelen vanwege de uitstekende landbouwkundige staat ten behoeve van de aspergeteelt en de ligging in nabijheid van zijn bedrijf van grote waarde voor de bedrijfsvoering zijn.	Met belanghebbende zijn gesprekken gevoerd. Ter compensatie van het verlies aan grond wordt getracht een kavelruil met derden op te zetten.
3. De tot het bedrijf van de heer Mikkers behorende pachtgronden (kadestraal bekend gemeente Aalst sectie A nr. 2418), ook bekend als “Leender fietspad” worden op de bijlagen bij het Ontwerp-tracébesluit op kaart 20 weergegeven. Deze gronden worden thans in het kader van het Landschaps- en compensatieplan Randweg Eindhoven, als natuurcompensatie gebied bestemd. Van de in totaal 22 hectare door het bedrijf gebruikte grond bestaat circa 7 hectare uit eigendom en 4 hectare reguliere pacht. Deze 11 hectare vormen de vaste basis voor de continuïteit van het bedrijf. Door daarvan 4 hectare uit de landbouw weg te bestemmen wordt het bedrijf in zijn voortgang bedreigd. De heer Mikkers verzoekt u derhalve deze landbouwgrond ten behoeve van de landbouw te behouden.	Planologisch gezien zijn de betreffende percelen voor toekomstige natuurdoelen bestemd. Op enkele andere percelen in de directe nabijheid is reeds natuur gerealiseerd. De percelen maken onderdeel uit van een groter geheel dat de natuurgebieden bij Leenderheide verbindt richting Leenderbos. De natuurcompensatie vindt aangrenzend aan de aantasting bij Leenderheide plaats, waardoor de natuurwaarden van het hele gebied op peil blijven. De begrenzing van de locatie voor compensatie is na overleg met gemeente en provincie tot stand gekomen. Voor compensatie voor ontneming grond zie algemeen B. Schadevergoeding.

Volgnummer: 14 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 29 januari 2002	**Afzender:** CDA-Waalre P.J. Remmen Juliana de Lannoylaan 37 5582 EA Waalre
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. De reconstructie van de A2/A67 heeft voor de gemeente Waalre en haar bewoners ingrijpende gevolgen. CDA-Waalre probeert, met name middels haar vertegenwoordiging in de gemeenteraad, op te komen voor de belangen van de burgers. Het Ontwerp-tracébesluit kan op een groot aantal punten interfereren met punten in het (verkiezings)programma van CDA-Waalre voor de periode 2002-2006 en in verband met de politieke duidelijkheid is het derhalve van belang over de raakpunten maximale duidelijkheid te verkrijgen. We willen bij deze nog een aantal vragen stellen. Op een aantal plaatsen worden voor fietsers nieuwe voorzieningen aangelegd of bestaande voorzieningen aangepast om de rijksweg A2/A67 te kruisen. Het kan hierbij om relatief lange fietstunnels gaan, bijvoorbeeld onder knooppunt de Hogt. - Hoe wordt de veiligheid in de (zeer lange) fietstunnels en andere doorgangen gegarandeerd? - Wordt hiermee bij de geplande reconstructie van de A2/A67 al rekening mee gehouden? - Is het een zaak die onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat valt of moet dit (op termijn) lokaal/regionaal worden opgelost? - Hoe is de coördinatie tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de betrokken gemeenten op dit punt? - Zijn er nog andere consequenties voor bestaande fietsroutes door wijzigingen in het tracé, zo ja hoe zijn of worden deze wijzigingen geregeld?	De onderdoorgangen worden aanzienlijk langer. De huidige, ruim gedimensioneerde breedte blijft hierbij in elk geval beschikbaar. In de uitwerking van het ontwerp wordt in elk geval gezorgd voor voldoende lichttoetreding dan wel verlichting en een overzichtelijke inrichting zonder 'verschuilhoeken'. Dit geld zowel voor de doorgangen zelf als voor aanloop hier naar toe. Indien de situatie daartoe aanleiding geeft zal in samenwerking met de gemeente gezocht worden naar aanvullende veiligheidsmaatregelen. - In het (Ontwerp)Tracébesluit is hiervoor de noodzakelijke ruimte opgenomen. - Het project wordt onder verantwoordelijkheid van het ministerie gerealiseerd, echter in samenspraak met betrokken gemeenten, de SRE, de provincie en het waterschap De Dommel. - Hiertoe wordt zowel op bestuurlijk als ambtelijk niveau overleg gevoerd. - De bestaande fietsroutes blijven in takt. De belangrijkste wijziging is het toevoegen van een extra fietspad ter hoogte van De Hogt langs de Dommel.
2. In het Ontwerp-tracébesluit is een aansluiting op de Philips-campus voorzien. In verband hiermee is aan de zuidzijde van de rijksweg volgens de tekeningen een oprit voorzien voor het verkeer in oostelijke richting. In de plannen van de gemeene Waalre zou het kunnen passen om aan de zuidzijde van de A2 (tegenover de Philips-campus en in de nabijheid van de A2/A67) een industrieterrein te projecteren. Zouden de aansluitingen ten behoeve van de Philips-campus ook gebruikt c.q. uitgebreid kunnen worden om (vracht)verkeer dat afkomstig is van een toekomstig industrieterrein op het grondgebied van de gemeente Waalre toegang te geven tot de A2/A67? Dit vrachtverkeer dient immers bij voorkeur geweerd te worden uit de kernen van de dorpen Aalst en Waalre en een directe toegang tot de A2/A67 zou in dit verband een oplossing kunnen zijn.	De aansluiting Philips is exclusief bedoeld voor de Campus en is derhalve niet bestemd voor een verbinding naar het zuiden. Er zijn op dit moment geen concrete plannen voor ontwikkelingen ten zuiden van de weg. Ter zake van het realiseren van nieuwe aansluitingen voert het Rijk een terughoudend beleid. In paragraaf 5.2 van het (Ontwerp) Tracébesluit is reeds aangegeven hoe hier mee wordt omgaan. Het uitbouwen van de in het kader van het Tracébesluit te realiseren aansluiting Philips High Tech Campus (PHTC) is een andere zaak.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Zijn de kosten voor de eerder genoemde aansluiting onderdeel van het tracé(besluit) of zouden deze kosten geheel ten laste van de gemeente Waalre komen? Hoe is exact de besluitvormingsprocedure rond de aanpassing van een (toekomstige) aansluiting?	Deze aansluiting wordt aangelegd op kosten van Philips ten behoeve van het PHTC. Bij de instemming van een exclusieve aansluiting PHTC is door de minister aangegeven dat het in standhouden van het exclusieve karakter een verantwoordelijkheid is van Philips en de gemeente Eindhoven. Uitbreiding van de aansluiting PHTC aan de zuidzijde is derhalve enerzijds een verantwoordelijkheid van Philips en de gemeente Eindhoven, anderzijds is instemming noodzakelijk van de Minister van Verkeer en Waterstaat. Hierbij is het noodzakelijk nut/noodzaak in beeld te brengen, aan te geven welke alternatieven zijn onderzocht en de gevolgen voor het milieu in kaart te brengen. Indien dit onderzoek inderdaad de oplossing ondersteunt en de minister positief besluit, zal het duidelijk zijn dat financiering van aanpassingen aan de aansluiting en het realiseren van de verbinding met het onderliggend wegennet besluitvorming voor rekening van de initiatiefnemer zijn.
3. Tijdens de hoorzitting op 15 januari 2002 is gebleken dat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zich betrekkelijk verre wil houden van de regionale verkeersproblematiek, met name het noord-zuid verkeer over de N69 Eindhoven-Valkenswaard-Belgische grens v.v.. Hiervoor zullen inderdaad in regionaal verband oplossingen gevonden moeten worden. Een van de varianten hiervoor is het zogenaamde Keersopperdreeftraject, dat ergens ten westen of ten oosten van knooppunt de Hogt op de A2/A67 moet aansluiten. Valt het traject op de A67 ten westen van knooppunt de Hogt geheel buiten het huidige Ontwerp-tracébesluit? Zijn een ASML-aansluiting en een hierbij passende mogelijke aansluiting van het Keersopperdreeftraject ergens in de plannen meegenomen?	Het traject van de A67 valt voor zover niet op de (Ontwerp)Tracébesluitkaarten 3 en 4 aangegeven is geheel buiten het (Ontwerp) Tracébesluit. Ten aanzien van een eventuele aansluiting ASML is beoordeeld dat het technisch mogelijk is deze aansluiting te realiseren mits deze aansluiting ten westen van de Runstraat wordt geprojecteerd. Met het Keersopperdreeftraject is verder geen rekening gehouden.
4. In het Ontwerp-tracébesluit wordt betrekkelijk veel informatie gegeven over de geluidsbelasting langs het tracé en de te treffen maatregelen. Is het mogelijk om een meer concreet overzicht te krijgen welke geluidsschermen geplaatst worden langs de zuidzijde van de A2/A67 (het gebied van de gemeente Waalre), in welk stadium van de reconstructie dit zal gebeuren, hoe deze geluidsschermen zijn geconstrueerd en wat het te verwachten effect is?	In het akoestisch onderzoek zijn hoogte en lengte van de schermen weergegeven. In het landschaps- en compensatie wordt aangegeven in hoeverre gebruik gemaakt wordt van transparante materialen (bladzijde 29). De vormgeving van de schermen wordt in een later stadium vastgesteld. Hierbij worden omwonenden betrokken. Voor zover mogelijk worden de geluidsschermen geplaatst voorafgaand aan openstelling van delen van de gereconstrueerde weg. Per locatie is dit weer afhankelijk van de verkeersfasering. Het effect van de afscherming is weergegeven in het akoestisch onderzoek wat als bijlage bij het (Ontwerp)Tracébesluit hoort.
5. Is de aanname juist dat bij het huidige Ontwerp-tracébesluit op geen enkele wijze rekening is gehouden met een mogelijke spoorbaan (Antwerpen-Ruhrgebied) langs de snelweg en de gevolgen hiervan voor de woningen in de wijk Voldijn te Aalst?	Ja, dit is juist, aangezien er nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden over deze mogelijke spoorlijn.

Volgnummer: 15 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 30 januari 2002	**Afzender:** A.A. van Oers Verzetsheldenlaan 42 5626 GH Eindhoven

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Ik ben eigenaar van een drietal percelen welke gelegen zijn nabij het knooppunt Batadorp, kadastraal bekend gemeente Best sectie F 230, 390 en 757, gezamenlijk groot 4.07.95 hectare. Op kaart 5, wegvak A58 Ekkersweijer - Batadorp van het Ontwerptracébesluit is aangegeven dat men voornemens is deze percelen voor natuurcompensatie te ontwikkelen. Dit betekent dat de percelen F230 en 390 in zijn geheel en het perceel F757 voor ongeveer de helft binnen het tracé gaan vallen. Ik verzoek u de plangrens in te perken tot de feitelijke uitbreiding ten behoeve van 'verkeersdoeleinden', zoals aangeduid op voornoemde kaart. Dit betekent dat de beoogde natuurcompensatie op mijn eigendommen dient te vervallen. Het is dan niet nodig/noodzakelijk om mijn percelen op te nemen in het tracé. Natuurontwikkeling is op deze locatie namelijk niet passend. Voor de argumentatie verwijs ik naar een kopie van een brief d.d. 24 september 2001 die ik als bijlage heb meegestuurd. Dit betreft mijn zienswijze inzake het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Best wat 29 augustus 2001 ter inzage is gelegd en dus thans in procedure is. Deze zienswijze geeft een duidelijk beeld van mijn bedenkingen tegen de beoogde natuurcompensatie volgens het Ontwerp-tracébesluit. Volledigheidshalve geef ik hieronder enkele argumenten uit de bijgevoegde brief hieronder weer: Het huidige streekplan bestemt de genoemde percelen tot 'Centraal Stedelijk gebied'. De definitie van 'Centraal Stedelijk gebied' is "een gebied binnen de stadsregio (Eindhoven), waarbinnen de uitbreiding van het stedelijk gebied moet plaatsvinden". De beoogde natuurcompensatie in het Ontwerp-tracébesluit is strijdig met de in het streekplan aangegeven structuur. Daarnaast is de stedelijke en infrastructurele invloedsfeer in het onderhavige gebied dermate groot dat men niet meer kan spreken van een groene gordel. Ter verduidelijking zie bijgevoegde kaart. Ten gevolge van voornoemde begrenzingen en versnippering is er géén sprake van een reële verbindingszone. Het is niet aangetoond dat de beoogde ontwikkeling van natuur (volgens het Ontwerptracébesluit) op mijn percelen nodig/noodzakelijk is.	In het huidige streekplan vallen de bedoelde percelen in het 'zoekgebied waterberging'. Waardoor ze minder geschikt worden voor stedelijke ontwikkelingen. Een deel van de percelen wordt in het (Ontwerp)Tracébesluit als waterberging voor afstromend wegwater bestemd. Deze functie kan gepaard gaan met de functie natuur. De reden om ook enkele andere percelen in het (Ontwerp)Tracébesluit op te nemen is de strategische ligging van de percelen tussen de natuurontwikkeling bij Batadorp, de plassen bij de Ploegstraat en de natuurgebieden bij Ekkerswijer en de Nieuwe heide. Juist deze smalle corridor op de overgang van de Midden-Brabantse dekzandrug en de Ekkersrijt is van groot belang voor de natuur in een zich steeds verder verstedelijkende omgeving. De ruimte die nodig is om de Pendelweg te realiseren is niet opgenomen in het (Ontwerp)Tracébesluit. Ook bij de aanleg van de Pendelweg dient rekening gehouden te worden met de (potentiële) natuurkwaliteiten van dit gebied. Bij de spoorverbreding ter plaatse is overigens al rekening gehouden met de kwaliteit van het gebied door de aanleg van een faunapassage. Overleg met betrokken familie heeft plaatsgevonden. De familie oefent zelf geen agrarisch bedrijf uit. De gronden worden verpacht aan derden. Voor schadeloosstelling zie Algemeen B. Grondverwerving.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Op het perceel grenzende aan de oostzijde van het perceel F 390 is ook natuurcompensatie beoogd. Ook hier is sprake van onverantwoorde inpassing van natuur, daar in de nabije toekomst de zogenaamde Pendelweg wordt gerealiseerd op het onderhavige perceel. Deze weg gaat het bedrijventerrein Breeven (gemeente Best) verbinden met het in aanbouw zijnde bedrijventerrein van de gemeente Eindhoven. Ten noordoosten van het perceel F 390 is reeds ca. 3 hectare bos gerooid teneinde deze weg te realiseren! Kennelijk is er in het onderhavige gebied geen sprake van een zwaarwegend belang uit het oogpunt van natuurbehoud.	
Natuurcompensatie op andere locaties langs het tracé kan een duidelijke meerwaarde vertonen in vergelijking met de beoogde compensatie zoals op kaart 5 is aangeduid. Te denken valt onder andere aan het gebied ten westen van de A2, tussen het Beatrixkanaal en de A2 in. Natuurontwikkeling op deze locatie ligt meer voor de hand, de ontwikkeling van natuur kan namelijk prima aansluiten op de bestaande natuur: de Oirschotse Heide. Momenteel vindt aan deze zijde al natuurontwikkeling plaats als compensatie van het in ontwikkeling zijnde PIROC terrein (het rijopleidingscentrum van het ministerie van Defensie). Dit zou betekenen dat in samenhang met natuurcompensatie voor de verbreding van de Randweg Eindhoven er een groot aaneengesloten gebied met hoogwaardige natuur- en landschapselementen ontstaat. Hierdoor wordt op die locatie op een verantwoorde wijze bijgedragen aan de versterking van de Groene Hoofdstructuur.	

Volgnummer: 16

Afzender:
C.F.E. Smulders
Eckartseweg Zuid 189
5623 PB Eindhoven

Kenmerk: -
Gedateerd: 31 januari 2002

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. De minst ingrijpende omleiding is vanaf aansluiting Kennedylaan noord richting kanaal naar Son en naar Aarle Rixtel, van daar uit richting Bakel om Helmond heen en dan de aansluiting richting Asten aansluitend op de weg naar Venlo. Ik adviseer de weg zoveel mogelijk langs het kanaal te laten lopen waardoor geen of zo weinig mogelijk natuur- en milieuschade ontstaat.	De beschreven variant lijkt op een van de varianten zoals in het kader van de NNI is onderzocht. Zie hiervoor Algemeen A. Oosttangent

Volgnummer: 17 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 4 februari 2002	**Afzender:** Nederlandse Gasunie E.H. Boer Postbus 19 9700 MA Groningen
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. In het betreffende gebied ligt een aantal regionale gastransportleidingen van N.V. Nederlandse Gasunie. Het verbeteren van het wegenstelsel rond Eindhoven is ten gunste van het transport over de weg dat niet ten koste mag gaan van de gelijkwaardige vierde transportmodaliteit, het transport per buisleiding. Wij stellen het op prijs indien rekening wordt gehouden met de belangen van onze maatschappij.	Met kruisende kabels en leidingen wordt bij de verdere planuitwerking rekening gehouden. Hiervoor zal het noodzakelijke overleg tijdig worden opgestart.

Volgnummer: 18 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 4 februari 2002	**Afzender:** C.L. Verleg Severeind 11 5502 PW Veldhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Als gevolg van de nieuwe randweg vervalt de huidige ligging van de Peter Zuidlaan. Ik heb bezwaar tegen het opschuiven van de Peter Zuidlaan in westelijke richting, met name het gedeelte tussen de Blaarthemseweg en de uitrit Burghoutspark.	In principe dient elke parallelweg, elk fiets- en/of voetpad wat door de plannen van het project moet verdwijnen door de veroorzaker te worden hersteld. Dus ook de Peter Zuidlaan. Wel is het mogelijk alternatieven te zoeken, die het mogelijk maken het betreffende gebied te blijven ontsluiten. Deze alternatieven dienen doorgesproken te worden met betrokkenen. Een van de betrokkenen is de gemeente Veldhoven. Overleg hiermee heeft geresulteerd in het verschuiven van de Peter Zuidlaan. Het opheffen van de Peter Zuidlaan is volgens de gemeente Veldhoven niet mogelijk in verband met bereikbaarheid van de aangelegen sportaccommodatie.



Volgnummer: 19 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 4 februari 2002	**Afzender:** Kamer van Koophandel Oost-Brabant Drs. B.A.S. Pollmann Postbus 735 5600 AS Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. De problemen op de A2 zullen de komende jaren verder verergeren en ontoelaatbare vormen aannemen. In dit verband juichen wij ten zeerste de pogingen toe om op korte termijn tot een vergroting van de wegcapaciteit te komen door verbreding tot 2x3 rijstroken. Het Rijk heeft in het kader van de Tangenten-studie Endhoven aangegeven dat verbreding van de randweg tot 4x2 noodzakelijk en afdoende is om de problemen op te lossen. Dit is echter onvoldoende: de capaciteit in de noord/zuid richting langs Eindhoven zal hoger dienen te zijn dan vier doorgaande stroken en vier lokale/regionale met een beperkt aangepast profiel. In maart 2001 is dit in de reactie op het concept Ontwerp-tracébesluit aan de minister kenbaar gemaakt. De oplossing dient niet gezocht te worden in een nog verdergaande verbreding van de Westtangent dan de oorspronkelijk aangegeven 4X2, maar dat verdere verbreding aan de oostzijde van de stadsregio moet worden gezocht. Een ruitstructuur rond het stedelijk gebied Eindhoven/Helmond zal veel problemen op het onderliggende wegennet oplossen en zal een structuur genereren welke soelaas biedt voor een effectieve en efficiënte ruimtelijke ontwikkeling van het gehele stedelijke gebied. Met een uitvoering van 4x2 rijstroken zal een goede inpassing van deze verbrede structuur in het stedelijk gebied nog haalbaar zijn. Een nog verdere verbreding zal de leefbaarheid rond het tracé te veel aantasten. Beperkte uitbreiding lijkt alleen haalbaar op het drukste tracé tussen Batadorp en Eindhoven Centrum/Strijp. Een ander voor de Kamer van Koophandel wezenlijk aspect vormt de calamiteit-bestendigheid. Dit aspect is met een alternatief aan de oostzijde van de stadsregio geholpen. De cijfers van de laatste drie jaar laten zien dat afdoende aandacht voor dit asapect bepaald geen overbodige luxe is. Met name het massale vrachtverkeer zorgt regelmatig voor ongevallen welke niet alleen ernstig van aard zijn, maar ook tot langdurige stemmingen leiden. Wij betreuren dan ook dat de politiek niet bij machte is geweest deze verkokerde benadering van de bereikbaarheidsproblemen in de regio los te laten. Op grond van bovenstaande constateringen maken wij bezwaar tegen het voorliggende Ontwerp-tracébesluit en adviseren wij alsnog een ruitstructuur met prioriteit op de agenda te zetten. Overleg met ondernemersverenigingen langs het tracé heeft geleid tot een drietal specifiekere opmerkingen:	In de Trajectnota/MER staat beschreven dat een 4x2 oplossing niet afdoende is om de verkeers- en vervoersproblemen op te lossen. Dit blijkt ook uit het in de Trajectnota/MER opgenomen MMA-oplossing met tussen de acht en twaalf rijstroken, zoals in het (Ontwerp)Tracébesluit nader is uitgewerkt. Het pleidooi voor de volledige ruit is reeds in het standpunt van mei 2000 weerlegt. Zie ook Algemeen A. Oosttangent, waarin de relatie is gelegd tussen de NNI en het SRE-initia-tief tot nadere studie om de regionale verkeers- en vervoersproblematiek aan de oostzijde van Eindhoven in kaart te brengen.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Er wordt groot belang gehecht aan het open houden van de mogelijkheid om de Meerenakkerweg aan te sluiten op de A2 als aansluiting voor het bedrijventerrein de Hurk.	Er wordt aandacht gevraagd voor het moge-lijk realiseren van een extra aansluiting nabij de Meerenakkerweg. Zoals in paragraaf 5.2 van (Ontwerp)Tracébesluit is aangeven is het tech-nisch mogelijk aldaar een aansluiting te realis-eren.
2. Voor de bereikbaarheid van Eindhoven zijn de parallelwegen van enorm belang. De kwaliteit van deze wegen dient dan ook aan hoge eisen te voldoen. De versoberingronde heeft er helaas toe geleid dat zowel vluchtstrook als signalering zijn komen te vervallen. Dit is niet acceptabel. Met name de signalering is voor een efficiënte verkeersafwikkeling onmisbaar. De weg met smalle stroken is storingsgevoelig en dient zowel met vluchtstrook als signaler-ing te worden uitgevoerd.	De parallelwegen zijn ontworpen als 80 km/uur weg. De benodigde rijstrookbreedte is een direct gevolg van deze snelheid. Met een lagere ontwerpsnelheid kan, omdat de vetergang dan geringer is, bij een gelijkblijvende veiligheid de rijstrook smaller zijn. De toegepaste rijstrook-breedte is afgestemd op deze ontwerpsnelheid van 80 km/uur. Signalering wordt voor 80 km/uur wegen niet noodzakelijk geacht. Het verschil in snelheid tussen verkeer in vrije afwik-keling en congestieverkeer is op deze wegen veel kleiner dan op autosnelwegen. Door de vele op- en afritten is de bereikbaarheid van de parallelbanen voor hulpverleners vanaf het onderliggende wegennet behoorlijk. Bij calamiteiten is het gewenst dat het verkeer op de parallelbaan zich uiterst links en rechts opstelt en zo in het midden een strook voor de hulpver-leners vrijhoudt. De verhardingsbreedte van de parallelbanen is hiervoor voldoende. Daarnaast worden voor voertuigen met pechvluchthavens aangelegd. Ten aanzien van het calamiteitenbeleid wordt bovendien verwezen naar de maatregelen die in samenspraak met de hulpdiensten worden uitgewerkt. Het betreft de realisatie van een aantal flexibele doorsteken die in geval van calamiteiten afdoende zijn om snel en veilig de plaats van het ongeval te bereiken. Over de locaties van de flexibele doorsteken, gelegen tussen hoofd- en parallelrijbaan, is inmiddels overeenstemming bereikt met de hulpdien-sten. De vormgeving van deze doorsteken zal in het kader van de voorbereiding nader met de hulpdiensten worden uitgedetailleerd.
3. In het Ontwerp-tracébesluit krijgt de afslag bij Philips de benaming 'Sportbos'. Wij hebben hier bezwaar tegen omdat de afslag specifiek en uniek voor Philips is. De afslag mag geen aanduiding krijgen die verwarring wekt voor de bereikbaarheid van het direct aansluitende sportcomplex van Eindhoven Zuid. Dit complex is het grootste van Zuid-Nederland en trekt veel bezoekers van buiten de regio. De aanduiding 'Sportbos' zal hier-door tot ongewenste verkeersbewegingen leiden.	De benaming Sportbos is in dit kader inderdaad ongelukkig gekozen. De definitieve benaming van de afritten zal in overleg met de betrokken gemeentebesturen worden vastgesteld. Voor alsnog is in het Tracébesluit sprake van de aansluiting Philips High Tech Campus.



Volgnummer: 20 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 4 februari 2002	**Afzender:** Vereniging Poot van Metz Veldhoven J. Kasdorp Severeind 5 5502 PW Veldhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Oosttangent Wij blijven pleiten voor een oosttangent. De milieuargumenten die men aanvoert in het Ontwerp-tracébesluit worden tenietgedaan doordat er toch een regionale weg ten oosten van Eindhoven moet komen (regionale financiering), met alle negatieve gevolgen van dien voor de natuur. Bij een oosttangent zijn er voldoende rijksmiddelen om het kwetsbare gebied te ontzien door ondertunneling. Met regionale financiering zien wij dit niet gebeuren. Daarnaast staat bij calamiteiten op de hele noord/zuid verbinding en een groot gedeelte van de oost/west verbinding het verkeer stil. Het is juist dit verkeer dat vanuit de grote havengebieden een groot internationaal achterland bevoorraadt. Wij blijven bezwaar maken tegen het feit dat op basis van onvolledige en niet correcte informatie de oosttangent als goede oplossing wordt afgewezen. Het niet aanleggen van de oosttangent belet een integrale en internationale oplossing van de verkeersproblematiek tot in lengte van jaren.	Zie A. Algemeen Oosttangent.
2. Afwijking Meest Milieuvriendelijk Alternatief In de Trajectnota/MER Tangenten Eindhoven is ter hoogte van de Poot van Metz gesproken over 4x2 rijbanen. In het Ontwerp-tracébesluit wordt er ruimte gereserveerd voor 4x3 rijbanen binnen het dwarsprofiel van de 'originele MMA'. Reeds in een eerder stadium hebben wij bezwaar gemaakt tegen de beperkte keuzemogelijkheden (geen poosttangent) en hebben tevens noodgedwongen gekozen voor de 'beste variant': de MMA. Deze variant is in het Ontwerp-tracébesluit verder uitgekleed en lijkt niet meer op de oorspronkelijke MMA. In onze ogen heeft de Minister voor een andere variant gekozen, waarover geen inspraak is geweest. We hebben tevens bezwaar gemaakt tegen het veel te grote ruimtebeslag van het dwarsprofiel. De reactie hierop was dat in het Ontwerp-tracébesluit een oplossing zou worden uitgewerkt met minder ruimtebeslag. Nu blijkt echter dat bezuinigd is op het groen, maar dat er opeens ruimte is voor 4x3 banen. Dat is vier rijbanen extra. Het veel te grote ruimtebeslag wordt gehandhaafd, waarbij de invulling veel meer geluid- en milieuschade teweeg brengt. Wij vinden het uitgangspunt 4x2 een wezenlijk groot verschil ten opzichte van de mogelijkheid 4x3! Met name de consequenties hiervan voor de aantasting van de leefomgeving: te groot breedteprofiel, uitlaatgassen, geluidsoverlast, hoge snelheden en eventueel nog hogere schermen. Een extra procedure voor uitvoering van de extra verbreding maakt hierin geen verschil.	In het dwarsprofiel is de robuustheid, zoals verwoord in het Standpunt, verwerkt. Deze uitbreiding van een rijstrook per rijbaan wordt gevonden in de bermen van de 4x2-oplossing. Extra breedte in het dwarsprofiel ten behoeve van de derde rijstrook is dus niet aanwezig en dus ook niet in het plan opgenomen. De minister is overigens niet bevoegd deze derde rijstrook zonder meer aan te leggen. Immers voordat de minister daartoe kan overgaan dient de daartoe geëigende besluitvormingsprocedure te worden doorlopen waarin de belangen van derden worden afgewogen tegen het belang dat gepaard gaat met de aanlag van de derde rijstrook. In deze afweging worden tevens de belangen in verband met milieu en geluid betrokken. Daarom maakt het volgen van een dergelijke besluitvormingsprocedure wel degelijk verschil.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
3. Snelheid hoofdrijbanen wordt 120 km/uur Wij willen 90 km/uur op de hoofdrijbanen om zodoende een betere doorstroming, minder geluid en minder uitstoot te bewerkstelligen. Wij maken bezwaar tegen de verhoging van de maximumsnelheid op de hoofdrijbanen van 100 km/uur (zoals in de MMA-variant) naar 120 km/uur en eisen dat de snelheid wordt beperkt tot 90 km/uur.	De ontwerpsnelheid van 120 km/uur komt rechtstreeks voort uit het Standpunt. In het Standpunt is aangegeven dat in verband met de scheiding van doorgaand en overig verkeer wordt gekozen voor een ontwerpsnelheid van in principe 120 km/uur en op de parallelbaan in principe 80 km/uur. Daarnaast bestaat er een nadrukkelijke keuze om deze scheiding ook te laten doorwerken in de vormgeving van de hoofdrijbaan als achterlandverbinding en de parallelbaan met een meer stedelijke functie. Voor de berekening van de geluidsbelasting worden drie categorieën onderscheiden; personenauto's, middelzware vrachtauto's en zware vrachtauto's. Door een verlaging van de maximum snelheid op de doorgaande rijbanen, van 120 km/uur naar 90 km/uur wordt voor de berekening alleen de categorie personenauto's de snelheid verlaagd. Voor de overige twee categorieën wordt al uitgegaan van een snelheid van 90 km/uur. Aangezien deze laatste twee categorieën maatgevend zijn bij de geluidsberekening, levert een snelheidsverlaging per saldo weinig op.
4. Parallelweg: klein Tirol De maaiveldligging van de parallelbanen wordt over een relatief korte lengte (1500 meter) onderbroken door vier kunstwerken. Dit heeft tot gevolg een golvend traject en 'golvende' geluidsschermen met 'dode' hoeken. Onze ervaring is dat geluid van 'opzij' nog harder aankomt dan het geluid dat van rechts achter onze woningen komt. Wij vragen ons af of in de geluidsmodellen ook rekening is gehouden met heuvelachtige trajecten, zodat men ook de maximale 55 dB(A) kan garanderen op elke plaats langs de woonhuizen/school. Met name zijn we huiverig voor het geluid, de extra uitstoot van uitlaatgassen en de grotere congestiekans veroorzaakt door het afremmend en optrekkend (vracht)verkeer voor de verkeerslichten bij de diverse afslagen. Wij eisen dat de maximaal gestelde geluid- en milieuwaarden uit het Ontwerp-tracébesluit minimaal gehandhaafd zullen worden.	De berekening van de geluidsbelasting zijn berekend met de Standaard Rekenmethode II (SRM II) uit het wettelijk vastgesteld Reken en Meetvoorschrift Verkeerslawaai. Daarbij is een driedimensionaal geluidsmodel opgesteld. Er wordt dan ook rekening gehouden met de hoogteverschillen van het tracé. Onder bepaalde voorwaarde wordt een correctie toegepast vanwege een helling. Voor het gehele ontwerp wordt niet voldaan aan deze voorwaarde waardoor deze hellingscorrectie niet is toegepast. Ook in het Luchtkwaliteitsonderzoek is rekening gehouden met het driedimensionale wegontwerp. Overigens hoeft het verkeer niet extra af te remmen bij de aansluitingen; de parallelbanen worden namelijk ongelijkvloers over de kruisende wegen heengevoerd.
5. Parkachtig landschap ter hoogte van Zeelst Van wat er over blijft van het parkje in Zeelst wordt een mooi, kleiner parkje gemaakt. Wij zijn onaangenaam verrast dat men in de tekeningen 'beslag heeft gelegd' op een heel aantal achtertuinen grenzend aan het parkje. Er blijft zo slechts een groenstrookje over en de geluidsschermen staan bijna in onze achtertuin.	Het park bij Zeelst wordt aanzienlijk verkleind vanwege de verbreding van de rijksweg en het verschuiven van de Peter Zuidlaan. Het plan voorziet in een herinrichting van het gebied waarbij huidige kwaliteit en functies zo veel mogelijk terugkomen. Het park zal in elk geval moeten voldoen aan een afschermende functie ten opzichte van de rijksweg. Aan de gemeente is een voorstel gevraagd om de herinrichting concreet op te pakken. Hierbij wordt er naar gestreefd de nieuwe inrichting voorafgaand aan de wegverbreding uit te voeren.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
6. Toezegging Minister Wij eisen dat de toezegging van minister Netelenbos aan de Tweede Kamer inzake het geluidsniveau in 2020 in het Tracébesluit wordt opgenomen.	De brief waar inspreker naar verwijst is het Standpunt van mei 2000. In het Standpunt van de minister is de volgende aanscherping van de Wet geluidhinder opgenomen: "Indien te zijner tijd blijkt dat de geluidsbelasting hoger is dan oorspronkelijk berekend, worden er bij reconstructie van de weg of in het kader van het regulier onderhoud, de op dat moment bestaande technieken ingezet om deze overschrijding te beperken." Het Standpunt is opgenomen in de toelichting van het (Ontwerp)Tracébesluit onder bijlage 1. Verder is in het (Ontwerp)-Tracébesluit bij de Overwegingen onder punt d, deze aanscherping ook opgenomen.
7. Vervoer van gevaarlijke stoffen Het aanzienlijk vervoer van gevaarlijke stoffen wordt onderschat door het verkeerde uitgangspunt om van een overlijdensrisico uit te gaan. In bijlage 7 van het Ontwerp-tracébesluit wordt uitgegaan van een standaardbenadering, waarbij geen rekening wordt gehouden met locatiespecifieke kenmerken. Wij zien o.a. extra gevaar in de snelheidsvermindering bij het beklimmen van een heuvel door een vrachtauto op de parallelbanen van 'klein Tirol'. Wij eisen dat er van een incident/calamiteitenrisico wordt uitgegaan, waarbij wel naar de lokale omstandigheden wordt gekeken.	Het onderzoek naar het vervoer gevaarlijke stoffen is uitgaan van lokaal specifieke aspecten zoals het wegontwerp, verkeersamenstelling (inclusief de aard van de vervoerde stoffen, relatie met gemiddelde ongevalsfrequentie behorende bij wegtype)
8. Luchtkwaliteit Er wordt uitgegaan van een TNO onderzoek van november 2001. Wij hebben grote twijfel of het model van TNO wel past bij de medische onderzoeken die al bekend zijn. Wij eisen dat onderzoeken worden gebruikt die ter zake kundig zijn. De kanttekeningen bij de gehanteerde onderzoeken in het Ontwerp-tracébesluit ontkrachten de onderbouwing van het onderzoek.	Het onderzoek ter zake Luchtkwaliteit zoals uitgevoerd in november 2001 door het onderzoeksbureau TNO, is uitgevoerd op basis van de nieuwe Europese normen zoals ook opgenomen in het Besluit Luchtkwaliteit. De kanttekeningen die bij het onderzoek zijn geplaatst door de inspreker spreken van een dubbeltelling als gevolg van de heersende achtergrondconcentratie waardoor de berekende waarden juist 1 tot 2 ug/m^3 te hoog zijn. De onderzoeksresultaten zijn daarmee juist aan de veilige kant.
9. Geluidsschermen Om welke redenen worden de geluidsschermen onder een hoek van tien graden geplaatst? Is de helling van de schermen richting weg of richting woonwijk? Heeft dit gevolgen voor het geluid verderop in het bewoonde gebied (uitwaaieffect). Wij willen graag een toelichting hierover.	In het akoestisch onderzoek is uitgegaan dat de schermen een absorberende werking hebben. Dit uitgangspunt is uiteraard van invloed op de geluidsbelasting op de gevels van woningen aan de overzijde van de weg waar de schermen worden geplaatst. Bij het verdere ontwerp van de schermen wordt hiermee rekening gehouden. Dit kan op verschillende manieren, onder andere door het scherm uit te voeren met een absorberend materiaal. Ook is er een mogelijkheid om de schermen hellend achterover te plaatsen, onder een hoek van tien graden van de wegzijde af gezien. Uit een onderzoek van TNO van 1 juli 1991(TPD-HAG-RPT-91-0116) blijkt dat hierdoor een absorberende werking ontstaat. Een scherm onder tien graden geplaatst, heeft daarbij voor de woningen achter het scherm dezelfde geluidswerende werking als een verticaal geplaatst scherm.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
10. Bezwaar tegen de toepassing van 3 dB(A) aftrek volgens artikel 103 van de Wet geluidhinder.	De aftrek van 3 dB(A) is toegestaan ingevolge de regeling van de Minister van VROM van 26 februari 1989 nr. 1629118 stcr. 45, gewijzigd bij besluit van 30 maart 1993 welke krachtens het artikel 103 is opgenomen. In bijlage 5 van de Toelichting is de nadere onderbouwing gegeven voor toepassing van artikel 103 Wet geluidhinder.
11. De werkzaamheden van de Randweg Eindhoven vallen onder Nieuwe weg en niet onder reconstructie. Hierdoor is er sprake van een grenswaarde van 50 dB(A). wordt gerefereerd aan een uitspraak van minister Netelenbos gedaan op 4 januari 2002 waar zij sprak ober een nieuwe weg.	Bij het opstellen van het Ontwerp-tracébesluit is de Wet geluidhinder toegepast. In de Wet geluidhinder worden twee regimes onderscheiden te weten; Nieuwe weg en Reconstructie. Het volgende heeft ertoe geleid dat beoordeeld is dat de werkzaamheden in het kader van het Ontwerp-tracébesluit vallen onder het regime Reconstruc-tie. De definitie van reconstructie van een weg volgens de Wet Geluidhinder is “één of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg, tengevolge waarvan de geluidsbelasting vanwege de weg met 2 dB(A) of meer toeneemt”. In ’publicatie milieubeheer nr. 88’ van het ministerie is nader toegelicht wat men verstaat onder “op of aan een aanwezige weg”. De aanwezige weg heeft een bepaalde verkeersfunctie. De gereconstrueerde weg dient dan eenzelfde verkeersfunctie te behouden als voorheen. Dit houdt dat het aantal wegen dat voor het openbaar verkeer openstaat, na de reconstructie niet mag zijn toegenomen. Dit is bijvoorbeeld af te leiden uit de benaming van de weg. Verder zal de aanwezige weg een geluidsbelasting veroorzaken op bepaalde gevels. Alleen voor die gevels die reeds door geluid van de aanwezige weg worden belast kan van een ’reconstructie’ sprake zijn. De aanpassing aan de A2, A58 en A2/A67 voldoet daarmee aan het regime reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Daarnaast wordt aangehaald dat minister Netelenbos tijdens een werkbezoek de werkzaamheden heeft getypeerd als een nieuwe weg. Dit betreft een taalkundige uitspraak en geen uitspraak in juridische zin.
12. Verkeersprognose. Men maakt bezwaar tegen de gehanteerde verkeersprognoses. Rijkswaterstaat dient uit te gaan van volbelasting van de wegcapaciteit.	De verkeersprognoseberekening is uitgevoerd met het begin 2001 opgestelde verkeersmodel voor het Ontwerp-traceebesluit Randweg Eindhoven. Het toekomst-scenario gaat uit van (per begin 2001) actuele inzichten in beleid en sociaal-economische ontwikkelingen die aansluiten op regionale en provinciale verwachtingen. Het model is opgezet om prognoses te maken voor de jaren 2010 en 2020. Meestal, zo ook bij de Randweg Eindhoven, is de nachtperiode maatgevend voor de vraag of de geluidbelasting normen over-schrijdt. Het is niet reëel om bij berekening van die geluidbelasting in de nacht uit te gaan van een volledige belasting van de capaciteit van de weg.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
13. Peter Zuidlaan komt na reconstructie te dicht bij woningen te liggen.	In principe dient elke parallelweg, elk fiets- en/of voetpad wat door de plannen van het project verdwijnen door de veroorzaker te worden hersteld. Dus ook de Peter Zuidlaan. Wel is het mogelijk alternatieven te zoeken, die het mogelijk maken het betreffende gebied te blijven ontsluiten. Deze alternatieven dienen doorgesproken te worden met betrokkenen. Een van de betrokkenen is de gemeente Veldhoven. Overleg hiermee heeft geresulteerd in het verschuiven van de Peter Zuidlaan. Het opheffen van de Peter Zuidlaan is volgens de gemeente Veldhoven niet mogelijk in verband met bereikbaarheid van de aangelegen sportaccommodatie.

Volgnummer: 21 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 4 februari 2002	**Afzender:** Aalst-Waalre Belang B.G.N.C. Doormalen Goudbergstraat 52 5583 BD Waalre

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Op basis van het besluit van de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu van 21 juni 1999, wordt door de regio - met name door de SRE - onderzoek gedaan naar de meest optimale regionale oplossing voor de verkeersproblematiek veroorzaakt door de A69. Als de oplossing voor de 20-30% bovenregionaal verkeer is bereikt door dit verkeer buiten de driehoek Veldhoven-Eindhoven-Valkenswaard om te leiden, blijft het overige regionale verkeer (70-80%) resteren. Deze 70-80% wordt slechts ten dele beïnvloed door voormelde omleiding. Hetgeen inhoudt dat de beide kerkdorpen Aalst en Waalre blijven zitten met de leefbaarheidproblemen, voornamelijk bestaande uit geluidsoverlast, stank en verkeersveiligheid. Uit de door de SRE opgestarte studie zou kunnen blijken dat een of meerdere oplossingen voor de problemen van de A69 een aansluiting op de parallelwegen elders dan nu is voorzien in het Ontwerptracébesluit A2/A67, wenselijk zo niet noodzakelijk zou maken. Als extra onderbouwing is een verkeersparagraaf van het verkiezingsprogramma van Aalst-Waalre Belang meegestuurd.	Zie Algemeen A. Oosttangent. Tijdens het opstellen van de Trajectnota/MER is beoordeeld of een eventueel te realiseren A69 zou kunnen worden aangesloten op de zuidtangent (knooppunt De Hogt of Prof. Holstlaan). Inmiddels heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat haar Standpunt over de Trajectnota/MER A69 vastgesteld. Gekozen is voor het zogenaamde nulalternatief. In het ontwerp van het Ontwerp-tracébesluit Randweg Eindhoven is gezien de voorkeur voor het nulalternatief geen rekening gehouden met de aanleg van de A69 en een aansluiting op de zuidtangent. Ter zake van het realiseren van nieuwe aansluitingen voert het Rijk een terughoudend beleid. In paragraaf 5.2 van het (Ontwerp) Tracébesluit is reeds aangegeven hoe hier mee wordt omgaan.

Volgnummer: 22 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 4 februari 2002	**Afzender:** Bewonersvereniging Eikenburg-De Roosten E. Flamman-Molhoek Postbus 44004 5604 LA Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Verbreding van vier naar tien à twaalf rijstroken is onaanvaardbaar. In verdubbeling van de weg naar acht rijstroken kunnen wij noodgedwongen meegaan. Indien er meer verkeersruimte nodig is dan dienen andere alternatieven aan de orde te komen, bijvoorbeeld een oosttangent, een A69 ten westen van Aalst/Waalre of de al eerder voorgestelde ondertunneling voor doorgaand verkeer rechtstreeks onder Eindhoven tussen Batadorp en Leenderheide.	Het aantal rijstroken en bijbehorend wegontwerp is afgestemd op de geactualiseerde verkeersprognoses en de spitsintensiteiten, Dit aantal wijkt overigens niet af van het ontwerp uit de Trajectnota/MER. Ten aanzien van ondertunneling zie Algemeen C. Tunnelvariant.
2. Oosttangent nodig Aanleg van een oosttangent blijft nodig. Studies van o.a. de SRE, de Kamer van Koophandel en de Belangenvereniging de Voldijn hebben dat voldoende aangetoond. Wij willen er op aandringen om in nauwe samenwerking met de SRE de verkeersproblemen aan de oostzijde van Eindhoven zodanig op te lossen voor lokaal en interlokaal verkeer, dat de westzijde hier niet meer wordt belast.	Zie Algemeen A. Oosttangent.
3. Aansluiting Philips High Tech Campus Wij zijn van mening dat een directe aansluiting van de Prof. Holstlaan aan de noord- en aan de zuidzijde moet en dat een directe aansluiting van de Prof. Holstlaan op de A2/A67 het beste is voor Eindhoven-Zuid, maar ook voor Aalst-Waalre en Philips High Tech Campus.	De gemeenten hebben de voorkeur uitgesproken voor een exclusieve aansluiting van de Campus omdat dan het onderliggend wegennet zo veel mogelijk ontlast wordt. Het ontlasten van het onderliggend wegennet was uiteindelijk aanleiding voor de vraag naar een aansluiting. Een exclusieve aansluiting is moeilijk te realiseren/handhaven aan de Holstlaan, vandaar de keuze voor de huidige locatie.
4. Handhaving fietsroutes Wij rekenen erop dat alle bestaande fietsverbindingen na de ombouw van de A2/A67 intact blijven. Met name de fietsroute aan de noordzijde van de A2/A67 tussen het viaduct Prof. Holstlaan en Leenderheijde, die onderdeel is van toeristische fietsroutes en die ook de kortste verbinding is van Eikenburg-De Roosten met Philips High Tech Campus en met de fietsroute Eindhoven-Waalre. Wij vragen dat deze route met aansluitende tunnels en oversteken in Prof. Holstlaan, Velddoornweg, Aalsterweg en Roostenlaan optimaal worden verzorgd en hersteld.	In principe dient elke parallelweg, elk fiets- en/of voetpad wat door de plannen van het project verdwijnen door de veroorzaker te worden hersteld. Dus ook de bestaande fietsroutes. Wel is het mogelijk alternatieven te zoeken, die het mogelijk maken het betreffende gebied te blijven ontsluiten. Deze alternatieven dienen doorgesproken te worden met betrokkenen. Zolang deze alternatieven geen definitieve status hebben worden de bestaande fietsroutes opgenomen in het Tracébesluit.
5. Veiligheid Wij vragen in de tijdelijke oplossing met de vervanging van de vluchtstrook door een rijbaan, dat ook bij calamiteiten tijdens de spitsuren alle weggedeelten snel en goed bereikbaar zijn. Bij een calamiteit zijn die pechhavens noch door mensen met pech noch door hulpverleners te bereiken.	Reactie heeft betrekking op tijdelijke situatie met spitsstroken. In overleg met de hulpdiensten wordt een calamiteitenplan opgezet waarin bereikbaarheid van de ongevallocaties is opgenomen, gebruik makend van de verkeerssignalering en camera's. Overigens staat het project spitsstroken los van de inspraak op het Ontwerp-tracébesluit.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
6. Maximumsnelheid van 120 km/uur te hoog Ter plaatse van stedelijke gebieden dienen allereerst geluid- en luchtvervuiling te worden tegengegaan en moet het achterlandprincipe op de tweede plaats komen. Wij achten als maximum snelheid voor de rijkswegen langs of door het Eindhovens woongebied 120 km veel te hoog.	De ontwerpsnelheid van 120 km/uur komt rechtstreeks voort uit het Standpunt. In het Standpunt is aangegeven dat in verband met de scheiding van doorgaand en overig verkeer wordt gekozen voor een ontwerpsnelheid van in principe 120 km/uur en op de parallelbaan in principe 80 km/uur. Daarnaast bestaat er een nadrukkelijke keuze om deze scheiding ook te laten doorwerken in de vormgeving van de hoofdrijbaan als achterlandverbinding en de parallelbaan met een meer stedelijke functie. Voor de berekening van de geluidsbelasting worden drie categorieën onderscheiden; personenauto's, middelzware vrachtauto's en zware vrachtauto's. Door een verlaging van de maximum snelheid op de doorgaande rijbanen, van 120 km/uur naar 90 km/uur wordt voor de berekening alleen de categorie personenauto's de snelheid verlaagd. Voor de overige twee categorieën wordt uitgegaan van een snelheid van 90 km/uur. Aangezien deze laatste categorieën maatgevend zijn bij de geluidsberekening, levert een snelheidsverlaging per saldo weinig op.
7. Geluidwerende maatregelen Voor geluidsvoorzieningen verwijzen wij naar onze separaat toegezonden reactie 'Geluidsbezwaren tegen het Ontwerp-tracébesluit (OTB) Randweg Eindhoven'. *Separaat toegezonden reactie dd. 1 feb 2002* In het akoestisch onderzoek is nauwelijks rekening gehouden met de volgende bijzondere omstandigheden; - Verhoogde ligging A2/A67 ten zuiden van Eindhoven - Het intensieve vrachtverkeer dat juist in de nachturen doorrijdt met een effectieve snelheid van omstreeks 95 km/uur - De veelal ongunstige windrichting uit zuid, zuid/west of west	Zie onderstaande reactie De berekening van de geluidsbelasting zijn berekend met de Standaard Rekenmethode II (SRM II) uit het wettelijk vastgesteld Reken en Meetvoorschrift Verkeerslawaai. Daarbij is een driedimensionaal geluidsmodel opgesteld. Er wordt dan ook rekening gehouden met de hoogteverschillen van het tracé. Volgens het Reken- en meetvoorschrift verkeerslawaai wordt als maatgevende snelheid per categorie motorvoertuigen de representatief te achten snelheid genomen. Het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu heeft in het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Geluidhinderbestrijding deel A (1989-1993) voor de doorgaande rijbanen op autosnelwegen met een maximum snelheid van 120 km/uur het volgende aangegeven. - lichte motorvoertuigen 115 km/uur - middelzware voertuigen 90 km/uur - zware motorvoertuigen 90 km/uur In het akoestisch onderzoek zijn deze snelheden gehanteerd. In het Reken en Meetvoorschrift is een meteorologische correctieterm opgenomen. Daarbij wordt uitgegaan van een weerssituatie, zoals die gemiddeld per jaar in Nederland voorkomt. Er wordt dan ook geen rekening gehouden met de ligging van de woning ten opzichte van de weg, bij het bepalen van de geluidsbelasting.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De geluidsbelasting dient te worden berekend uitgaande van de verkeersintensiteiten in de periode van 05.00-07.00 uur. De intensiteit is in deze periode het grootst.	De geluidsbelasting vanwege een weg is in de Wet geluidhinder als volgt gedefinieerd; de waarde van het equivalent geluidsniveau over de nachtperiode. Dit houdt in dat niet over aantal uren van de nachtperiode de geluidsbelasting wordt bepaald.
Er is geen rekening gehouden met cumulatie van andere geluidsbronnen, in het bijzonder verkeerslawaai afkomstig van de Leenderweg en de Aalsterweg	In het akoestisch onderzoek is conform de Tracéwet alle wegen opgenomen die zich bevinden binnen het tracé van de hoofdweg. De Leenderweg en Aalsterweg maken daar geen deel van uit en vallen derhalve buiten het onderzoek.
De geluidsberekening aan de Hippocrateslaan zijn onjuist of onvolledig uitgevoerd. Duidelijke aanwijzing daarvoor is als volgt. Vergeleken wordt de toename in een vergelijkbare situatie in de wijk Ekenrooi. Daar is de toename 3 dB(A) terwijl in de Hippocrateslaan de toename 1 of maximaal 2 dB(A) is.	De berekening van de geluidsbelasting zijn berekend met de Standaard Rekenmethode II (SRM II) uit het wettelijk vastgesteld Reken en Meetvoorschrift Verkeerslawaai. Voor iedere locatie wordt de daarbij specifieke omgevingskenmerken ingevoerd. Zo is ter hoogte van de Hippocrateslaan de invloed van de ligging van de A2/A67 anders dan aan de overzijde van deze weg. Ook de lokatie van de woningen ten opzichte van de weg A2 (buigt af ter hoogte van de Hippocrateslaan naar het zuiden) en de A2/A67 is niet geheel identiek. Om deze reden is het niet mogelijk om op basis van een andere lokatie te concluderen dat de geluidsberekening onjuist of onvolledig is uitgevoerd.
De waarneemhoogte van 7,5 meter dient te worden meegenomen in de afweging voor het nemen van geluidwerende maatregelen.	Volgens de Wet geluidhinder wordt iedere geluidsgevoelige bouwlaag meegenomen in de be-oordeling, zo ook indien aanwezig de 2e bouwlaag op 7,5 meter waarneemhoogte.Uit de berekeningen blijkt dat in de wijk Eikenburg/de Roosten (Hippocrateslaan) nergens sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en dat de streefwaarde van 55 dB(A) niet wordt overschreden. Anders is dat bij de toetsing als gevolg van het Standpunt. In de Trajectnota/MER is aangegeven dat deze toets wordt uitgevoerd op 4,5 meter waarneemhoogte bij woningen en tot op de bovenste geluidsgevoelige bouwlaag bij flats.
Er is niet afdoende aangetoond dat de eindsituatie per saldo beter is dan in 1994.	Het Standpunt geeft aan als indien niet voldaan wordt aan de streefwaarde van 55 dB(A), dat de eindsituatie per saldo beter is dan de situatie in 1994. Dit doet zich niet voor bij deze woning waardoor de waarde van 1994 niet is opgenomen in het akoestisch onderzoek.
Er ontbreekt in het Ontwerpbesluit bij de overwegingen onder punt e, een motivering waarom geen schermen geplaatst worden.	In het Ontwerpbesluit onder punt e wordt zoals de titel al aangeeft de overwegingen weergegeven die hebben geleid tot de gemaakte keuzes voor de geluidwerende voorzieningen. Op het eind van punt e wordt voor een gedetailleerde motivering verwezen naar het akoestisch onderzoek. Onder paragraaf 5 en 6 van dat akoestisch onderzoek is een motivering opgenomen waarom niet wordt overgegaan tot afscherming of meer afscherming.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Onduidelijk of en op welke wijze alle verkeersstromen die gebruik maken van knooppunt Leenderheide zijn meegenomen in de geluidsberekeningen ten behoeve van de woningen Hippocrateslaan..Ander verkeer van en naar de richtingen Venlo, Weert en Eindhoven wordt niet geteld in de verkeersintensiteiten op het stuk A2/A67 van Waalre Leenderheide.	In het bijlagenrapport van het akoestisch onderzoek zijn de intensiteiten weergegeven die toegepast zijn voor de geluidsberekeningen. De daar aangegeven rijlijnnummers corresponderen met de nummers in de figuren 2 en 3 in het eindrapport Akoestisch onderzoek. Op deze wijze is inzicht gegeven in de verkeersstromen ter plaatse van knooppunt Leenderheide. De verkeersintensiteiten zijn verkregen uit het verkeersmodel wat rekening heeft gehouden met onder andere verkeer van en naar Venlo/ weert/Eindhoven.
Wegdekcorrrectiefactoren voor dubbellaags ZOAB worden in twijfel getrokken.	Het Ministerie van VROM heeft formeel ingestemd met de toepassing van de wegdekcorrectiefactor voor DZOAB in het Reken en Meetvoorschrift Verkeerslawaai (brief VROM d.d. 25-10-2000, kenmerk IMH-NW/SCH/L 171000002S).
Het Ontwerp-tracébesluit geeft de mogelijkheid om het trace in hoogte te variëren tot +1 meter. Geluidsberekening moet uitgaan van deze maximale marge.	Inderdaad geeft het Ontwerp-tracébesluit de mogelijkheid om de hoogteligging te wijzigen. Daaraan is echter de voorwaarde verbonden dat dit niet tot gevolg mag hebben dat de vastgestelde grenswaarden voor de geluidsbelasting worden overschreden. Dit is verwoord in het (ontwerp)besluit onder punt 6.
Aftrek volgens artikel 103 van de Wet geluidhinder van meer dan 1 dB(A) is ontoelaatbaar. Maken bezwaar tegen het vaststellen van de maximale geluidsbelasting van 55 dB(A) dit moet 50 dB(A) zijn.	De aftrek van 3 dB(A) is toegestaan ingevolge de regeling van de minister van VROM van 26 februari 1989 nr. 1629118 stcr. 45, gewijzigd bij besluit van 30 maart 1993 welke krachtens het artikel 103 is opgenomen. In bijlage 5 van de Toelichting is de nadere onderbouwing gegeven voor toepassing van artikel 103 Wet geluidhinder.
De voorziene reconstructie van de Randweg is uitzonderlijk en uniek in Nederland naar omvang en aard. De compleet nieuwe aanleg van 2x2 parallelrijbanen met een geheel eigen op- en afrit regime rechtvaardigt mede om te spreken van een nieuwe situatie. Gerefereerd wordt aan een uitspraak van minister Netelenbos die tijdens een werkbezoek sprak over een nieuwe weg.	Bij het opstellen van het Ontwerp-tracébesluit is de Wet geluidhinder toegepast. In de Wet geluidhinder worden twee regimes onderscheiden te weten; Nieuwe weg en Reconstructie. Het volgende heeft ertoe geleid dat beoordeeld is dat de werkzaamheden in het kader van het Ontwerp-tracébesluit vallen onder het regime Reconstructie. De definitie van reconstructie van een weg volgens de Wet Geluidhinder is “één of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg, tengevolge waarvan de geluidsbelasting vanwege de weg met 2 dB(A) of meer toeneemt”. In ’publicatie milieubeheer nr. 88’ van het ministerie is nader toegelicht wat men verstaat onder “op of aan een aanwezige weg”.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
	De aanwezige weg heeft een bepaalde verkeersfunctie. De gereconstrueerde weg dient dan eenzelfde verkeersfunctie te behouden als voorheen. Dit houdt in dat het aantal wegen dat voor het openbaar verkeer openstaat, na de reconstructie niet mag zijn toegenomen. Dit is bijvoorbeeld af te leiden uit de benaming van de weg. Verder zal de aanwezige weg een geluidsbelasting veroorzaken op bepaalde gevels. Alleen voor die gevels die reeds door geluid van de aanwezige weg worden belast kan van een "reconstructie"sprake zijn.De aanpassing aan de A2, A58 en A2/A67 voldoet daarmee aan het regime reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Daarnaast wordt aangehaald dat minister Netelenbos tijdens een werkbezoek de werkzaamheden heeft getypeerd als een nieuwe weg. Dit betreft een taalkundige uitspraak en geen uitspraak in juridische zin.
Conform de doelstellingen van de Wet geluidhinder geluidsoverlast beperken waarbij 50 dB(A) als maximum na te streven waarde wordt genomen.	De Wet geluidhinder kent een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). De Wet geluidhinder kent echter een stelstel van mogelijke hogere waarden dan de 50 dB(A) omdat om diverse redenen niet altijd mogelijk is aan deze waarde te voldoen.
Voor woningen in de zone tussen 400 en 600 meter leidt de reconstructie van de Randweg tot een nieuwe situatie waarbij de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) dient te worden gehanteerd.	Artikel 99 (reconstructies) van de Wet geluidhinder is van toepassing en niet artikel 76 (nieuwe situaties) van de Wet geluidhinder. De grenswaarde voor de woningen die in de uitbreidingszone komen te liggen is daardoor, de geluidsbelasting in het jaar voorafgaand aan de reconstructie en niet de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). De volgende argumentatie ligt hieraan ten grondslag. De Wet geluidhinder gaat uit van de activiteiten aan de weg voor de definiëring van aanleg en reconstructie. In artikel 99, eerste lid, van de Wet geluidhinder wordt in relatie tot reconstructie gesproken over onder andere aanwezige woningen in een toekomstige zone. Op basis van dit artikel moet geconcludeerd worden dat de zone zoals deze was voordat de weg fysiek gewijzigd werd. Het regime van reconstructie zal dan ook van toepassing zijn op bestaande woningen die nieuw binnen een zone vallen. Conform circulaire uit 1993 met kenmerk MBG 23293014 waarin de definitie van reconstructie onder andere nader is uitgewerkt, zal in het kader van reconstructie het akoestisch onderzoek betrekking moeten hebben op de geluidsbelasting in het jaar voorafgaand aan de reconstructie en de geluidsbelasting in het maatgevende jaar na reconstructie, een ander binnen de zone zoals deze zal zijn na reconstructie. Indien echter in het verleden een hogere waarde is vastgesteld, zal deze hogere waarde indien dit een lagere geluidsbelasting betreft dan de geluidsbelasting in het jaar voorafgaand aan de reconstructie uitgangspunt zijn voor het akoestisch onderzoek.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
	Aangezien de woningen buiten de voormalige geluidszone van de weg gelegen waren, zullen geen hogere waarden zijn vastgesteld en zal in het kader van het akoestisch onderzoek vanwege de wegreconstructie uitgegaan moeten worden van de geluidsbelasting in het jaar voorafgaand aan de reconstructie. Omdat het gaat om een aanwezige weg en reeds aanwezige woningen, is het niet correct uit te gaan van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) voor woningen.
Bezwaar tegen het plaatsen van schermen onder een hellingshoek van tien graden. Het geluid waaiert daardoor uit over het achterliggend gebied.	In het akoestisch onderzoek is uitgegaan dat de schermen een absorberende werking hebben. Dit uitgangspunt is uiteraard van invloed op de geluidsbelasting op de gevels van woningen aan de overzijde van de weg waar de schermen worden geplaatst. Bij het verdere ontwerp van de schermen wordt hiermee rekening gehouden. Dit kan op verschillende manieren, onder andere door het scherm uit te voeren met een absorberend materiaal. Ook is er een mogelijkheid om de schermen hellend achterover te plaatsen, onder een hoek van tien graden van de wegzijde af gezien. Uit een onderzoek van TNO van 1 juli 1991(TPD-HAG-RPT-91-0116) blijkt dat hierdoor een absorberende werking ontstaat. Een scherm onder tien graden geplaatst, heeft daarbij voor de woningen achter het scherm dezelfde geluidswerende werking als een verticaal geplaatst scherm.
Bezwaar tegen de inconsistentie van de peiljaren en de presentatie van de cijfers in de verschillende delen van het Tracébesluit. Met name de verkeersintensiteiten in het akoestisch onderzoek. Onduidelijk is of de nachtperiode is weergegeven.	In het akoestisch onderzoek zijn geluidsbelastingen berekend voor de diverse jaren. De jaren vloeien voort uit de Wet geluidhinder. In het Tracébesluit is onder paragraaf 3.2 een uitleg opgenomen over de onderzochte jaren. In het akoestisch onderzoek zoals opgenomen in bijlage 6 van het Tracébesluit is alleen de nachtperiode weergegeven. In het erratum maart 2002 zoals opgenomen is in bijlage 6a van het Tracébesluit zijn is deze aangevuld met de dagperiode en de etmaalwaarde.
In geval van overschrijding van de gestelde normwaarde zullen aanvullende geluidswerende maatregelen worden genomen tijdens het regulier onderhoud. Op welke wijze wordt een overschrijding gesignaleerd. Worden daartoe metingen verricht? Voorstel om Direct te starten met geluidsmetingen op strategische plaatsen langs de Randweg zodat eventueel het plan nog kan worden aangepast en overschrijdingen in zo vroeg stadium kan worden vastgesteld.	Het monitoren van de geluidsbelasting om na te gaan of de oorspronkelijke geluidsbelasting wordt overschreden, gebeurd door middel van berekeningen. In de toelichting van het Reken en Meetvoorschrift Verkeerslawaai wordt aangegeven dat bij verschil in uitkomst van meting en berekening volgens Standaard Rekenmethode II, de berekening de voorkeur verdient.
Voorstel: snelheidbeperking in te stellen van 70 km/uur	Ontwerpsnelheid van 80/120 km/uur is gestoeld op Standpunt, zie hiervoor punt 2 inspraakreactie.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Bij het ontwerp van de geluidswerende voorziening er rekening mee te houden dat deze op termijn kunnen worden verhoogd met twee meter.	Tijdens de ontwerpfase wordt beoordeeld op welke wijze invulling kan worden gegeven aan de uitgangspunten van het Standpunt: innovatie in wegdekmaterialen lijkt hiervoor het meest kansrijk.
Verzoek om zuidtangent (A67) conform MMA op maaiveld te realiseren (Besluit pagina 30).	Het verleggen van de zuidtangent ter hoogte van Aalst naar maaiveldniveau, overeenkomstig het MMA, leidt weliswaar tot een kostenbesparing, een enigszins beperkter ruimtebeslag en een positieve beoordeling door de direct omwonenden, maar een groot nadeel aan deze variant is echter dat de regionale en lokale kruisende wegen, voor onder andere langzaam verkeer, verhoogd of verdiept moeten worden. Het regionale en lokale verkeer zal dan een hoogte verschil moeten overbruggen. Bovendien vraagt de aanleg van de verhoogde of verdiepte kruisende verbindingen ook nog de nodige extra ruimte met alle gevolgen van dien.
Impact ligging rijbaan op niveau voor wijk Ekenrooi (Toelichting pagina 25).	In het akoestisch onderzoek is uitgegaan van de in het wegontwerp opgenomen hoogteligging van de diverse rijbanen. De hoogteligging van genoemde rijbaan is derhalve in dit onderzoek verdisconteerd. Een hoogte op niveau 1,5 correspondeert met een ligging van circa 9 meter boven maaiveld.
Onduidelijk is of de geactualiseerde verkeerscijfers hoger of lager liggen dan in de Trajeactnota/MER (Besluit pagina 31). Verkeersprognoses zijn ongeloofwaardig , zeker indien men de uitbreiding van het aantal rijstroken in beschouwing neemt (Toelichting pagina 7).	De geactualiseerde verkeersprognoses liggen voor 2010 hoger dan in de Trajectnota/MER was berekend. Voor 2020 waren geen cijfers in de Trajectnota/MER opgenomen. De verkeersprognoseberekening is uitgevoerd met het in begin 2001 opgestelde verkeersmodel voor het Ontwerp-tracébesluit Randweg Eindhoven. Het toekomstscenario gaat uit van (per begin 2001) actuele inzichten in beleid en sociaal-economische ontwikkelingen die aansluiten op regionale en provinciale verwachtingen . Het model is opgezet om prognoses te maken voor de jaren 2010 en 2020. Het aantal rijstroken is afgestemd op de verkeersintensiteiten in de spitsuren, zijn gelijk aan het ontwerp in de Trajectnota/MER en staan los van de etmaalintensiteiten.
Wat is het effect van het 'kralenmodel' op de verkeersintensiteiten (Toelichting pagina 25).	De verstedelijkingsstudie van de provincie Noord-Brabant is gebruikt om de demografische en werkgelegenheidsvulling van het verkeersmodel voor het jaar 2020 af te leiden. Genoemde studie kende een aantal concepten of modellen voor de ruimtelijke ontwikkeling binnen de provincie, waaronder het Kralenmodel. In dit concept concentreerde de bevolkings- en werkgelegenheidstoename zich vooral in de veertien grootste gemeenten van de provincie. De concepten vertonen onderling weinig verschil in effecten op de mobiliteit.



Volgnummer: 23 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 4 februari 2002	**Afzender:** M.H.A. Hendriks Pasteurlaan 67 5644 JB Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Bij de voorziene reconstructie van de randweg dient u rekening te houden met beperking van de mogelijke geluidsoverlast tot 50 dB(A) op gevelhoogte van onze woning aan de Pasteurlaan 67 onder alle mogelijke weersomstandigheden, de maximaal gebezigde snelheden van het verkeer, het grote aandeel vrachtverkeer en alle mogelijke tijdstippen per dag/nacht. Wij verlangen een schriftelijke bevestiging dat de toe te passen grenswaarde wordt bepaald op 50 dB(A) en dat voor geen enkel woonhuis in de wijken Eikenburg-De Roosten deze waarde zal worden overschreden gedurende de dag en de avond, terwijl voor de nachtelijke periode van 23.00 - 07.00 uur de maximale waarde effectief van 40 dB(A) niet zal worden overschreden en daarbij in het bijzonder niet in de periode van 05.00 - 07.00 uur. Voorts vragen wij om een nieuw akoestisch onderzoek dat noodzakelijk is voor een goede beoordeling van de werkelijke geluidsterktes en voor de beoordeling van de noodzakelijk aan te leggen geluidwerende voorzieningen, alsmede voor de beoordeling van de effecten van de ingeplande geluidwerende maatregelen. Bij het nieuwe akoestisch onderzoek vragen wij om toepassing van de volgende uitgangspunten: - Hogere verkeersintensiteiten voor het jaar 2015 en/of 2020, gebaseerd op de maximale wegcapaciteit onder optimale verkeerssignalering en verkeersbegeleiding. - Voor het nachtelijk vrachtverkeer een effectieve snelheid van 95 km/uur zowel op de hoofdrijbanen alsook op de parallelbanen, en ook voor de personenwagens een juiste effectieve snelheid, ongeveer 15 kilometer boven de toegestane maximum snelheden. - De aftrek volgens art. 103 Wet geluidhinder beperken tot -1 dB(A). - Een wegcorrectiefactor voor DZOAB afgeleid van een zeker haalbare waarde in het gebruik in de tijd en niet een factor die een substantiële kans inhoudt dat de nu toegepaste correctie te hoog blijkt te zijn. - Weghoogtes in de geluidsberekeningen rekening houdend met de vrijheid in de uitvoering van het Ontwerp-tracébesluit om uit te komen op +1 meter hogere weghoogtes dan gepland. - Voor de geluidsberekeningen voor de woningen aan de Pasteurlaan medeneming van het 'andere verkeer' dat over knooppunt Leenderheide wordt afgewikkeld, en expliciete medeneming van de extra verhoogde fly-overs op dit knooppunt, inclusief de +1 meter tolerantie.	Deze inspraakreactie komt overeen met de reactie met volgnr 22. Voor de beantwoording van de inspraakreactie wordt derhalve verwezen naar volgnr 22. Voort wordt het volgende opgemerkt: De Wet geluidhinder kent een geluidszone waarbinnen de regels van de Wet geluidhinder van kracht zijn. De woning van de inspreker bevindt zich buiten deze geluidszone.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
- Consistentie en volledigheid tussen het Ontwerp-tracébesluit en het Akoestisch Onderzoek betreffende jaartallen en verkeersintensiteitcijfers. - Alle verkeer over de verlengde Leenderweg en over de Aalsterweg meenemen in de geluidsberekeningen voor de woningen aan de Pasteurlaan. - Uitvoering van de berekeningen voor de 'meewind situatie' richting Eikenburg-De Roosten. - Voor de woningen aan de Pasteurlaan de geluidssterktes op waarneemhoogte op 7,5 meter als maatgevend hanteren en voorts ook woning Pasteurlaan 67 opnemen in bijlage 10 van het Akoestisch Onderzoek. - Voor het verschil tussen de geluidswaarden in 1986 en 2004 conform de woningen in Ekenrooi ook voor de woningen in Eikenburg-De Roosten het reguliere verschil van +3 dB(A) tonen en meenemen, met hier en daar een verschilwaarde van +2 dB(A). In de verwachting dat een en ander zal resulteren in het inplannen van geluidwerende voorzieningen ter noordzijde van de A2/A67 ter bescherming van het gehele gebied Eikenburg-De Roosten verzoeken wij tot slot dat deze worden doorgetrokken vanaf de Aalsterweg tot en met knooppunt Leenderheide.	



Volgnummer: 24 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 4 februari 2002	**Afzender:** Van den Boomen Advocaten Mr H.B.J. Reijnders Postbus 193 5580 AD Waalre *Namens:* Boomen, mr P.J. van den Boomen, Dirk van Hornelaan 25, 5581 CZ Waalre Vos, D.R.G. Vos, Dirk van Hornelaan 27, 5581 CZ Waalre
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. De heer Vos heeft bedenkingen tegen het feit dat het desbetreffende geluidsscherm langs de A67 niet volledig wordt doorgetrokken. De afscherming van de woningen aan de Voldijn wordt door het aanbrengen van een scherm van acht meter hoog in principe wel gegarandeerd, maar bij de woning aan de Dirck van Hornelaan 27 wordt op geen enkele wijze voldaan aan de voorkeursgrenswaarde, maar ook niet aan een zogenaamde hogere grenswaarde. Een en ander is te wijten aan het feit dat het verkeer, afkomstig van het verkeersknooppunt De Hogt richting Eindhoven, hetgeen tot gevolg heeft dat er geen enkele afscherming ten opzichte van het pand Dirck van Hornelaan 27 plaatsvindt. In het Ontwerp-tracébesluit wordt uitgegaan van een hogere waarde van 58 dB(A) bij 1,5 meter waarneemhoogte en 59 dB(A) bij 4,5 meter waarneemhoogte. De situatie in 1994 is aangeduid met 62 en 63 dB(A). Tevens wordt een waarde van 60 respectievelijk 61 dB(A) voor wat betreft de heersende waarde in 2004 aangegeven. Uit het Ontwerp-tracébesluit blijkt reeds dat op geen enkele wijze tegemoet kan worden gekomen aan de normering zoals gesteld in de Wet geluidhinder. Bovendien wordt de streefwaarde van 55 dB(A) op 4,5 meter hoogte derhalve overschreden. Aangegeven wordt dat om reden van doelmatigheid (kosten versus effect) is afgezien van verdere afscherming ter plaatse om terug te gaan naar de Wet geluidhinder en de grenswaarde van 55 dB(A). Er wordt derhalve gehandeld in strijd met de wet. Inmiddels is er sprake van een toename van een slecht woon- en leefklimaat. Cliënt is dan ook van mening dat het scherm ter hoogte van de Dirck van Hornelaan met 300 meter moet worden verlengd zodat er op geen enkele wijze sprake kan zijn van welke geluidsoverlast dan ook.	Voor de woning Dirck van Hornelaan 27 geldt een grenswaarde Wet geluidhinder van 50 dB(A). Dit vanwege het feit dat de geluidsbelasting in 1986 meer dan 55 dB(A) bedroeg. Daarnaast is er een streefwaarde van 55 dB(A) vanuit het Standpunt. Om daaraan te voldoen bedragen de schermkosten ƒ1.200.000,=. Dit ligt ver boven het normbedrag zoals dat is opgenomen in het akoestisch onderzoek onder paragraaf 5.1.2-schermcriterium. De Wet geluidhinder biedt de mogelijkheid om de grenswaarde te verhogen indien men overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Om financiële reden wordt een hogere waarde vastgesteld voor de woning Dirck van Hornelaan 27. Er wordt daarmee niet in strijd met de Wet geluidhinder gehandeld. Het Standpunt geeft aan als indien niet voldaan wordt aan de streefwaarde van 55 dB(A), dat de eindsituatie per saldo beter is dan de situatie in 1994. De waarde na reconstructie ligt 4 dB(A) lager dan de waarde in 1994. Daarmee wordt voldaan aan deze voorwaarde uit het standpunt.
2. Op geen enkele wijze wordt in het Ontwerp-tracébesluit aandacht besteed aan het pand aan de Dirck van Hornelaan 25. Slechts in bijlage 16 gemeente Waalre Voldijn wordt in de akoestische rapportage het pand aangegeven, alsmede dat er sprake is van een waarneemhoogte van 7,5 meter en een geluidsbelasting in 2020 zonder afscherming van 57 dB(A). Ook hier wordt niet voldaan aan de grenswaardebepaling. Bovendien is er geen situatie in 1994 aangegeven.	Voor de woning Dirck van Hornelaan 25 is er een afname van 1 tot 2 dB(A) ten opzichte van de grenswaarde van de Wet geluidhinder. Er is daarmee geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De streefwaarde vanuit het Standpunt wordt niet overschreden op 4,5 meter waarneemhoogte. Daarmee wordt voldaan aan de Wet geluidhinder en de aanscherping ervan vanuit het Standpunt. Afscherming voor de woning Dirck van Hornelaan 25 wordt derhalve niet overwogen.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De heer Van den Boomen is derhalve van mening dat deze situatie nog afzonderlijk dient te worden bezien, waarbij rekening moet worden gehouden dat de doortrekking van het scherm een rechtvaardiging zal zijn voor de te ondervinden geluidsoverlast. Door de rijrichting van het verkeer alsmede de openheid aan de zuidzijde van de A67 is het zeer aannemelijk dat het aantal dB(A) boven de 55 zal liggen. Dientengevolge wordt er ter plaatse een grotere saneringssituatie gecreëerd, hetgeen in strijd is met de Wet geluidhinder. Cliënt verzoekt om het desbetreffende geluidsscherm aan de zuidzijde van de A67 in ieder geval met 300 meter te verlengen.	Ook voor deze woning wordt niet in strijd met de Wet geluidhinder gehandeld. Het Standpunt geeft aan als indien niet voldaan wordt aan de streefwaarde van 55 dB(A), dat de eindsituatie per saldo beter is dan de situatie i8n 1994. Dit doet zich niet voor bij deze woning waardoor de waarde van 1994 niet is opgenomen in het akoestisch onderzoek.

Volgnummer: 25 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 6 februari 2002	**Afzender:** W. Marinelli Pasteurlaan 53 5644 JB Eindhoven

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Ik maak bezwaar tegen de toegepaste normwaarde van 55 dB(A) als ontwerpdoelstelling voor het Ontwerp-tracébesluit Randweg Eindhoven. Het is alleszins gerechtvaardigd en mogelijk om binnen de mogelijkheden van de Wet geluidhinder een normwaarde voor de geluidsbelasting van 50 dB(A) vast te stellen voor het definitieve ontwerp, waarmee recht wordt gedaan aan de bedoeling van de Wet geluidhinder om 50 dB(A) na te streven als een 'optimale' normwaarde mede en vooral uit oogpunt van de gezondheidsrisico's. De reconstructie van de randweg is zodanig ingrijpend met een uitbreiding van het aantal rijbanen van vier naar tien respectievelijk van zes naar twaalf, dat hier kan worden gesproken van een nieuwe weg, waardoor de Wet geluidhinder de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) aanbeveelt. De geheel nieuwe aanleg van 2x2 rijstroken als parallelbanen met een geheel eigen regime van op- en afritmogelijkheden, alsmede de fundamenteel te wijzigen op- en afritten voor het doorgaande verkeer scheppen een geheel nieuwe situatie.	Het volgende wordt opgemerkt. De Wet geluidhinder kent een geluidszone waarbinnen de regels van de Wet geluidhinder van kracht zijn. De woning van de inspreker bevindt zich buiten deze geluidszone. Bij het opstellen van het Ontwerp-tracébesluit is de Wet geluidhinder toegepast. In de Wet geluidhinder worden twee regimes onderscheiden te weten; Nieuwe weg en Reconstructie. Het volgende heeft ertoe geleid dat beoordeeld is dat de werkzaamheden in het kader van het Ontwerp-tracébesluit vallen onder het regime Reconstructie. De definitie van reconstructie van een weg volgens de Wet geluidhinder is "één of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg, tengevolge waarvan de geluidsbelasting vanwege de weg met 2 dB(A) of meer toeneemt". In 'publicatie milieubeheer nr. 88' van het ministerie is nader toegelicht wat men verstaat onder "op of aan een aanwezige weg". De aanwezige weg heeft een bepaalde verkeersfunctie. De gereconstrueerde weg dient dan eenzelfde verkeersfunctie te behouden als voorheen. Dit houdt dat het aantal wegen dat voor het openbaar verkeer openstaat, na de reconstructie niet mag zijn toegenomen. Dit is bijvoorbeeld af te leiden uit de benaming van de weg. Verder zal de aanwezige weg een geluidsbelasting veroorzaken op bepaalde gevels.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
	Alleen voor die gevels die reeds door geluid van de aanwezige weg worden belast kan van een "reconstructie"sprake zijn.De A2/A67 voldoet daarmee aan het regime reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Daarnaast wordt aangehaald dat minister Netelenbos tijdens een werkbezoek de werkzaamheden heeft getypeerd als een nieuwe weg. Dit betreft een taalkundige uitspraak en geen uitspraak in juridische zin.
De op diverse trajecten verhoogde ligging van de A2/A67 in combinatie met de windrichting en het intensieve en voor een belangrijk aandeel zware verkeer zorgt ervoor dat een veel bredere zone dan de 600 meter uit de Wet geluidhinder aparte geluidsoverlast ondervindt. Hierover heb ik al eerder een klacht ingediend in oktober 2001 bij de Milieudienst van de gemeente Eindhoven. Ernstige overlast wordt ondervonden tot op zeker 1000 meter afstand van de randweg.	In het Reken en Meetvoorschrift is een meteorologische correctieterm opgenomen. Daarbij wordt uitgegaan van een weerssituatie, zoals die gemiddeld per jaar in Nederland voorkomt. Er wordt dan ook geen rekening gehouden met de ligging van de woning ten opzichte van de weg, bij het bepalen van de geluidsbelasting.
De effectieve voertuigsnelheden in de nachtelijke periode wanneer de weg vrij is ligt omstreeks 15 km/uur hoger dan de wettelijk toegestane maximale snelheid. De problematiek van gezondheidsschade vanwege slaapstoornissen is zeer nadrukkelijk aanwezig vanwege de continuïteit waarmee het verkeer gedurende de gehele nachtelijke periode op een intensieve wijze doorgaat. In de geluidsberekeningen die zijn gemaakt voor het Ontwerp-tracébesluit wordt hiermede onvoldoende rekening gehouden, temeer omdat in het Ontwerp-tracébesluit op geen enkele wijze systematische en structurele maatregelen worden aangekondigd ter beheersing van de maximale snelheden conform wettelijk gestelde maxima.	Volgens het Reken- en meetvoorschrift verkeerslawaai wordt als maatgevende snelheid per categorie motorvoertuigen de representatief te achten snelheid genomen. Het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu heeft in het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Geluidhinderbestrijding deel A (1989-1993) voor de doorgaande rijbanen op autosnelwegen met een maximum snelheid van 120 km/uur het volgende aangegeven. - lichte motorvoertuigen 115 km/uur - middelzware voertuigen 90 km/uur - zware motorvoertuigen 90 km/uur In het akoestisch onderzoek zijn deze snelheden gehanteerd. Het (Ontwerp)Tracébesluit is niet het wettelijk kader om maximum snelheden te handhaven.
Aangezien de gemeenteraad Eindhoven in besluit nr. 142 van 23 juni 1998 zich nadrukkelijk heeft uitgesproken voor een normwaarde van 50 dB(A) alsmede de twee andere gemeenten Veldhoven en Waalre dezelfde noodzaak om 50 dB(A) toe te passen, is het duidelijk dat alom de behoefte en noodzaak wordt gevoeld om een werkelijke oplossing te bieden voor de geluidsoverlast door een ontwerp normwaarde van 50 dB(A) te hanteren.	Het besluit van de gemeenteraad heeft betrekking op de geluidsgevoelige bebouwing in geluidszone-uitbreiding van 400 naar 600 meter. De gemeenteraad ging hierbij uit dat artikel 76 (nieuwe situaties) van toepassing is met als voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). De gemeente Eindhoven is in de reactie op het OTB onder ad e. hier verder op ingegaan. Artikel 99 (reconstructies) van de Wet geluidhinder is echter hierbij van toepassing is en niet artikel 76 (nieuwe situaties) van de Wet geluidhinder. De grenswaarde voor de woningen die in de uitbreidingszone komen te liggen is daardoor, de geluidsbelasting in het jaar voorafgaand aan de reconstructie en niet de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
	De volgende argumentatie ligt hieraan ten grondslag. De Wet geluidhinder gaat uit van de activiteiten aan de weg voor de definiëring van aanleg en reconstructie. In artikel 99, eerste lid, van de Wet geluidhinder wordt in relatie tot reconstructie gesproken over onder andere aanwezige woningen in een toekomstige zone. Op basis van dit artikel moet geconcludeerd worden dat de zone zoals deze was voordat de weg fysiek gewijzigd werd. Het regime van reconstructie zal dan ook van toepassing zijn op bestaande woningen die nieuw binnen een zone vallen. Conform circulaire uit 1993 met kenmerk MBG 23293014 waarin de definitie van reconstructie onder andere nader is uitgewerkt, zal in het kader van reconstructie het akoestisch onderzoek betrekking moeten hebben op de geluidsbelasting in het jaar voorafgaand aan de reconstructie en de geluidsbelasting in het maatgevende jaar na reconstructie, een ander binnen de zone zoals deze zal zijn na reconstructie. Indien echter in het verleden een hogere waarde is vastgesteld, zal deze hogere waarde indien dit een lagere geluidsbelasting betreft dan de geluidsbelasting in het jaar voorafgaand aan de reconstructie uitgangspunt zijn voor het akoestisch onderzoek. Aangezien de woningen buiten de voormalige geluidszone van de weg gelegen waren, zullen geen hogere waarden zijn vastgesteld en zal in het kader van het akoestisch onderzoek vanwege de wegreconstructie uitgegaan moeten worden van de geluidsbelasting in het jaar voorafgaand aan de reconstructie. Omdat het gaat om een aanwezige weg en reeds aanwezige woningen, is het niet correct uit te gaan van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) voor woningen.
Toepassing van 50 dB(A) in combinatie met een stringente snelheidsbeperking van 70 km/uur en technologische oplossingen voor 100% controle en bestraffing zal tevens een heilzame werking hebben op zowel milieuoverlast als ook op de verkeersdoorstroming.	De ontwerpsnelheid van 120 km/uur komt rechtstreeks voort uit het Standpunt. In het Standpunt is aangegeven dat in verband met de scheiding van doorgaand en overig verkeer wordt gekozen voor een ontwerpsnelheid van in principe 120 km/uur en op de parallelbaan in principe 80 km/uur. Daarnaast bestaat er een nadrukkelijke keuze om deze scheiding ook te laten doorwerken in de vormgeving van de hoofdrijbaan als achterlandverbinding en de parallelbaan met een meer stedelijke functie.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
2. De ingrijpende en grondige reconstructie van de randweg Eindhoven biedt een eenmalige gelegenheid om de overlast problemen die deze randweg veroorzaakt grondig te beperken. De randweg maakt deel uit van drie snelwegen (A2, A58, A67) die de drie grote havens Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen alsmede vele centraal in Nederland gelegen distributie- en transport-centra verbindt met het achterland en vice versa. Diezelfde randweg neemt reeds nu een deel van het verkeer op vanaf de A50 (Son - Nijmegen) en dit zal alleen maar meer worden als het nieuwe gedeelte van de A50 gereed is. De randweg loopt voorts door een druk stedelijk gebied met vele aanliggende woningen, scholen en bedrijfsgebouwen. Deze unieke opeenhoping van intensief personen- en vrachtverkeer recht-vaardigt zelfs een veel grondiger oplossing dan nu in het Ontwerp-tracébesluit is voorgesteld, zoals bijvoorbeeld ondertunneling. Bij voorkeur zou ik willen verzoeken vanaf knooppunt Batadorp tot en met knooppunt Leenderheide het doorgaande verkeer in een tunnel of een tunnelbak doorgang te verlenen.	Zie Algemeen C.Tunnelvariant.)

Volgnummer: 25a **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 11 februari 2002	**Afzender:** P. Janssen Pasteurlaan 46 5644 JE Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Identiek nummer 25	Zie nummer 25

Volgnummer: 25b **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 11 februari 2002	**Afzender:** G.M.M. Maresch- van Zutven Pasteurlaan 5644 JC Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Identiek nummer 25	Zie nummer 25

Volgnummer: 25c **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 13 februari 2002	**Afzender:** B. Benthem Pasteurlaan 36 5644 JE Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Identiek nummer 25	Zie nummer 25

Volgnummer: 25d **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 13 februari 2002	**Afzender:** A. Scheffers Pasteurlaan 54 5644 JE Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Identiek nummer 25	Zie nummer 25

Volgnummer: 25e **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 13 februari 2002	**Afzender:** drs. E.C. Meyer Pasteurlaan 44 5644 JE Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Identiek nummer 25	Zie nummer 25

Volgnummer: 26 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 13 februari 2002	**Afzender:** Bewonersvereniging Eikenburg - de Roosten E. Flamman-Molhoek Postbus 44004 5604 LA Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Aanvulling op nummer 22 Identiek nummer 25	Zie nummer 25

Volgnummer: 26a **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 13 februari 2002	**Afzender:** M.J.K. de Kleine San Giorgilaan 7 5644 DS Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Identiek nummer 25	Zie nummer 25

Volgnummer: 26b **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 13 februari 2002	**Afzender:** R.J.H.P. van Lieshout San Giorgilaan 4 5644 DS Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Identiek nummer 25	Zie nummer 25

Volgnummer: 27 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 6 februari 2002	**Afzender:** Ir. B.W. Bolomey Jennerlaan 30 5644 DT Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Identiek nummer 25	Zie nummer 25

Volgnummer: 27a **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 6 februari 2002	**Afzender:** K. Dechesne Verbeeklaan 10 5644 DE Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Identiek nummer 25	Zie nummer 25

Volgnummer: 27b **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 8 februari 2002	**Afzender:** ir. W.M.M. Nuijten Vesaliuslaan 36 a 5644 HL Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Identiek nummer 25	Zie nummer 25

Volgnummer: 27c **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 8 februari 2002	**Afzender:** M.H. Nouwen Pasteurlaan 58 5644 JE Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Identiek nummer 25	Zie nummer 25

Volgnummer: 27 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 11 februari 2002	**Afzender:** H. Koster Jennerlaan 26 5644 DT Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Identiek nummer 25	Zie nummer 25

Volgnummer: 27e **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 13 februari 2002	**Afzender:** A.A.H. Ronlaux Landsteinerlaan 23 5644 DB Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Identiek nummer 25	Zie nummer 25

Volgnummer: 27f **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 13 februari 2002	**Afzender:** H. Schoenmakers Schweitzerlaan 37 5644 DK Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Identiek nummer 25	Zie nummer 25

Volgnummer: 27g **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 13 februari 2002	**Afzender:** J.J. Jacobsma Twickel 26 5655 JJ Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Identiek nummer 25	Zie nummer 25

Volgnummer: 28 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 6februari 2002	**Afzender:** H.W. Croll Jennerlaan 3 5644 DT Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Identiek nummer 25	Zie nummer 25

Volgnummer: 29 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 6 februari 2002	**Afzender:** drs. J.G.M. Hegener Koningin Julianalaan 3 "Rapelenburg" 5582 JV Waalre
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Op de afwijzing van de oosttangent is nog steeds geen steekhoudende argumentatie gegeven. Het heeft er alle schijn van dat uitsluitend de zeer zwakke argumenten van actiegroepen het 'neen' van de minister blijven bepalen, terwijl van meerdere gezaghebbende zijden (o.a. de Kamer van Koophandel te Eindhoven) zeer goede argumenten 'voor' zijn gegeven. Het ligt ook zonder verdere argumenten zonder meer voor de hand, dat weldenkende mensen zullen kiezen voor een noordelijk-oostelijk gelegen tracé om het verkeer bij Eindhoven te ontlasten.	Zie Algemeen A. Oosttangent.
Met betrekking tot bewegwijzering bij Venlo voor verkeer naar Amsterdam, is de route via Nijmegen in alle opzichten beter dan de reeds overbelaste wegen rond Eindhoven, waar ook het verkeer uit de richting Maastricht en Antwerpen zijn weg moet vinden. Het is dan ook onlogisch om Eindhoven en omstreken verder te belasten. In dit verband dient het aanbeveling in overleg met de ANWB de bewegwijzering in het algemeen te herzien en na te gaan waar door het aangeven van alternatieve routes, de druk op Eindhoven en omstreken verlicht kan worden. Deze zaken hebben onvoldoende aandacht en hier is vaak sprake van nogal geforceerde regelgeving waar andere mogelijkheden aanwezig zijn.	De route Venlo – Amsterdam is over Eindhoven nagenoeg even lang als over Nijmegen (circa 188 km). Evenals de A67 en A2 bij Eindhoven zijn de A73 en A50 nabij Arnhem/Nijmegen zwaar belast, zodat hieruit niet een duidelijke voorkeur voor de ene of de andere route is af te leiden. Daarnaast dient bedacht te worden dat bewegwijzering die niet aansluit bij het verwachtingspatroon van de weggebruiker en zijn idee over de te volgen route slecht gevolgd zal worden en tot verwarring kan leiden. Bovendien is het aandeel van het verkeer Ruhrgebied-Amsterdam in de verkeershoeveelheden rondom Eindhoven dermate gering (circa 1 à 2%) dat van de voorgestelde wijziging geen substantiële verlichting van de druk op Eindhoven en omstreken mag worden verwacht. Zowel landelijk als regionaal vindt regelmatig overleg plaats met de ANWB teneinde de bewegwijzering af te stemmen op de actuele situatie van de infrastructuur.
Tevens dient de verkeerslichtensignalering op onder meer het verkeersplein Leenderheide te worden herzien; deze is niet goed afgesteld en zou moeten functioneren op impulsen van het aanbod van het verkeer in plaats van vaste tijdsaftelling. Heel vaak staat alles op rood en staat het verkeer stil.	De huidige verkeerlichtenregeling op het verkeersplein Leenderheide reageert op de verkeershoeveelheden. Echter door de koppeling tussen de opeenvolgende verkeerslichten, is dit voor de weggebruiker niet altijd duidelijk en lijkt het alsof onnodig voor rood licht moet worden gewacht. In het (Ontwerp)Tracébesluit-ontwerp neemt de hoeveelheid verkeer dat van het verkeersplein gebruik moet maken aanzienlijk af. In een nadere uitwerking wordt de inrichting van het plein en de verkeerslichten hierop afgestemd.

Volgnummer: 30 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 6 februari 2002	**Afzender:** C.J.M. van Binsbergen Landsteinerlaan 23 5644 DB Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. De aanliggende wijken van de Randweg Eindhoven ondervinden zeer nadrukkelijk de verkeersoverlast, zelfs tot op veel grotere afstanden dan de zone van 600 meter die in de Wet geluidhinder wordt aangegeven: in de woonwijk Eikenburg-De Roosten worden op afstanden van de A2/A67 tot 950 meter en meer waarden gemeten tot boven 55 dB(A). Dit wordt veroorzaakt door een aantal bijzondere, negatieve aspecten: - de verhoogde ligging van de A2/A67 ten zuiden van Eindhoven - het intensieve vrachtverkeer (meer dan 35%) dat juist in de nachtelijke uren hard doorrijdt met effectieve snelheden van omstreeks 95 km/uur gedurende de gehele nacht en de vroege ochtend (periode tussen 23.00 en 07.00) - de veelal ongunstige windrichtingen uit zuid, zuid/west of west die het geluid van de hoog liggende weg zeer ver doet dragen Met deze bijzondere omstandigheden is in het Ontwerp-tracébesluit nauwelijks rekening gehouden. Bovendien is de voorziene reconstructie van de randweg op zichzelf uitzonderlijk en uniek in Nederland naar aard en omvang. De compleet nieuwe aanleg van 2x2 parallelbanen met een geheel eigen op- en afrit regime rechtvaardigt mede om te spreken van een nieuwe situatie waarvoor 50 dB(A) de voorkeursgrenswaarde is. Deze uitzonderlijke omstandigheden rechtvaardigen dat er ook buitengewone zorg besteed wordt aan maatregelen om de geluidsoverlast voor de omwonenden te beperken conform de doelstellingen van de Wet geluidhinder waarbij 50 dB(A) als na te streven maximum op gevelhoogte wordt gepresenteerd teneinde milieu- en gezondheidsschade te beperken. Om gezondheidsschade te beperken wordt in diverse rapporten en onderzoekingen aangegeven dat een maximale waarde van 50 dB(A) acceptabel is. Onze bezwaren hieronder zijn er derhalve op gericht te bewerkstelligen dat: 1. de normwaarde van 50 dB(A) wordt vastgesteld die bij correcte hantering daadwerkelijk leidt tot beheersing van de geluidsoverlast en dat 2. zowel bij het berekenen van geluidswaarden als bij het nemen van besluiten over te treffen geluidsbeperkende maatregelen voldoende rekening wordt gehouden met de realiteit en de specifieke aspecten van de betreffende situatie en met de te verwachten ontwikkelingen op een basis die veilig is voor de overlast naar de omliggende bewoonde wijken.	De inspraakreactie komt overeen met de reactie met volgnr 22. Voor de beantwoording van de inspraakreactie wordt derhalve verwezen naar volgnr 22. Voort wordt het volgende opgemerkt. De Wet geluidhinder kent een geluidszone waarbinnen de regels van de Wet geluidhinder van kracht zijn. De woning van de inspreker bevindt zich buiten deze geluidszone.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Concluderend maken wij bezwaar tegen: 1. Het hanteren van een norm van 55 dB(A): de grenswaarde dient 50 dB(A) te zijn conform mogelijkheden en intentie van de Wet geluidhinder om gezondheidsschade tegen te gaan. 2. De uitvoering van het akoestisch onderzoek: de maatgevende geluidswaarden zijn te laag vastgesteld, in het bijzonder voor de woningen aan de Hippocrateslaan. 3. Het niet aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan de noordzijde van de A2/A67 ter hoogte van de wijk Eikenburg-De Roosten tot en met knooppunt Leenderheide. Voor toelichting op de bezwaren wordt naar de schriftelijk ingediende inspraakreactie verwezen.	

Volgnummer: 30a **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 7 februari 2002	**Afzender:** Drs. A.M.J. Maatman Eykmanstraat 16 5644 HP Eindhoven

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Identiek nummer 30	Zie nummer 30

Volgnummer: 30b **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 7 februari 2002	**Afzender:** Bewoners Hippocrateslaan prof. dr. L.F. Feiner Hippocrateslaan 24 5644 DV Eindhoven

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Identiek nummer 30	Zie nummer 30

Volgnummer: 30c **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 12 februari 2002	**Afzender:** Ir. J. Hoogenboerzem Landsteinerlaan 57 5644 DB Eindhoven

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Identiek nummer 30	Zie nummer 30

Volgnummer: 30d **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 13 februari 2002	**Afzender:** M.M. Bogaert Eykmanstraat 14 5644 HP Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Identiek nummer 30	Zie nummer 30

Volgnummer: 30e **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 13 februari 2002	**Afzender:** L.L.D. van der Poel Booyenhoek 26 5583 GV Waalre
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Identiek nummer 30	Zie nummer 30

Volgnummer: 30f **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 13 februari 2002	**Afzender:** Ir. J.A. Schuurman Schweitzerlaan 2 5644 DL Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Identiek nummer 30	Zie nummer 30



Volgnummer: 31 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 7 februari 2002	**Afzender:** Fietserbond M.J. Daru Winselerhof 565 5625 LZ Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Geheel in de geest van het NVVP vragen wij om een toets van de effecten van de voorgenomen ingrepen op de intergemeentelijke fietsmobiliteit tussen Eindhoven en haar randgemeenten en de gevolgen op de regionale mobiliteit als geheel. Hierbij verwijzen wij naar het voornemen in het NVVP, deel C: "Het Rijk ontwikkelt in overleg met andere overheden en belangenorganisaties een mobiliteitstoets. Deze mobiliteitstoets kan de vorm hebben van een handleiding, rekeninstrument en/of checklist waarmee provincies, kaderwetgebieden en gemeenten ruimtelijke plannen kunnen beoordelen." Het intact houden van de fietsverbindingen achten wij onvoldoende antwoord hierop. De voorgenomen verbredingen hebben namelijk kwalitatieve gevolgen die wederom kwantitatieve gevolgen kunnen hebben op de mobiliteit. Ter verduidelijking: de kruisingen van de fietsroutes tussen de randgemeenten en Eindhoven met de randweg veranderen zowel van lengte als van vormgeving.	De onderdoorgangen worden aanzienlijk langer. De huidige, ruim gedimensioneerde breedte blijft hierbij in elk geval beschikbaar. In de uitwerking van het ontwerp wordt in elk geval gezorgd voor voldoende lichttoetreding dan wel verlichting en een overzichtelijke inrichting zonder 'verschuilhoeken'. Dit geld zowel voor de doorgangen zelf als voor aanloop hier naar toe. Indien de situatie daartoe aanleiding geeft, wordt in samenwerking met de gemeente gezocht naar aanvullende veiligheidsmaatregelen. De hiertoe noodzakelijke nadere detaillering valt buiten de kaders van het (Ontwerp)Tracébesluit en zal bij de verdere planuitwerking in overleg worden ingevuld.
Hoe gaan fietsers hierop reageren? Aan welke voorwaarden moeten de verbindingen voldoen om een sociaal veilig fietsverkeer te garanderen en een optimale aansluiting op de stedelijke netwerken van Eindhoven en de randgemeenten te bewerkstelligen? Welke nadelige gevolgen hebben de verschillende alternatieven op de bereidheid van mensen om de fiets te gebruiken voor hun verplaatsingen van en naar Eindhoven? Welk alternatief is dan te verkiezen? Hierbij wijzen wij ook op de vormgeving en uitvoering van langdurige tijdelijke fietsvoorzieningen tijdens de werkzaamheden. Indien mensen door slechte tijdelijke voorzieningen van de fiets afzien om een andere vervoersmodaliteit te kiezen, zal slechts een deel van het opnieuw de fiets pakken als de werkzaamheden gereed zijn.	Tijdens de uitvoering van bouwactiviteiten ontstaat overlast voor zowel het verkeer op de randweg als voor het kruisend (langzaam) verkeer. In principe worden er geen extra kruisingsmogelijkheden geschapen maar zullen de kruisende verbindingen in takt blijven. Slechts in incidentele situaties worden, bijvoorbeeld door de sloop van bestaande viaducten, verbindingen tijdelijk volledig afgesloten. In die specifieke situatie wordt in nauw overleg met de gemeenten naar oplossingen gezocht die de overlast zoveel mogelijk beperken. Desondanks neemt de kwaliteit van de fietsroutes in een aantal gevallen af. Bouw-activiteiten vereisen nu eenmaal maatregelen waarbij het afstappen van fietsers niet is te voorkomen. Het schoonhouden en blokkeren van routes vormt evenwel een bijzonder aandachtspunt tijdens de werkzaamheden.
Behalve om een mobiliteitstoets vragen wij ook als Eindhovense belangenorganisatie van fietsers en met mandaat van ons regiobestuur als belangenbehartigers van de fietsers van Eindhoven én de randgemeenten betrokken te worden bij de formulering van de randvoorwaarden en het programma van eisen van de voorgenomen voorzieningen om het fietsverkeer de randweg te laten kruisen, bij voorkeur op maaiveld, in samenspraak met Rijkswaterstaat, de gemeente Eindhoven en de politie Brabant Zuidoost.	De fietsersbond is inmiddels uitgenodigd voor het reguliere belangen/bewonersgroepenoverleg.

Volgnummer: 32 **Kenmerk:** AS/dh/D2/2002.149 **Gedateerd:** 7 februari 2002	**Afzender:** Sint Joseph ziekenhuis A. Salters Postbus 7777 5500 MB Veldhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Het Máxima Medisch Centrum is momenteel afrondend in gesprek met de gemeente Veldhoven ten aanzien van herziening van het bestemmingsplan. Hierin zijn ondermeer opgenomen de toekomstige bouwwensen van het ziekenhuis (grootschalige uitbreidingsbehoeften). Uitbreiding heeft altijd consequenties ten aanzien van de afmetingen van de voorgenomen geluidswal. Onze aanvullende eis met betrekking tot realisatie van dit project is onder andere de fundering van de geluidswal en mogelijk ook andere elementen zodanig te dimensioneren dat altijd kan worden voldaan aan de voorziene uitbreidingen van het ziekenhuis.	Uitbreiding van het Máxima Medisch Centrum is niet voorzien in de plannen voor de uitbreiding van de randweg Eindhoven. Aangegeven wordt ook dat het plan nog in voorbereiding is. Eventuele aanvullende voorzieningen ten aanzien van geluidswering kunnen slechts worden gehonoreerd indien de initiatiefnemer ter zake de noodzakelijke gegevens aanreikt en zich verantwoordelijk acht voor de financiële consequenties.
Al sinds de nieuwbouw in 1990 heeft het ziekenhuis en Ambulancedienst de wens om te beschikken over een directe afslag van de A67. Dit komt de snelheid ten aanzien van de spoedeisende hulp absoluut ten goede. Deze afslag is echter niet opgenomen in de voorgenomen planvorming. Graag zien we ons verzoek gehonoreerd.	Een extra aansluiting op de A67, ter hoogte van de Runstraat is technisch mogelijk. In het Tracébesluit is deze mogelijkheid nadrukkelijk genoemd. In het bestuurlijk vooroverleg voorhet opstellen van het Ontwerp-tracébesluit is deze optie op verzoek van de gemeente Veldhoven in detail aan de orde geweest. Het plan is daarbij op zodanige wijze vormgegeven dat een extra aansluiting op de A67 ter hoogte van de Runstraat in Veldhoven kan worden gerealiseerd. Dit laat onverlet dat het realiseren van een dergelijke extra aansluiting eerst mogelijk is nadat de noodzaak is aangetoond. In paragraaf 5.2 van het Ontwerp-tracébesluit en Tracébesluit zijn de kaders hiervoor aangeven. De uiteindelijke beslissing blijft voorbehouden aan de Minister van Verkeer en Waterstaat waarbij wordt opgemerkt dat het ministerie een terughoudend beleid voert ten aanzien van extra aansluitingen op het hoofdwegennet.
2. Om geluidsoverlast te voorkomen zijn in de planvorming afschermende voorzieningen opgenomen. Het gaat voor wat het ziekenhuis betreft over een geluidswal met een lengte van 400 meter en een hoogte van drie meter in het cluster 14, genaamd ‘de Run’. De geluidswal zal vanuit het ziekenhuis (kliniekgedeelte) veel zicht op de snelweg (A67) wegnemen. Gebleken is dat patiënten vanuit het bed de bewegende verkeersstromen boeit. Onze aanvullende eis met betrekking tot de realisatie van dit project is dan ook om het geluidsscherm transparant uit te voeren.	Vanwege gevoeligheid voor graffiti worden de onderste twee tot drie meter van een geluidsscherm op gemakkelijk bereikbare locaties bij voorkeur niet transparant uitgevoerd. Het ziekenhuis bevindt zich op ruim 200 meter van de weg. Vanwege deze afstand blijft een deel van het verkeer zichtbaar.



Volgnummer: 33 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 7 februari 2002	**Afzender:** J.R. Bienfait Landsteinerlaan 3 5644 DA Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Ik maak bezwaar tegen de toegepaste normwaarde van 55 dB(A) als ontwerpdoelstelling van het Ontwerp-tracébesluit. Vooral gedurende de nachtelijke uren geeft het zware transportverkeer ondermeer uit Duitsland naar Rotterdam en Antwerpen veel geluidsoverlast. Mijn huis ligt hemelsbreed nauwelijks 750 meter van de A2/A67. Door de verhoogde ligging van die wegen gaat het geluid over het bos en bezorgt mij slapeloze nachten, vooral met zuidwestelijke wind. Een fly-over zou het geluidsoverlast nog meer verergeren. Derhalve verzoek ik na te gaan of met geluidsschermen, dan wel via tunnelbouw, een verlichting van de geluidsoverlast bewerkstelligd kan worden.	De Wet geluidhinder kent een geluidszone waarbinnen de regels van de Wet geluidhinder van kracht zijn. De woning van de inspreker bevindt zich buiten deze geluidszone. Vandaar dat deze woning niet is opgenomen in het akoestisch onderzoek. Ten aanzien van tunnelbouw zie Algemeen C.Tunnelvariant.

Volgnummer: 34 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 13 februari 2002	**Afzender:** L.L.D. van der Poel Booyenhoek 26 5583 GV Waalre
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Ik maak bezwaar tegen de toegepaste normwaarde van 55 dB(A) als ontwerpdoelstelling voor het Ontwerp-tracébesluit Randweg Eindhoven. Het is alleszins gerechtvaardigd en mogelijk om binnen de mogelijkheden van de Wet geluidhinder een normwaarde voor de geluidsbelasting van 50 dB(A) vast te stellen voor het definitieve ontwerp, waarmee recht wordt gedaan aan de bedoeling van de Wet geluidhinder om 50 dB(A) na te streven als een 'optimale' normwaarde mede en vooral uit oogpunt van de gezondheidsrisico's. De op diverse trajecten verhoogde ligging van de A2/A67 in combinatie met de windrichting en het intensieve en voor een belangrijk aandeel zware verkeer zorgt ervoor dat een veel bredere zone dan de 600 meter uit de Wet geluidhinder aparte geluidsoverlast ondervindt. Zelf zit ik met mijn achtertuin c.q. gevel direct op minder dan 400 meter afstand van zowel de A67 als de A2. Voor de wijk Ekenrooi waar ik woonachtig ben, geldt voorts de problematiek dat deze ook nog wordt omringd door een soort 'oosttangent' zijnde de A2 naar Maastricht alsook een tweede drukke zuid verbinding zijnde de Eindhovense N69. Waarom wordt dit verkeer niet meegenomen in de berekeningen van de geluidsbelasting? Hoe staat het dan met de verplichting van de overheid om de gezondheidsrisico's voor de burgers te handhaven op een acceptabel niveau?	Voor de woning Booyenhoek 26 is de grenswaarde volgende de Wet geluidhinder de heersende geluidsbelasting. Deze bedraagt 53, 56 en 57 dB(A) op respectievelijk de begane grond, 1e en 2e verdieping. Na reconstructie bedraagt de geluidsbelasting 51, 54 en 55 dB(A). Er is een afname van 2 dB(A). De streefwaarde van 55 dB(A) volgens het Standpunt wordt niet overschreden. Voor de overige opmerkingen zie de reactie op nummer 25.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De problematiek van gezondheidsschade vanwege slaapstoornissen is zeer nadrukkelijk aanwezig vanwege de continuïteit waarmee het verkeer gedurende de gehele nachtelijke periode op een intensieve wijze doorgaat. In de geluidsberekeningen die zijn gemaakt voor het Ontwerp-tracébesluit wordt hiermede onvoldoende rekening gehouden, temeer omdat in het Ontwerp-tracébesluit op geen enkele wijze systematische en structurele maatregelen worden aangekondigd ter beheersing van de maximale snelheden conform wettelijk gestelde maxima. Aangezien de gemeenteraad Eindhoven in besluit nr. 142 van 23 juni 1998 zich nadrukkelijk heeft uitgesproken voor een normwaarde van 50 dB(A) alsmede de twee andere gemeenten Veldhoven en Waalre dezelfde noodzaak om 50 dB(A) toe te passen, is het duidelijk dat alom de behoefte en noodzaak wordt gevoeld om een werkelijke oplossing te bieden voor de geluidsoverlast door een ontwerp normwaarde van 50 dB(A) te hanteren. Toepassing van 50 dB(A) in combinatie met een stringente snelheidsbeperking van 70 km/uur en technologische oplossingen voor 100% controle en bestraffing zal tevens een heilzame werking hebben op zowel milieuoverlast als ook op de verkeersdoorstroming.	
2. De ingrijpende en grondige reconstructie van de randweg Eindhoven biedt een eenmalige gelegenheid om de overlast problemen die deze randweg veroorzaakt grondig te beperken. De randweg maakt deel uit van drie snelwegen (A2, A58, A67) die de drie grote havens Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen alsmede vele centraal in Nederland gelegen distributie- en transportcentra verbindt met het achterland en vice versa. Diezelfde randweg neemt reeds nu een deel van het verkeer op vanaf de A50 (Son - Nijmegen) en dit zal alleen maar meer worden als het nieuwe gedeelte van de A50 gereed is. De randweg loopt voorts door een druk stedelijk gebied met vele aanliggende woningen, scholen en bedrijfsgebouwen. Deze unieke opeenhoping van intensief personen- en vrachtverkeer rechtvaardigt zelfs een veel grondiger oplossing dan nu in het Ontwerp-tracébesluit is voorgesteld, zoals bijvoorbeeld ondertunneling. Bij voorkeur zou ik willen verzoeken vanaf knooppunt Batadorp tot en met knooppunt Leenderheide het doorgaande verkeer in een tunnel of een tunnelbak doorgang te verlenen. Ook een compleet herzien plan met ruimte voor de Oosttangent zou tot een sterke verbetering van de situatie kunnen leiden die ook heden dagen al de gestelde normen overschrijdt. De voorgestelde geluidsschermen met een maximum hoogte van twee meter zijn volstrekt onvoldoende zeker als daar de nog steeds stijgende groei van het autoverkeer bijgeteld wordt.	



Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De reconstructie van de randweg is zodanig ingrijpend met een uitbreiding van het aantal rijbanen van vier naar tien respectievelijk van zes naar twaalf, dat hier kan worden gesproken van een nieuwe weg, waardoor de Wet geluidhinder de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) aanbeveelt. De geheel nieuwe aanleg van 2x2 rijstroken als parallelbanen met een geheel eigen regime van op- en afritmogelijkheden, alsmede de fundamenteel te wijzigen op- en afritten voor het doorgaande verkeer scheppen een geheel nieuwe situatie.	

Volgnummer: 35 **Kenmerk:** 142662 hjm/age **Gedateerd:** 7 februari 2002	**Afzender:** AKD Prinsen Van Wijmen Advocaten Notarissen, H.J.M. van Mierlo Postbus 4714 , 4803 ES Breda *Namens:* dr. is. F.J. Philips, Landgoed "De Wielewaal" BV, Landgoed De Wielewaal BV, Landgoed Tegenbosch Natuurschoon BV,
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Cliënten zijn eigenaren van percelen grond welke door het Ontwerp-tracébesluit worden geraakt. Van cliënten zou in totaal circa 5.40.00 (klopt dit getal?) hectare grond benodigd zijn ten behoeve van de realisering van de ombouw van de bestaande autosnelweg van twee naar vier rijbanen. De onderhavige eigendommen hebben betrekking op de kadastrale percelen gemeente Woensel sectie A 4090, sectie A 4234, sectie A 4241 alsmede de percelen kadastraal bekend gemeente Strijp sectie F 244, sectie F 468, sectie F 415 en sectie F 212 (zie kaart 8 van de bijlagen van het Ontwerp-tracébesluit). De bezwaren hebben in het bijzonder betrekking op het Landgoed 'De Wielewaal' en de daarop gelegen woningen. Gevreesd wordt voor een onevenredige toename van geluidhinder en hinder van licht als gevolg van de aanleg van het werk. De ombouw van de autosnelweg van twee naar vier rijbanen brengt met zich dat een strook grond met een minimale breedte van 50 meter van het landgoed benodigd is. In de huidige situatie bedraagt de afstand van de woningen tot de verkeersweg circa 200 meter. Als gevolg van, en na realisering van, het werk zal die afstand dus tot maximaal 150 meter, en op een aantal plaatsen nog minder, worden teruggebracht.	Rijkswaterstaat zal in overleg met de insprekers kijken naar de mogelijkheden om de wal enigszins hoger uit te voeren. Het gaat hierbij puur om het terugbrengen van bestaande kwaliteiten. De bedoelde wal kan evenwel niet aangemerkt worden als geluidswal in het kader van de wet Geluidhinder. Uit de brief van de inspreker is op te maken dat het gaat om de woningen Tegenboschweg 10 en 12. De grenswaarde volgens de Weg geluidhinder is de heersende waarde. Deze bedraagt voor de woning Tegenboschweg 10, 51 dB(A) en Tegenboscheweg 12, 53 dB(A). De geluidsbelasting na reconstructie blijft voor Tegenboschweg 12 gelijk. Voor Tegenboschweg 10 neemt de geluidsbelasting toe met 1 dB(A) en blijft daarmee onder de 2 dB(A) toename waardoor er geen sprake is van reconstructie in de zin van de Weg geluidhinder. Verder blijft de geluidsbelasting onder de Streefwaarde van 55 dB(A) volgens het Standpunt.
In het verleden is op het landgoed 'De Wielewaal' een gracht met wal aangebracht in een poging de geluidhinder enigszins te temperen. Blijkens het Ontwerp-tracébesluit is als enige maatregel voorzien dat die gracht met wal wordt verwijderd en over de volle lengte wordt teruggebracht. De wal dient echter niet alleen te worden teruggebracht, maar ook fors te worden opgehoogd zodat de geluidhinder tenminste niet hoger zal worden dan reeds het geval is en bij voorkeur lager dan dat. Handhaven van de wal op dezelfde hoogte, maar 50 meter dichter bij de woning betekent immers een onevenredige toename van geluidhinder en hinder van licht.	Naar aanleiding van de inspraakreactie heeft planaanpassing plaatsgevonden waardoor minder grondgebied van landgoed De Wielewaal noodzakelijk is. De toerit naar de A2 is hiertoe naar het zuiden uitgebogen, binnen het oorspronkelijke plangebied.
De voorkeur wordt gegeven indien de geluidhinder en lichthinder zoveel mogelijk beperkt worden door en met de inrichting van het werk (boven schadeloosstelling of nadeelcompensatie). Namens cliënten geef ik in overweging om het Ontwerp-tracébesluit aan te passen. Cliënten zijn overigens gaarne bereid in overleg te treden om tot een oplossing te komen die zowel tegemoet komt aan de verlangens van cliënten als aan de wensen van Rijkswaterstaat met betrekking tot grondwerving.	Het overleg over de grondverwerving is inmiddels opgestart. Zie ook Algemeen B. Grondverwerving.

Volgnummer: 36 **Kenmerk:** STRO2s000115 **Gedateerd:** 7 februari 2002	**Afzender:** Gemeente Eindhoven A. van den Hurk Postbus 998 5600 AZ Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Zie bijlage 2.6 bestuurlijke adviezen	Zie bijlage 2.6 bestuurlijke adviezen

Volgnummer: 37 **Kenmerk:** 4CD.4.97.01689 Golfschool B.V. Jeurissen **Gedateerd:** 7 februari 2002	**Afzender:** DAS rechtsbijstand mr. H.A.M. Lamers, Postbus 23000 1100 DM Amsterdam Zuidoost *Namens:* Golfschool A. Jeurissen B.V., Golfschool A. Jeurissen B.V.,
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Met verwijzing naar mijn eerdere schrifturen namens cliënte in deze kwestie (zie kopieën) moet ik blijven ageren tegen verbreding van de A2 ter hoogte van de golfbaan, die geëxploiteerd wordt door cliënte, als thans in het Ontwerp-tracébesluit weer voorgesteld. Als gevolg van die verbreding zouden maar liefst vier holes moeten verdwijnen of zouden in ieder geval aanmerkelijk moeten worden ingekort. Zulks zou betekenen, verlies van de A-status van de golfbaan en dus onherroepelijk sluiting daarvan in de nabije toekomst omdat een rendabele exploitatie dan niet meer mogelijk is. Hoewel cliënte verheugd is dat Rijkswaterstaat inmiddels serieus onderzoek doet naar adequate compensatie voor het te lijden verlies aan ruimte, zou cliënte toch het liefste zien, dat de verbreding van de A2 ter plaatse dusdanig wordt uitgevoerd, dat daarvoor geen gronden van de golfbaan nodig zijn.	Bij de uitwerking van de plannen voor de verbreding van de A2/A67 is door aanpassing van het ontwerp de benodigde omvang van grondverwerving ter hoogte van de Golfbaan Welschap zo minimaal mogelijk gehouden. Omdat er ingevolge de reconstructie van de weg aanpassingen aan het golfterrein moeten plaatshebben is er gezocht naar oplossingsrichtingen in de directe nabijheid van de golfbaan. Deze oplossingsmogelijkheden zijn onderzocht. Ingevolge daarvan is overleg opgestart met de gemeente, de golfbaan en een door Rijkswaterstaat ingehuurde golfbaanarchitect om deze oplossingsrichtingen met elkaar te verkennen teneinde een oplossing te bereiken.

Volgnummer: 38 **Kenmerk:** ZLL.02.0036 **Gedateerd:** 7 februari 2002	**Afzender:** ZLTO Zuidelijke Land- en Tuinbouworganisatie mr. E.A.M. Leenaerts, Postbus 439 5500 AK VELDHOVEN *Namens:* De famillie Verschuijten
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. De familie Verschuijten exploiteert een landbouw- en veehouderijbedrijf. De bedrijfswoning en bedrijfsgebouwen zijn gevestigd aan de Laarstraat 46 te Waalre, kadastraal bekend gemeente Waalre, sectie E 1504 (zie ook kaart 18 in de bijlagen van het Ontwerp-tracébesluit). Daarnaast beschikt de familie over eigendomsgronden met een oppervlakte van 2.60.00 (klopt dit getal?) hectare gelegen gemeente Aalst sectie A 2413 en pachtgronden van 2.68.48 gelegen gemeente Aalst sectie A 2412 ged. Als gevolg van de verbreding van de A67 zouden alle opstallen op het huisperceel aan de Laarstraat 46 te Waalre dienen te worden gesloopt. Cliënten verzoeken uitdrukkelijk bij de vaststelling van het Tracébesluit de gewijzigde tekening van Rijkswaterstaat dd. 23 januari 2002 met daarin een gewijzigde grens, voor zover deze tegemoet komt aan hun wensen met betrekking tot behoud van de woning en de oude schuur, in acht te nemen.	Aan het verzoek van de belanghebbende ten aanzien van wijziging plangrens is reeds voldaan. Genoemde schuur kan blijven bestaan.
De tot het bedrijf behorende eigendoms- en pachtgronden zijn gelegen in het gebied genaamd het 'Leender fietspad'. Dit gebied wordt als gevolg van het Ontwerp-tracébesluit en het landschaps- en compensatieplan voor natuurcompensatie bestemd. Cliënten maken daartegen uitdrukkelijk bezwaar. Deze gronden worden als cultuurgrond ten behoeve van hun bedrijf benut en zijn als zodanig onmisbaar voor de bedrijfsvoering. Er zijn voldoende alternatieven buiten het agrarisch areaal voor handen. Cliënten voelen zich in hun bedrijfssituatie en als agrariërs in het algemeen door de bestemming van de cultuurgronden buitenproportioneel benadeeld en verzoeken het agrarisch areaal in stand te houden.	Planologisch gezien zijn de betreffende percelen voor toekomstige natuurdoelen bestemd. Op enkele andere percelen in de directe nabijheid is reeds natuur gerealiseerd. De percelen maken onderdeel uit van een groter geheel dat de natuurgebieden bij Leenderheide verbindt richting Leenderbos. De natuurcompensatie vindt aangrenzend aan de aantasting bij Leenderheide plaats, waardoor de natuurwaarden van het hele gebied op peil blijven. De begrenzing van de locatie voor compensatie is na overleg met gemeente en provincie tot stand gekomen. Voor compensatie voor ontneming van grond zie algemeen B. Schadevergoeding.



Volgnummer: 39 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 7 februari 2002	**Afzender:** Ir. J.M.J. Lieshout Herinkhave 20 5655 JL Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. De ingrijpende en grondige reconstructie van de Randweg Eindhoven biedt een eenmalige gelegenheid om de overlastproblemen die deze randweg veroorzaakt grondig te beperken. De randweg maakt deel uit van drie snelwegen (A2, A58, A67) die de drie grote havens Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen alsmede vele centraal in Nederland gelegen distributie- en transportcentra verbindt met het achterland en vice versa. Diezelfde randweg neemt reeds nu een deel van het verkeer op vanaf de A50 (Son - Nijmegen) en dit zal alleen maar meer worden als het nieuwe gedeelte van de A50 gereed is. De randweg loopt voorts door een druk stedelijk gebied met vele aanliggende woningen, scholen en bedrijfsgebouwen. Deze unieke opeenhoping van intensief personen- en vrachtverkeer rechtvaardigt zelfs een veel grondiger oplossing dan nu in het Ontwerp-tracébesluit is voorgesteld, zoals bijvoorbeeld ondertunneling. De reconstructie van de randweg is zodanig ingrijpend met een uitbreiding van het aantal rijbanen van vier naar tien respectievelijk van zes naar twaalf, dat hier kan worden gesproken van een nieuwe weg, waardoor de Wet geluidhinder de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) aanbeveelt. De geheel nieuwe aanleg van 2x2 rijstroken als parallelbanen met een geheel eigen regime van op- en afritmogelijkheden, alsmede de fundamenteel te wijzigen op- en afritten voor het doorgaande verkeer scheppen een geheel nieuwe situatie.	Voor de woning van de inspreker is de geluidsbelasting na reconstructie 50 dB(A) en 54 dB(A) op respectievelijk de begane grond en de 1e verdieping. De grenswaarde volgens de Wet geluidhinder voor deze woning bedraagt 50 dB(A). Dit vanwege het feit dat in 1986 de geluidsbelasting meer dan 55 dB(A) bedroeg. Een hogere waarde wordt vastgesteld op 4,5 meter waarneemhoogte van 54 dB(A). De streefwaarde van 55 dB(A) volgens het Standpunt wordt daarmee niet overschreden. Verder wordt voor de overige reacties verwezen naar de reactie gegeven onder volgnr 25.
2. Ik maak bezwaar tegen de toegepaste normwaarde van 55 dB(A) als ontwerpdoelstelling voor het Ontwerp-tracébesluit Randweg Eindhoven. Het is alleszins gerechtvaardigd en mogelijk om binnen de mogelijkheden van de Wet geluidhinder een normwaarde voor de geluidsbelasting van 50 dB(A) vast te stellen voor het definitieve ontwerp, waarmee recht wordt gedaan aan de bedoeling van de Wet geluidhinder om 50 dB(A) na te streven als een 'optimale' normwaarde mede en vooral uit oogpunt van de gezondheidsrisico's. Ik maak ook bezwaar tegen het feit dat ik nergens in het Ontwerp-tracébesluit iets terugvind over een onderzoek naar de gevolgen van trillingen doordat de rijbanen veel dichter dan nu het geval is bij de aanwezige bebouwing komen te liggen. Ik wens in een onderzoek vastgesteld te zien wat de huidige situatie is, opdat, als latere claims uitgebracht moeten worden tengevolge van beschadigingen aan mijn woning, er minimaal referentiedata aanwezig zijn.	Voor aanvang van de reconstructiewerkzaamheden worden alle op kortere afstand van de weg gelegen woningen en gebouwen geinspecteerd, incl. foto-opnamen, teneinde eventuele schade die het gevolg is van de werkzaamheden, achteraf expliciet te kunnen vaststellen.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De op diverse trajecten verhoogde ligging van de A2/A67 in combinatie met de windrichting en het intensieve en voor een belangrijk aandeel zware verkeer zorgt ervoor dat een veel bredere zone dan de 600 meter uit de Wet geluidhinder aparte geluidsoverlast ondervindt. De problematiek van gezondheidsschade vanwege slaapstoornissen is zeer nadrukkelijk aanwezig vanwege de continuïteit waarmee het verkeer gedurende de gehele nachtelijke periode op een intensieve wijze doorgaat. In de geluidsberekeningen die zijn gemaakt voor het Ontwerp-tracébesluit wordt hiermede onvoldoende rekening gehouden, temeer omdat in het Ontwerp-tracébesluit op geen enkele wijze systematische en structurele maatregelen worden aangekondigd ter beheersing van de maximale snelheden conform wettelijk gestelde maxima. Aangezien de gemeenteraad Eindhoven in besluit nr. 142 van 23 juni 1998 zich nadrukkelijk heeft uitgesproken voor een normwaarde van 50 dB(A) alsmede de twee andere gemeenten Veldhoven en Waalre dezelfde noodzaak om 50 dB(A) toe te passen, is het duidelijk dat alom de behoefte en noodzaak wordt gevoeld om een werkelijke oplossing te bieden voor de geluidsoverlast door een ontwerp normwaarde van 50 dB(A) te hanteren. Toepassing van 50 dB(A) in combinatie met een stringente snelheidsbeperking en technologische oplossingen voor 100% controle en bestraffing zal tevens een heilzame werking hebben op zowel milieuoverlast als ook op de verkeersdoorstroming.	

Volgnummer: 40 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 8 februari 2002	**Afzender:** Stichting Scouting Stratum A.J.A. van Doorn Moggendries 31 5641 PM Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. De kaarten 1 t/m 22 in het Ontwerp-tracébesluit zijn verouderd want ons terrein met de nieuwe bebouwing staat hierop niet aangegeven. Het gevolg is dat we aanvankelijk niet als belanghebbende zijn opgenomen, veel te laat op de hoogte zijn gekomen van dit Ontwerp-tracébesluit en daardoor bijzonder weinig tijd hebben om dit plan te bestuderen. Tevens is het moeilijk te bepalen wat de consequenties zijn voor ons terrein, onze bebouwing en het functioneren als scouting, met name betreffende de buitenactiviteiten.	Belanghebbende: scouting is niet anders behandeld dan willekeurig andere grondeigenaar. Scouting wordt niet in hun bestaan bedreigd. De blokhut behoeft niet te worden geamoveerd.
De ingrijpende en grondige reconstructie van de Randweg Eindhoven biedt een eenmalige gelegenheid om de overlast problemen die deze randweg veroorzaakt grondig te beperken. De randweg maakt deel uit van drie snelwegen (A2, A58, A67) die de drie grote havens Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen alsmede vele centraal in Nederland gelegen distributie- en transportcentra verbindt met het achterland en vice versa. Diezelfde randweg neemt reeds nu een deel van het verkeer op vanaf de A50 (Son - Nijmegen) en dit zal alleen maar meer worden als het nieuwe gedeelte van de A50 gereed is. De randweg loopt voorts door een druk stedelijk gebied met vele aanliggende woningen, scholen en bedrijfsgebouwen, waaronder ons scoutingterrein.	De overige niet locatie-specifieke opmerkingen ten aanzien van de verkeers-en vervoersaspecten met milieu-consequenties komen overeen met reactienr. 25. Zie reactie Bevoogd Gezag aldaar.
De reconstructie van de randweg is zodanig ingrijpend met een uitbreiding van het aantal rijbanen van vier naar tien respectievelijk van zes naar twaalf, dat hier kan worden gesproken van een nieuwe weg, waardoor de Wet geluidhinder de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) aanbeveelt. De geheel nieuwe aanleg van 2x2 rijstroken als parallelbanen met een geheel eigen regime van op- en afritmogelijkheden, alsmede de fundamenteel te wijzigen op- en afritten voor het doorgaande verkeer scheppen een geheel nieuwe situatie.	In principe dient elke parallelweg, elk fiets- en/of voetpad wat door de plannen van het project verdwijnen door de veroorzaker te worden hersteld. Dus ook de bestaande fietsroutes. Wel is het mogelijk alternatieven te zoeken, die het mogelijk maken het betreffende gebied te blijven ontsluiten. Deze alternatieven dienen doorgesproken te worden met betrokkenen. Zolang deze alternatieven geen definitieve status hebben worden de bestaande fietsroutes opgenomen in het Tracébesluit Aangaande de exploitatiemogelijkheden van de Scouting wordt verwezen naar Algemeen B. Schadevergoeding.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
In het Ontwerp-tracébesluit is niets terug te vinden over het 'Leender fietspad'. Indien dit verlegd zou gaan worden, zodat het naast de regionale rijstroken komt te liggen, dan zou de veiligheid voor onze jeugdleden beter gewaarborgd kunnen worden, zeker als er een deugdelijke afscheiding geplaatst wordt. Voor zover we nu kunnen overzien dienen wij aan de zuidzijde ook grond af te staan om een nieuw fietspad te kunnen realiseren. Wij bevelen sterk aan het fietspad niet tussen de blokhut en manege enerzijds en de nieuwe parallelrijbaan anderzijds aan te leggen, maar ten noorden aan te leggen. Het ten noorden gelegen fietspad kan derhalve verbeterd worden zodat er geen nieuw fietspad hoeft te worden aangelegd.Wellicht komt het "Leender fietspad" naast het talud en de watering te liggen, wat betekent dat we nog meer terrein verliezen. Er kan hierdoor een situatie ontstaan waarin het eigen terrein te druk wordt benut vanwege de geringere omvang. Zoals ook andere scoutingverenigingen verhuren wij onze blokhut aan andere scoutingverenigingen. Dit is een wezenlijk deel van de exploitatie en het niet meer kunnen verhuren van de blokhut brengt ons automatisch in financiële problemen.	
2. Wij maken bezwaar tegen de toegepaste normwaarde van 55 dB(A) als ontwerpdoelstelling voor het Ontwerp-tracébesluit Randweg Eindhoven. Het is alleszins gerechtvaardigd en mogelijk om binnen de mogelijkheden van de Wet geluidhinder een normwaarde voor de geluidsbelasting van 50 dB(A) vast te stellen voor het definitieve ontwerp, waarmee recht wordt gedaan aan de bedoeling van de Wet geluidhinder om 50 dB(A) na te streven als een 'optimale' normwaarde mede en vooral uit oogpunt van de gezondheidsrisico's. De op diverse trajecten verhoogde ligging van de A2/A67 in combinatie met de windrichting en het intensieve en voor een belangrijk aandeel zware verkeer zorgt ervoor dat een veel bredere zone dan de 600 meter uit de Wet geluidhinder aparte geluidsoverlast ondervindt. Voor onze situatie geldt het volgende: Er is een meting opgenomen in bijlage 10 gemeente Eindhoven; De Roosten, inclusief aftrek van 3 dB(A), art. 103 Wet geluidhinder, betreffende de waarnemingen van Heihoefpad 1 die in 1986 een waarde opleverde van 55 dB(A). Er is geen meting verricht in 1994, waardoor de aangenomen waarde voor de heersende waarde in 2004 speculatief is en veel hoger kan uitvallen. De grenswaarde van 57 dB(A) op grond van de Wet geluidhinder, is niet correct.	De accommodatie van de scouting is geen geluidsgevoelige bestemming. Om deze reden is de bebouwing niet betrokken in het akoestisch onderzoek. De waarde van Heihoefstraat 1 waar naar verwezen wordt is de woning behorende bij de manege en niet van de accommodatie van de Scouting. Om de akoestische situatie na reconstructie voor deze scouting te kunnen aangegeven is gekeken naar omliggende bebouwing die wel betrokken is in het onderzoek. Daaruit is op te maken dat er nagenoeg geen toename is van de geluidsbelasting ten opzichte van de huidige situatie. In het Ontwerp-tracébesluit wordt de mogelijkheid geboden om bij het definitieve ontwerp afwijken met een bepaalde marge. Daaraan is echter de voorwaarde verbonden dat dit niet tot gevolg mag hebben dat de vastgestelde grenswaarden voor de geluidsbelasting worden overschreden. Dit is verwoord in het ontwerpbesluit onder punt 6.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Ons gebouw bevat twee bouwlagen die ook beide gebruikt worden als slaapgelegenheid. Er is echter uitgegaan van een woning met één bouwlaag, hierdoor zou de toename van 2 dB(A) overschreden worden en als gevolg daarvan als saneringssituatie aan te merken. We protesteren tegen de streefwaarde van 55 dB(A) en verzoeken uit te gaan van 50 dB(A) en om ons als geluidsgevoelig object te beschouwen. De problematiek van gezondheidsschade vanwege slaapstoornissen is zeer nadrukkelijk aanwezig vanwege de continuïteit waarmee het verkeer gedurende de gehele nachtelijke periode op een intensieve wijze doorgaat. Voor onze typische scoutingactiviteiten, zoals bivakkeren, slapen in een blokhut en in tenten vrezen wij voor slaapproblemen, zeker als het om de jongste leeftijdsgroepen gaat. In de geluidsberekeningen die zijn gemaakt voor het Ontwerp-tracébesluit wordt hiermede onvoldoende rekening gehouden, temeer omdat in het Ontwerp-tracébesluit op geen enkele wijze systematische en structurele maatregelen worden aangekondigd ter beheersing van de maximale snelheden conform wettelijk gestelde maxima. Aangezien de gemeenteraad Eindhoven in besluit nr. 142 van 23 juni 1998 zich nadrukkelijk heeft uitgesproken voor een normwaarde van 50 dB(A) alsmede de twee andere gemeenten Veldhoven en Waalre dezelfde noodzaak om 50 dB(A) toe te passen, is het duidelijk dat alom de behoefte en noodzaak wordt gevoeld om een werkelijke oplossing te bieden voor de geluidsoverlast door een ontwerp normwaarde van 50 dB(A) te hanteren. Waar het de activiteiten van de Scouting betreft zijn wij ernstig bezorgd over het geluid dat op ons af gaat komen. Er heerst bij ons grote onrust over de te verwachten geluidsoverlast. De toename zal oorverdovend zijn. Niet alleen wordt het aantal rijbanen desastreus vergroot, zij komen tevens in onze richting en wij dienen zelfs grond te verkopen voor de uitbreiding van het wegenstelsel. Vlak achter onze blokhut komt de hoogste weg ruim twee meter hoger dan de huidige. Even verderop is dat hoogteverschil opgelopen tot zo'n 10 meter. Er komen dan wel schermen, maar die leveren voor ons niets op. Deze zijn opgenomen voor dat deel waar bewoning is. De fly-over A2/A67 zal met de onderkant het geluid van het verkeer dat er onderdoor passeert voluit reflecteren in onze richting. Wij zouden het op prijs stellen als de voorzieningen van een zodanige kwaliteit en omvang worden dat het voor onze leid(st)ers mogelijk blijft de kinderen met een normaal stemvolume aan te kunnen spreken tijdens de buitenactiviteiten.	

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Wij zijn ook ernstig bezorgd over de veiligheid van onze jeugd die ernstig gevaar loopt. Er wordt vlak langs ons gebouw, deels over ons terrein, een tracé gepland waarop het autoverkeer met hoge snelheden voortraast en dat makkelijk toegankelijk is voor spelende kinderen, terwijl overal allerlei maatregelen getroffen worden om verkeerssituaties 'kindveilig' te maken. Verder ligt de weg in de huidige situatie hoog en vormt het talud een vorm van natuurlijke afscheiding. Straks ligt de weg aanmerkelijk dichter bij de blokhut en is de afscheiding tussen terrein, talud en weg uiterst diffuus voor spelende kinderen. Wij eisen dat er een zodanige situatie wordt gecreëerd dat wij, zonder frustratie en nachtmerries van leiding, bestuur en ouders, met de kinderen zowel binnen als buiten kunnen spelen.	In principe blijft dezelfde afscheiding tussen scoutingterrein en autosnelweg bestaan. Namelijk fietspad, sloot, talud. Deze afscheiding voldoet ook in de huidige situatie en blijft ongewijzigd.



Volgnummer: 41 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 8 februari 2002	**Afzender:** Bewonersvereniging Eikenburg- de Roosten R.J.H. Mittendorff Jennerlaan 28 5644 DT Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Op 6 februari 2002 hebben wij op navraag nadere verkeersgegevens ontvangen, deze betreffen de dagperiode. De toegezegde gegevens over de etmaalperiode ontbreken nog, maar we hopen die nog te mogen ontvangen. De gegevens van de dagperiode tonen in nog sterkere mate aan dan de eerder bekende gegevens voor de nachtperiode (akoestisch onderzoek), dat de gehanteerde verkeersprognoses veel te laag zijn over de periode 2004 - 2020. Op het stuk Waalre-Leenderheide v.v. in de nachtperiode is slechts een stijging voorzien van + 41,8% voor de verkeersintensiteit in 2020 ten opzichte van 2004. Voor de dagperiode blijkt deze stijging zich echter te beperken tot slechts 34,9%, waardoor de gehanteerde verkeersprognoses in een nog ongeloofwaardiger daglicht komen te staan. Immers, het aantal rijstroken wordt ter plaatse uitgebreid van vier naar tien en de verkeerstoename over zestien jaar zou slechts + 34,9 % zijn. Wij maken ernstig bezwaar tegen deze veel te lage prognoses en verzoeken derhalve nogmaals akoestisch onderzoek te doen, rekening houdend met volledige bezetting van de wegcapaciteit van tien rijstroken en met medeneming van de verschillende elementen waarop het akoestisch onderzoek moet worden aangepast, zoals vermeld in onze inspraakreactie die separaat is toegezonden door mevrouw Flamman-Molhoek.	De verkeersprognoseberekening is uitgevoerd met het begin 2001 opgestelde verkeersmodel voor het Ontwerp-tracébesluit Randweg Eindhoven. Het toekomstscenario gaat uit van (per begin 2001) actuele inzichten in beleid en sociaal-economische ontwikkelingen die aansluiten op regionale en provinciale verwachtingen. Het model is opgezet om prognoses te maken voor de jaren 2010 en 2020. Het verkeersmodel geeft geen jaar-op-jaar prognoses. Daarom is de situatie in 2004 ingeschat door een evenredige verdeling van de groei tussen de in 2000 geregistreerde verkeersintensiteiten en de prognoses 2010. In het gehanteerde toekomstscenario ontwikkelt het vrachtverkeer zich veel sterker dan het personenautoverkeer, het eerste houdt verband met de veronderstelde economische groei, het tweede met de demografische ontwikkeling van Nederland. Meestal, zo ook bij de Randweg Eindhoven, is de nachtperiode maatgevend voor de vraag of de geluidbelasting normen overschrijdt. Het is niet reëel om bij berekening van die geluidbelasting in de nacht uit te gaan van een volledige belasting van de capaciteit van de weg. De capaciteit van de weg, aantal rijstroken, is gebaseerd op de intensiteit tijdens de dagelijkse spitsuren.
Wij maken nogmaals bezwaar tegen de sluitingstermijn van 11 februari 2002 voor bezwaarschriften en verzoeken, nu een correctie op de inspraakmogelijkheden in de kranten heeft gestaan, om spoedige publicatie van de verlengde inspraaktermijn.	Gezien de inhoudelijke punten die de inspreker in zijn zienswijze heeft opgenomen, is hij in de gelegenheid geweest inhoudelijk te reageren. Inderdaad bevatten de eerste publicaties helaas een omissie. Deze is echter middels de latere rectificatie tijdig, nog tijdens de inspraakperiode, hersteld.





Volgnummer: 42 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 8 februari 2002	**Afzender:** Stichting HogeSnelWeg ir. W. Sorgdrager Appelgaarde 75 2272 TB Voorburg
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Wij hebben een alternatief met de volgende hoofdkenmerken: - De standaard HogeSnelWeg (HSW) wordt - over ruwweg dezelfde zestien kilometer van de randweg (Best-Leenderheide) - aangelegd op het bestaande talud, in de middenberm, op 5,5 meter boven de bestaande 2x2 rijstroken; er zijn geen noemenswaardige aanpassingen nodig vanwege de aanwezigheid van slechts één bovenliggend viaduct. - Het doorgaande personenverkeer wordt geleid via de HSW. - Indien gewenst, kan de aanleg van deze HSW voor 100% privaat gefinancierd worden. - Door de geluidsabsorberende laag aan de onderzijde van de HSW, alsmede aanvullende geluidsmaatregelen, zal over het gehele traject het geluidsniveau met HSW lager (!) uitvallen dan het huidige (!) geluidsniveau. - Dit HSW-voorstel houdt rekening met het relatief hoge aandeel van het regionale verkeer, dat op dezelfde manier als thans kan worden afgewikkeld. - Realisatie: procedures circa twee jaar, bouwtijd circa twee jaar, oplevering circa 2006. - De kosten voor dit HSW-alternatief worden geraamd op circa. 240 miljoen, exclusief eventuele aanvullende geluidsmaatregelen. Zie ook de bijlagen.	Het door insprekers voorgestelde alternatief heeft een grote invloed op onder andere het milieu. Daarnaast wijkt het alternatief zoveel af van het in het Ontwerp-tracébesluit en Standpunt voorgestelde ontwerp, dat dit in dit stadium van de procedure niet kan worden ingepast. Een dergelijk alternatief had in de Startnotitiefase moeten worden ingebracht zodat het in de Trajectnota/MER-fase op al haar (milieu)aspecten, bijvoorbeeld visuele hinder en geluid, had kunnen worden beoordeeld. Het alsnog invoegen van dit alternatief zou in dit stadium fors tijdverlies opleveren, dit terwijl de ernst van de problemen geen uitstel van de oplossing duldt. Overigens wordt bestreden dat de kosten, zelfs zonder aanvullende geluidsmaatregelen binnen genoemd budget blijven. Enerzijds vanwege toch noodzakelijke aanpassingen aan de bestaande weg (vervanging viaducten vanwege bereiken einde levensduur), anderzijds onder andere vanwege de uiterts complexe intakkingen nabij de drie betrokken knooppunten. Een gedetailleerde onderbouwing van kosten ontbreekt in dit kader. Het betreft daarnaast een nieuwe techniek, nog niet eerder toegepast met een aantal onzekerheden en onduidelijkheden waarvoor nader (gedetailleerd) onderzoek noodzakelijk is voordat duidelijk wordt of de HSW toepasbaar, uitvoerbaar en (financieel) haalbaar is. Het aspect private financiering staat in dit kader los van de gekozen oplossing. Door nu in te gaan op dit alternatief ontstaat een zodanig tijdsverlies dat de tijdplanning (uitvoering 2005-2010) niet meer kan worden gehaald, gezien de problemen een ongewenste situatie.

Volgnummer: 43 **Kenmerk:** HL/GD/S-980662 **Gedateerd:** 8 februari 2002	**Afzender:** Boels Zanders Advocaten H.H.B. Lamers, Postbus 1750 6201 BT Maastricht *Namens:* Motel Eindhoven BV, Motel Eindhoven BV, C.J.M. Polman
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Door Motel Eindhoven BV is eerder gesteld dat de reconstructie niet mag leiden tot een verslechtering van de bereikbaarheid van het Motel Eindhoven. De reactie van het ministerie destijds was dat de bereikbaarheid via de aansluiting Aalsterweg ongewijzigd blijft. Dat standpunt is op zich juist, echter op dit moment is er in de directe nabijheid van het hotel ook de afslag A2/A67 Randweg te Eindhoven die verdwijnt, waardoor de bereikbaarheid dus nadrukkelijk afneemt. Cliënte verzet zich tegen beperking van die bereikbaarheid. Een groot deel van de bezoekers van het hotel is afkomstig van de autoweg en slechts een klein deel van de Aalsterweg. Indien om overtuigende redenen de huidige afslag en oprit moeten verdwijnen, dient het ministerie een maximale inspanning te leveren met betrekking tot de vervangende bereikbaarheid en bewegwijzering van het hotel. Bij de - nieuwe - afslag Leenderheide dienen hele duidelijke bewegwijzeringborden geplaatst te worden met daarop vermeld: - Hotel Eindhoven - vork - mes - bed - het bedrijfslogo in de vorm van de Toekan	In de knooppunten Batadorp, De Hogt en Leenderheide kan gekozen worden voor de hoofdrijbaan of de parallel rijbaan. In de bewegwijzering naar de hoofdrijbaan worden enkel hoofddoelen op geruime afstand van Eindhoven vermeld. Op de wegwijzers naar de parallel rijbaan wordt in ieder geval het doel Eindhoven opgenomen. Deze vermelding is in principe dekkend voor alle in Eindhoven gelegen instellingen, bedrijven en woningen.
2. Blijkens de reactie van het Bevoegd Gezag is het Motel Eindhoven geen geluidsgevoelige bestemming en is daarom ter hoogte van het hotel geen scherm gepland. Daarbij wordt enkel rekening gehouden met vastgestelde bouwplannen en wordt opgemerkt dat de bouwplannen van cliënte niet bekend zijn bij gemeente of Rijkswaterstaat. Cliënte is echter reeds langdurig in gesprek met de gemeente Eindhoven over het realiseren van een hoteltoren om op die wijze te kunnen voorzien in de behoefte aan meer hotelkamers. Rijkswaterstaat stelt enkel rekening te kunnen houden met vastgestelde bouwplannen. Op het moment dat het (nu nog ontwerp) Tracébesluit wordt uitgevoerd zal het bouwplan naar verwachting zijn vastgesteld en zelfs al in uitvoering zijn. Met de bouwplannen die concreet aanwezig zijn en in behandeling zijn genomen door de gemeente Eindhoven dient derhalve nadrukkelijk rekening gehouden te worden. Cliënte wenst, zo de overheid niet bereid is geluidwerende voorzieningen te treffen, van diezelfde overheid de garantie te krijgen dat het niveau van 55 dB(A) niet zal worden overschreden aan de gevels van de huidige hotelbouw en de uitbreiding. Indien na de aanleg van de randweg blijkt dat dit niveau wel wordt overschreden, wenst cliënte reeds nu de garantie dat voor rekening van het ministerie geluidwerende voorzieningen zullen worden aangebracht.	Motel Eindhoven is geen geluidsgevoelige bestemming. Om deze reden is de bebouwing niet betrokken in het akoestisch onderzoek. Dat geldt zowel voor de bestaande als toekomstige bebouwing van Motel Eindhoven, als deze geen geluidsgevoelige bestemming hebben. Ook al is het bouwplan eerder vastgesteld dan het Tracébesluit, dan nog wordt met deze bebouwing geen rekening gehouden in het akoestisch onderzoek conform de Wet geluidhinder. Inspreker haalt aan dat alleen met de bestaande bebouwing rekening wordt gehouden. Dat is echter alleen het geval in die situaties waar het gaat om geluidsgevoelige bestemmingen. Conform de Wet geluidhinder wordt in deze situatie geen rekening gehouden met zogenaamde geprojecteerde (toekomstige) woningen. In het (Ontwerp)tracébesluit wordt om deze reden geen rekening gehouden met de uitbreidingsplannen van Motel Eindhoven. Dit is een verantwoordelijk van het Motel zelf. De toekomstige akoestische situatie wijzigt ter hoogte van Motel Eindhoven na reconstructie marginaal ten opzichte van de bestaande situatie. Opgemerkt wordt dat bij de ontwikkeling van de uitbreidingsplannen de huidige akoestische situatie niet tot belemmeringen heeft geleid.





Vervolg Volgnummer: 43

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
3. Geconstateerd moet worden dat niet wordt gereageerd op de inspraakreactie van de heer C.J.M. Polman die direct belanghebbende is. Mogelijk dat een stuk grond van zijn perceel betrokken moet worden bij de geplande uitbreiding. Er dient onverkort rekening te worden gehouden met zijn belangen en ik verwijs daarbij naar een eerdere brief van 22 juni 1998.	Nadere uitwerking van de plannen heeft er toe geleid dat er geen grond van de heer Polman is benodigd.

Volgnummer: 44 **Kenmerk:** 02.032/EM **Gedateerd:** 8 februari 2002	**Afzender:** Overleg Logistiek Brabant Drs. E.M. van de Meerendonk Postbus 93350 4801 LJ Breda
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Het Rijk is medeverantwoordelijk voor een oplossing van de verkeersproblematiek aan de oostzijde van Eindhoven. We pleiten er dan ook nogmaals voor de beide probleemoplossende opties, te weten een tunnel van knooppunt Batadorp tot knooppunt Leenderheide en een oosttangent, serieus te overwegen. Een volwaardig gesloten tangentenstelsel is noodzakelijk voor een op de toekomst gerichte en dus duurzame verkeersafwikkeling rond Eindhoven en biedt een beter perspectief voor restcapaciteit en calamiteitensituaties.	Zie Algemeen A. Oosttangent en C. Tunnelvariant.
Wij staan in principe positief tegenover het Meest Milieuvriendelijke Alternatief, echter het probleemoplossend vermogen van de hoofdrijbaan van de Westtangent zal op (middel)lange termijn absoluut ontoereikend zijn. De verkeersprognoses laten een congestiekans van ruim 25% zien in 2020. De congestienorm van 2% voor een achterlandverbinding wordt hiermee ruimschoots overschreden.	In de trajectnotafase is voor de beoordeling van de bereikbaarheid de congestiekans als criterium gehanteerd, in het licht van het SVVII-beleid en voor het jaar 2010. De naar het Ontwerp-tracébesluit-ontwerp omgebouwde randweg voldoet voor de situatie in 2010. Voor de situatie in 2020 is het probleemoplossend vermogen op dit deel van het traject beperkter.
De hoofdrijbanen worden voorzien van verkeerssignalering (de zogenaamde matrixborden). Aangezien de parallelbanen niet worden voorzien van vluchtstroken pleiten wij ervoor , gelet op de verkeersveiligheid en de doorstroming, om gelijkertijd ook deze parallelbanen uit te rusten met deze matrixborden. Daarnaast vragen wij aandacht voor voldoende uitwisselingsmogelijkheden tussen de hoofdrijbanen en de parallelbanen voor hulpdiensten.	De benodigde rijstrookbreedte is een direct gevolg van de snelheid. Met een lagere ontwerpsnelheid kan, omdat de vetergang dan geringer is, bij een gelijkblijvende veiligheid de rijstrook smaller zijn. De toegepaste rijstrookbreedte is afgestemd op de ontwerpsnelheid van 80 km/uur. Signalering wordt voor 80 km/uur wegen niet noodzakelijk geacht. Het verschil in snelheid tussen verkeer in vrije afwikkeling en congestieverkeer is op deze wegen veel kleiner dan op autosnelwegen. Door de vele op- en afritten is de bereikbaarheid van de parallelbanen voor hulpverleners vanaf het onderliggende wegennet behoorlijk. Bij calamiteiten is het gewenst dat het verkeer op de parallelbaan zich uiterst links en rechts opstelt en zo in het midden een strook voor de hulpverleners vrijhoudt. De verhardingsbreedte van de parallelbanen is hiervoor voldoende.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
	Voor voertuigen met pech worden vluchthavens aangelegd. Ten aanzien van het calamiteitenbeleid wordt bovendien verwezen naar de maatregelen die in samenspraak met de hulpdiensten worden uitgewerkt. Het betreft de realisatie van een aantal flexibele doorsteken die in geval van calamiteiten afdoende zijn om snel en veilig de plaats van het ongeval te bereiken. Over de locaties van de flexibele doorsteken, gelegen tussen hoofd- en parallelrijbaan, is inmiddels overeenstemming bereikt met de hulpdiensten. De vormgeving van deze doorsteken wordt in het kader van de voorbereiding nader met de hulpdiensten verder gedetailleerd.

Volgnummer: 45 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 8 februari 2002	**Afzender:** Belangenvereniging De Voldijn A. Huizing Resedalaan 39 5582 AA Waalre

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. De kwaliteit van de besluitvorming rondom de Tangenten Eindhoven is vanaf de start met de Nota Nieuwe Infrastructuur voor de trajectstudie Tangenten Eindhoven (NNI) gekenmerkt door drie intrinsieke zwakheden, te weten: a. Een onjuiste interpretatie van de verkeerssimulatie van de oosttangent oplossingen waardoor deze voortijdig en op onjuiste gronden terzijde zijn geschoven. Op grond van het ontbreken tijdige inspraak door belanghebbende bewoners op de definitieve NNI en de misleidende voorlichting en publiciteit door Rijkswaterstaat aan de adviserende overheden ten aanzien van het effect van een doorgaande oosttangent, betwisten wij de rechtsgeldigheid van het Ontwerp-tracé-besluit van 1 december 2001. b. Een zeer sterke onderschatting van de verkeersgroei waardoor de oorspronkelijke kwantitatieve afwegingen volkomen zijn achterhaald. Overwegende dat ook met een verbreding tot 4x3 rijstroken geen robuuste oplossing voor de periode 2010-2020 wordt geboden, aanvullende maatregelen nodig zijn om aan de congestie eis van 2% te voldoen, en de aanleg of reservering van een derde rijstrook daarom onnodig het woon- en leefmilieu in de woonwijk Voldijn in Waalre aantast, maken wij bezwaar tegen een verdere verbreding van de Zuidtangent dan 4x2 rijstroken.	Verdere studie naar nieuwe infrastructuur heeft naar aanleiding van de NNI niet plaatsgevonden, omdat: • Een auto(snelweg) ten oosten van Eindhoven de problemen op de bestaande randweg niet oplost; bij elk alternatief bleek alsnog verbreding van de bestaande wegen noodzakelijk. Dit heeft zowel te maken met het feit dat een oostelijke route een omweg is voor de voornaamste verkeersstromen en dat het (economisch) zwaartepunt van Eindhoven aan de westzijde ligt; • De verkeersproblemen aan de oostzijde van Eindhoven hebben een regionaal en lokaal karakter, hierbij passen oplossingen op dit zelfde niveau; • Een oosttangent leidt tot nieuwe milieuproblemen en een grote aantasting van het landschap en waardevolle natuurgebieden. In de trajectnota/MER A2/A67 Tangenten Eindhoven zijn alle alternatieven tegen hetzelfde toekomstscenario doorgerekend. Destijds loste een auto(snelweg) ten oosten van Eindhoven de problemen op de bestaande randweg niet op; verbreding van de bestaande wegen bleef noodzakelijk. Die constatering is bij de huidige inzichten niet anders. Overigens wordt ook verwezen naar Algemeen A. Oosttangent.





Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
c. Een gefragmenteerde toewijzing van de verantwoordelijkheid voor de problemen op de bestaande West- en Zuidtangent bij Eindhoven, die in de gebieden Eindhoven-Helmond en Eindhoven-Lommel leiden tot zeer oneven-wichtige besluitvorming ten aanzien van samenhangende problemen.	
2. Op grond van de ongeloofwaardig lage prognose van de verkeersintensiteit en de daarmee niet in overeenstemming zijnde (nagenoeg) dubbele capaciteit van het wegontwerp, maken wij bezwaar tegen het toepassen van deze prognose als uitgangspunt voor de geluidsberekeningen.	De verkeersprognoseberekening is uitgevoerd met het in begin 2001 opgestelde verkeersmodel voor het Ontwerp-tracébesluit Randweg Eindhoven. Het toekomstscenario gaat uit van (per begin 2001) actuele inzichten in beleid en sociaal-economische ontwikkelingen die aansluiten op regionale en provinciale verwachtingen. Het model is opgezet om prognoses te maken voor de jaren 2010 en 2020.
Op grond van de beslissing van de Raad van State met betrekking tot de reconstructie van de A2 bij Breukelen, de aftrek krachtens art. 103 Wet geluidhinder terug te brengen van 3 dB(A) naar 1 dB(A) en de berekening van de toekomstige geluidbelasting in de vergelijkbare situatie bij de reconstructie van de A2/A67 bij Waalre, maken wij bezwaar tegen de toepassing van de 3 dB(A) aftrek in het akoestisch onderzoek.	De aftrek van 3 dB(A) is toegestaan ingevolge de regeling van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu van 26 februari 1989 nr. 1629118 stcr. 45, gewijzigd bij besluit van 30 maart 1993 welke krachtens het artikel 103 is opgenomen. In bijlage 5 van de Toelichting is de nadere onderbouwing gegeven voor toepassing van artikel 103 Wet geluidhinder.
Wij maken bezwaar tegen het vervallen van de landbouwweg aan de zuidzijde van de A2/A67 op grond van de te verwachten geluid- en andere overlast in de woonwijk Voldijn.	Het vervallen van de zandweg in de plannen hoeft geen gevolgen te hebben voor het t.a.v. de Resedalaan bepaalde in de beschikking van de gemeente Waalre, 4 feb. 1986 nr. 1985/01; de heer Mikkers kan en mag via de Laarstraat en de Burg. Mollaan naar zijn percelen bij de Holstlaan zonder het zandpad te gebruiken.
Als gevolg van het vast te stellen Tracébesluit treedt schade op in de vorm van waardedaling van de woningen in de wijk Voldijn. Dit wordt veroorzaakt door deels vernietiging van het parkje ten zuiden van de A2/A67, de visuele effecten van de maatregelen tegen geluidhinder, de toegenomen luchtverontreiniging en andere met de reconstructie samenhangende oorzaken. Op grond van de waardedaling van de woningen in de wijk Voldijn als gevolg van het voornemen tot en de verbreding van de A2/A67, houden wij de Staat der Nederlanden voor bedoelde schade nu reeds aansprakelijk. Deze schade komt geheel ten laste van de overheid.	Zie Algemeen B. Schadevergoeding.



Volgnummer: 46 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 8 februari 2002	**Afzender:** Beleggingsmaatschappij De Mispelaar Mr. V.H.A.M. van Hapert Postbus 9705 5602 LS Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Natuurcompensatie en ruimtebeslag Volgens het huidig vigerend bestemmingsplan GDC Acht is een strook tussen het bestaande wegtracé en het bedrijventerrein aangemerkt als ecologische verbindingszone of groenstrook. Indien deze groenstrook voor een belangrijk deel zal worden gelegd op terreinen die op dit moment de bestemming Transport en distributiedoeleinden hebben, zullen van onze terreinen gedeelten die thans uitgeefbaar zijn als hoogwaardige bedrijfsterreinen, ten gevolge van de nieuw geplande groenstrook niet voor bedrijfsdoeleinden kunnen worden uitgegeven. Hierdoor zullen de eigenaren een veel grotere schade leiden dan in het geval er slechts sprake zou zijn van een tracé in de bestaande strook. Indien een nieuwe groenstrook is gepland op onze terreinen is ons uitgangspunt dat ruiling tegen gelijkwaardige gronden zal moeten plaatsvinden. De voorkeur gaat uit naar de tegen onze eigendommen aansluitende percelen gelegen in BEA2. In ieder geval zal voorafgaand aan eventueel overleg over de overdracht en ruiling van gronden voldoende duidelijk en zeker moeten zijn met wie (Rijkswaterstaat of de gemeente Eindhoven) over de compensatie van het verlies aan bedrijfsterrein ten gevolge van een groenstrook moet worden onderhandeld. Waterberging Wij maken bezwaar tegen een waterbergingsvijver op het noordelijk deel van het GDC Acht. Wij stellen voor om in overleg met de gemeente Eindhoven te komen tot een betere oplossing voor het ruimtebeslag dat noodzakelijk is als waterberging.	De groenstrook is, aangezien deze niet binnen de (Ontwerp)tracébesluit-grenzen valt, opgevat als een gegeven. Met het opschuiven van de weg schuift ook de groenstrook op. De groenstrook vervult een functie in het gemeentelijk natuur- en landschapsbeleid (verbinding Wielewaal-Ekkersrijt) en heeft een functie voor waterberging. Het is dan ook een gemeentelijke beslissing deze groenstrook op te schuiven. Dit met instemming van Rijkswaterstaat aangezien dit uitstekend past in de landschapsvisie van de verbreding en dit niet de situatie oplevert dat bedrijfsgebouwen tot vlak bij de snelweg gesitueerd worden. De geplande waterbergingsvijver past binnen de groenstrook die de gemeente hier voorzien heeft en heeft geen verdere doorwerking op de omgeving. Ten aanzien van noodzakelijke verwerving zie Algemeen B. Schadevergoeding.
2. In de nieuwe situatie komt de woning van de heer J.J.A.F. van Hapert aan de Mispelhoefstraat 12A tegen het wegtracé aan te liggen. Niet de tuin, maar de buitengevel van de woning markeert straks ongeveer de grens tussen onze eigendommen en het wegtracé. Gelet op de hoge geluidsbelasting bij deze woning in relatie met de ligging van het object na realisatie van het werk, vragen wij ons af of handhaving van de woonfunctie in deze opstal aanvaardbaar is. Wij verzoeken nog eens kritisch naar de situatie bij deze woning te bekijken. Daarnaast is het niet duidelijk of de woning straks in een nieuw aan te leggen groenzone komt te liggen.	De grenswaarde Wet geluidhinder Mispelhoefstraat 12A (De Schakel 200) bedraagt 59 dB(A) en 61 dB(A) op respectievelijk de begane grond en de 1ste . verdieping. Na reconstructie is de geluidsbelasting 60 en 64 dB(A). Alleen op de 1ste verdieping is sprake van reconstructie in de zin van de wet geluidhinder waarbij in principe de toename dient te worden weggenomen. Om reden van financiele aard wordt geen afscherming geplaatst. De wet geluidhinder biedt de moggelijkheid om de grenswaarde te verhogen. De waarde van 64 dB(A) op de 1^{e} verdieping wordt vastgesteld. Daarmee ontstaat er een akoestische situatie.





Volgnummer: 47 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 8 februari 2002	**Afzender:** A. Pelle Peter Zuidlaan 22 5502 NH Veldhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Identiek nummer 25	Zie nummer 25 De geluidsbelasting na reconstructie is 49 en 52 dB(A) op respectievelijk de begane grond en de 1e verdieping. Vanwege het feit dat de geluidsbelasting in 1986 meer dan 55 dB(A) bedroeg, is de grenswaarde volgens de Wet geluidhinder 50 dB(A). Voor de 1e verdieping wordt een hogere waarde vastgesteld. De streefwaarde van 55 dB(A) volgens het Standpunt wordt niet overschreden.

Volgnummer: 48 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 13 februari 2002	**Afzender:** M.C. Nouwen- van Maanen Pasteurlaan 58 5644 JE Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Identiek nummer 25	Zie nummer 25 Voort wordt het volgende opgemerkt. De Wet geluidhinder kent een geluidszone waarbinnen de regels van de Wet geluidhinder van kracht zijn. De woning van de inspreker bevindt zich buiten deze geluidszone.

Volgnummer: 49 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 8 februari 2002	**Afzender:** H. Castelijns-Beks Welschapsedijk 215 5657 BA Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Het is beter om tijd, geld en energie te stopen in het compleet maken van een ruit of rondweg om de stad Eindhoven. Deze zal er in de toekomst toch wel komen, dus leg die eventueel versneld aan zodat al het verkeer gesplitst wordt.	Zie A. Algemeen Oosttangent.
Verder is er niet (genoeg) onderzocht of er een mogelijkheid bestaat dat onze woning aan de Welschapsedijk 215 behouden kan blijven. Er wordt te snel voorbijgegaan aan de consequenties die zoiets heeft voor een jong gezin en te gemakkelijk wordt gedacht dat geld alles goedmaakt.	Uitwerking van de plannen heeft er toe geleid dat de gebouwen niet kunnen worden gehandhaafd. Overleg is gaande. Taxatiecommissie heeft bezoek gebracht en onderzoekt of herplaatsing bedrijf redelijk is. Voor consequenties zie Algemeen B. Schadevergoeding.

Volgnummer: 50 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 11 februari 2002	**Afzender:** H.J. van Hout Celebeslaan 2, 5641 AG Eindhoven *Namens:* Vereniging Sint- Catharinagilde Strijp-Ei, Vereniging Sint- Catharinagilde Strijp-Ei, Celebeslaan 2, 5641 AG Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Momenteel hebben wij een schietlocatie in gebruik die op een strook nabij de Poot van Metz (A2) en de Tilburgseweg in Eindhoven ligt. Het verbreden van deze rijstroken zal ten koste gaan van onze schietlocatie. Deze locatie is ons in 1991 toegewezen na realisatie van de afrit Poot van Metz. Begin jaren '90 moesten we het schietterrein aan de Sliffertestraat al ontruimen vanwege deze afrit en nu worden wij wederom gedupeerd vanwege de verbreding van de rijstroken van de A2 en maken daarom hiertegen bezwaar.	De locatie wordt volgens de plannen uit het (Ontwerp)Tracébesluit niet geraakt. De plannen hebben dan ook geen consequenties voor de beide schietverenigingen.





Volgnummer: 51 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 11 februari 2002	**Afzender:** ir. C.H. Riem Hunenborg 16 5655 JM Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Keuze voor randweg Er dreigt een historische fout gemaakt te worden door de keuze voor een randweg in plaats van een rondweg. Over een jaar of tien zal het verkeer weer vastzitten en moet de oosttangent alsnog worden aangelegd. Dit geldt temeer als de A50 (in het noordoosten aansluitend op de A58) klaar is. Ik zwijg maar over de bereikbaarheid van Helmond.	Zie Algemeen A. Oosttangent.
Verhoogde aanleg Ten westen van Eindhoven dreigt een buitensporig brede weg verhoogd te worden aangelegd. Eindhovense en Veldhovense wijken lopen hier tot vlak naast deze weg, waardoor deze wijken blijvend belast en ontsierd zijn. Waarom wordt er tussen Eindhoven en Veldhoven geen tunnel aangelegd?	Zie Algemeen C. Tunnelvariant.
Gescheiden rijbanen voor lokaal verkeer Is daadwerkelijk onderzocht of tijdens de drukke, filegevoelige uren, de verkeershoeveelheid lokaal/doorgaand verkeer ongeveer 50/50 is? Is dit over vijf, tien en vijftien jaar ook nog zo? Alleen dan is de volstrekt inflexibele zeer veel ruimte vergende keuze voor twee vaste rijstroken lokaal en twee rijstroken doorgaand zinnig.	Het Ontwerp-tracébesluit is gebaseerd op een principe-oplossing van vier rijbanen (twee per richting) met elk twee rijstroken. Dit betekent niet dat wordt uitgegaan van gelijke hoeveelheden doorgaand en lokaal verkeer; plaatselijk is sprake van een of meer extra rijstroken of weefvakken. De verkeersprognoseberekening voor de jaren 2010 en 2020 is uitgevoerd met het begin 2001 opgestelde verkeersmodel voor het Ontwerp-tracébesluit Randweg Eindhoven. Het toekomstscenario gaat uit van (per begin 2001) actuele inzichten in beleid en sociaaleconomische ontwikkelingen die aansluiten op regionale en provinciale verwachtingen conform het CPB-European Coördination scenario. Deze wijken af van eerder gehanteerde inzichten voor andere projecten in de regio Eindhoven, waarin bijvoorbeeld werd uitgegaan van een lagere economische groei.
Vraag naar geluidsmetingen in de zomer waarbij de huidige bomen hun maximale effect hebben.	De geluidsberekening is uitgevoerd volgens de Standaard Rekenmethode II (SRM II) conform het Reken en Meetvoorschrift Verkeerslawaai. Daarbij wordt geen rekening gehouden met afschermende werking van aanwezige bomen.
Gevreesd wordt dat door reflectie van het zes meter hoge scherm gelegen tussen de hoofdrijbaan en de parallelbaan er een toename is van te geluid.	Bij de berekening van de geluidsbelasting is rekening gehouden met een absorberende werking. De schermen worden dan ook absorberend uitgevoerd waardoor er geen reflectie naar de woning van inspreker optreed.

Volgnummer: 52 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 11 februari 2002	**Afzender:** J.N.E. van Heek Ranonkelstraat 19 5644 LA Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Ik kan me bij veel de insprekers tijdens de hoorzitting gehouden op 15 januari 2002 aansluiten, met name bij de heer Mittendorff (bewonersvereniging Eikenburg-De Roosten), de heer Hegener, de heer Becking (Milieudefensie), de heer De Groot (Scouting Stratum), de heer van de Poel en de heer Buchholtz.	Zie reactie Bevoegd Gezag op genoemde inspraak.
Ik woon met mijn gezin, waarvan de kinderen Scouting Stratum bezoeken, op een afstand van 1600 meter van de randweg. Ik maak me zorgen over de enorme uitbreiding en verbreding van de A2/A67. Er is sprake van geluidshinder van de snelweg dat versterkt wordt door de overheersende windrichting zuidwest, zuid en zuidoost. Voor een ongestoorde nachtrust moeten de ramen en deuren gesloten worden en buiten in de tuin zitten wordt hinderlijk verstoord. Maar erger misschien nog dan de door de wind aangevoerde herrie, is de onzichtbare ruikbare schadelijke fijne stofdeeltjes en uitlaatgassen die over de wijk neerdalen en schadelijk zijn voor mens en milieu. Bij uitbreiding van het wegennet en door de verhoogde aanleg hiervan kan de schadelijke overlast alleen maar toenemen.	De Wet geluidhinder kent een geluidszone waarbinnen de regels van de Wet geluidhinder van kracht zijn. De woning van de inspreker bevindt zich buiten deze geluidszone. Vandaar dat deze woning niet is opgenomen in het akoestisch onderzoek Het luchtkwaliteitonderzoek heeft laten zien dat in 2010 en 2020 voldaan wordt aan de Europese normen zoals vastgelegd in het Besluit Luchtkwaliteit.
Ik geef in overweging mee om een tunnel aan te leggen, maar ook om te blijven kijken naar alternatieven zoals de oosttangent. Maar ik blijf me afvragen of die extra wegen wel nodig zijn, er worden immers nieuwe spoorlijnen aangelegd om het vrachtverkeer te ontlasten. Houd rekening met de kwaliteit van het leven nu en in de toekomst en kijk niet naar korte termijn oplossingen.	Zie Algemeen C.Tunnelvariant.





Volgnummer: 53 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 11 februari 2002	**Afzender:** J. Hoogenboezem Landsteinerlaan 57 5644 DB Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. De aanliggende wijken van de randweg Eindhoven ondervinden zeer nadrukkelijk de verkeersoverlast, zelfs tot op veel grotere afstanden dan de zone van 600 meter die in de Wet geluidhinder wordt aangegeven: in de woonwijk Eikenburg-De Roosten worden op afstanden van de A2/A67 tot 950 meter en meer waarden gemeten tot boven 55 dB(A). Dit wordt veroorzaakt door een aantal bijzondere, negatieve aspecten: - de verhoogde ligging van de A2/A67 ten zuiden van Eindhoven - het intensieve vrachtverkeer (meer dan 35%) dat juist in de nachtelijke uren hard doorrijdt met effectieve snelheden van omstreeks 95 km/uur gedurende de gehele nacht en de vroege ochtend (periode tussen 23.00 en 07.00) Met deze bijzondere omstandigheden is in het Ontwerp-tracébesluit nauwelijks rekening gehouden. Bovendien is de voorziene reconstructie van de randweg op zichzelf uitzonderlijk en uniek in Nederland naar aard en omvang. De compleet nieuwe aanleg van 2x2 parallelbanen met een geheel eigen op- en afrit regime rechtvaardigt mede om te spreken van een nieuwe situatie waarvoor 50 dB(A) de voorkeursgrenswaarde is. Deze uitzonderlijke omstandigheden rechtvaardigen dat er ook buitengewone zorg besteed wordt aan maatregelen om de geluidsoverlast voor de omwonenden te beperken conform de doelstellingen van de Wet geluidhinder waarbij 50 dB(A) als na te streven maximum op gevelhoogte wordt gepresenteerd teneinde milieu- en gezondheidsschade te beperken. Om gezondheidsschade te beperken wordt in diverse rapporten en onderzoekingen aangegeven dat een maximale waarde van 50 dB(A) acceptabel is. Mijn bezwaren hieronder zijn er derhalve op gericht te bewerkstelligen dat: 1. de normwaarde van 50 dB(A) wordt vastgesteld die bij correcte hantering daadwerkelijk leidt tot beheersing van de geluidsoverlast en dat 2. zowel bij het berekenen van geluidswaarden als bij het nemen van besluiten over te treffen geluidsbeperkende maatregelen voldoende rekening wordt gehouden met de realiteit en de specifieke aspecten van de betreffende situatie en met de te verwachten ontwikkelingen op een basis die veilig is voor de overlast naar de omliggende bewoonde wijken.	Voor toelichting op de bezwaren wordt naar de schriftelijk ingediende inspraakreactie verwezen. Reactie is identiek aan reactie op bijlage bij inspreker nummer 22 Voort wordt het volgende opgemerkt. De Wet geluidhinder kent een geluidszone waarbinnen de regels van de Wet geluidhinder van kracht zijn. De woning van de inspreker bevindt zich buiten deze geluidszone.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Concluderend maak ik bezwaar tegen: 1. Het hanteren van een norm van 55 dB(A): de grenswaarde dient 50 dB(A) te zijn conform mogelijkheden en intentie van de Wet geluidhinder om gezondheidsschade tegen te gaan, in combinatie met een 100% te controleren snelheidsbeperking van 70 km/uur. 2. De uitvoering van het akoestisch onderzoek: de maatgevende geluidswaarden zijn te laag vastgesteld, in het bijzonder voor de woningen aan de Hippocrateslaan. 3. Het niet aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan de noordzijde van de A2/A67 ter hoogte van de wijk Eikenburg-De Roosten tot en met knooppunt Leenderheide.	





Volgnummer: 54 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 11 februari 2002	**Afzender:** De Stadspartij Dr. ir. C. Velzel Postbus 4222 5604 EE Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. B&W van Eindhoven heeft te weinig oog voor de belangen van de omwonenden van de randweg, belangen die wij behartigen als lokale politieke partij. De belangen van omwonenden die hier in het geding zijn, zijn rust en daarmee indirect gezondheid. Het Ontwerp-tracébesluit komt aan deze belangen onvoldoende tegemoet, en moet op enige punten worden aangepast: - Het definitieve Tracébesluit moet uitgaan van een maximale geluidsbelasting van 50 dB(A), in lijn met het Eindhovens raadsbesluit 142 van 23 juni 1998. - Deze maximale geluidsbelasting moet worden bereikt door een combinatie van fysieke maatregelen (zoals geluidsarm wegdek en geluidsschermen) en snelheidsbeperkingen op het traject. In elke geval zou het definitieve Tracébesluit moeten bepalen dat aan de maximale snelheid voor vrachtverkeer (80 km/uur) op dit traject stringent de hand wordt gehouden, in het bijzonder in de nachtelijke uren. Verdere snelheidsbeperkingen moeten niet worden uitgesloten. Een aanscherping van het Tracébesluit op deze punten kan voorkomen dat de oplossing voor het probleem van het doorgaande verkeer rondom Eindhoven te zeer ten koste gaat van de omwonenden.	Het besluit van de gemeenteraad heeft betrekking op de geluidsgevoelige bebouwing in geluidszone-uitbreiding van 400 naar 600 meter. De gemeenteraad ging hierbij uit dat artikel 76 (nieuwe situaties) van toepassing is met als voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). De gemeente Eindhoven is in de reactie op het Ontwerp-tracébesluit onder ad e. hier verder op ingegaan. Artikel 99 (reconstructies) van de Wet geluidhinder is echter hierbij van toepassing is en niet artikel 76 (nieuwe situaties) van de Wet geluidhinder. De grenswaarde voor de woningen die in de uitbreidingszone komen te liggen is daardoor, de geluidsbelasting in het jaar voorafgaand aan de reconstructie en niet de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). De volgende argumentatie ligt hieraan ten grondslag: De Wet geluidhinder gaat uit van de activiteiten aan de weg voor de definiëring van aanleg en reconstructie. In artikel 99, eerste lid, van de Wet geluidhinder wordt in relatie tot reconstructie gesproken over onder andere aanwezige woningen in een toekomstige zone. Op basis van dit artikel moet geconcludeerd worden dat de zone zoals deze was voordat de weg fysiek gewijzigd werd. Het regime van reconstructie zal dan ook van toepassing zijn op bestaande woningen die nieuw binnen een zone vallen. Conform circulaire uit 1993 met kenmerk MBG 23293014 waarin de definitie van reconstructie onder andere nader is uitgewerkt, moet in het kader van reconstructie het akoestisch onderzoek betrekking hebben op de geluidsbelasting in het jaar voorafgaand aan de reconstructie en de geluidsbelasting in het maatgevende jaar na reconstructie, een ander binnen de zone zoals deze zal zijn na reconstructie. Indien echter in het verleden een hogere waarde is vastgesteld, zal deze hogere waarde indien dit een lagere geluidsbelasting betreft dan de geluidsbelasting in het jaar voorafgaand aan de reconstructie uitgangspunt zijn voor het akoestisch onderzoek. Aangezien de woningen buiten de voormalige geluidszone van de weg gelegen waren, zullen geen hogere waarden zijn vastgesteld en zal in het kader van het akoestisch onderzoek vanwege de wegreconstructie uitgegaan moeten worden van de geluidsbelasting in het jaar voorafgaand aan de reconstructie. Omdat het gaat om een aanwezige weg en reeds aanwezige woningen, is het niet correct uit te gaan van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) voor woningen.

Volgnummer: 55 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 11 februari 2002	**Afzender:** Drs. H.P.M. van Aken Juralaan 23 5691 JC Son
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Ik blijf bij mijn opvatting dat slechts het vervolmaken van de volledige ruit rond Eindhoven als een verkeersoplossing moet worden beschouwd, welke robuust genoeg is om de te verwachten verkeersstromen rond Eindhoven en ten behoeve van de Eindhovense en Helmondse agglomeraties recht te doen. Dit Ontwerp-tracébesluit dient alsnog deze verbinding te bevatten om als volwaardig te mogen worden beschouwd.	Zie Algemeen A. Oostvariant.
De reactie van het bevoegd gezag op mijn eerdere inspraakreactie in 1998 met volgnummer 34 kan worden gekenschetst als onvolwaardig en beschamend. Deze reactie getuigt in hoge mate van gebrek aan motivering en bewuste onzorgvuldigheid. Objectiviteit en deskundigheid dienen ten grondslag te liggen aan een zo wezenlijke beslissing als een Ontwerp-tracébesluit.	De becommentariëring van de inspraakreacties op de Trajectnota/MER is geschied met de noodzakelijke zorgvuldigheid.
Er liggen geen relaties met eerdere reacties van het bevoegd gezag bij andere zaken zoals de A2 Eindhoven-Den Bosch met betrekking tot het verkeer in relatie tot economische groei. Er is geen verklaring voor een geconstateerde 'Bermuda-driehoek' in de relatie tussen dit Ontwerp-tracébesluit en de als waar verkondigde cijfers op de A50 bij Son en op de Kennedylaan te Eindhoven. Er wordt een a-typisch beeld geconstateerd tussen verkeersgroei en economische groei op de wegen rond Eindhoven dat niet verklaard kan worden met de cijfers van het achterliggende CPB-model 'Economic Coordination'.	De verkeersprognoseberekening voor de jaren 2010 en 2020 is uitgevoerd met het begin 2001 opgestelde verkeersmodel voor het Ontwerp-tracébesluit Randweg Eindhoven. Het toekomstscenario gaat uit van (per begin 2001) actuele inzichten in beleid en sociaal-economische ontwikkelingen die aansluiten op regionale en provinciale verwachtingen conform het CPB-European Coördination scenario. Deze wijken af van eerder gehanteerde inzichten voor andere projecten in de regio Eindhoven, waarin bijvoorbeeld werd uitgegaan van een lagere economische groei.
2. Ik verwijs naar de Europese Richtlijn voor de kwaliteit van de buitenlucht van 22 april 1999 (1999/30/EG). Bij de aanleg van nieuwe wegen moet nu reeds met deze Richtlijn rekening worden gehouden. Hiertoe zijn inmiddels het Besluit Luchtkwaliteit, de Smogregeling en de Meetregeling Luchtkwaliteit geïmplementeerd. Gezien de Kaderrichtlijn luchtkwaliteit (96/62 /EC) dient een lijst opgesteld te worden met zones waarin de verontreinigingsniveaus onder de grenswaarden liggen. Hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer en het Besluit uitvoering Kaderrichtlijn luchtkwaliteit schrijven de meetsystemen voor en verplichten tot informatieverstrekking aan de bevolking. De eerste inventarisatie dient Rijkswaterstaat in 2002 uit te voeren. Ik word graag op korte termijn geïnformeerd over de datum waarop ik de eerste informatie kan verwachten die mede betrekking heeft op het gebied waar ik woon en mede tegen de achtergrond van de geconstateerde 'derde Bermuda-driehoek' uit het Ontwerp-tracébesluit.	Het Luchtkwaliteitsonderzoek is gebaseerd op genoemde Europese richtlijn waarbij de resultaten zijn getoetst aan het Besluit Luchtkwaliteit. De algemene informatievoorziening met betrekking tot luchtkwaliteit wordt door de gemeenten en provincies in kaart gebracht en is beschikbaar voor burgers. Publicatie wordt o.a. via internet www.lml.rivm.nl openbaar gemaakt.





Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Om te voorkomen dat de gemeente straks wordt geconfronteerd met kostbare saneringsmaatregelen (gezien de nulmeting van 2002) vanwege de aanleg van de A50 en de wijzigingen aan de Gentiaanlaan en de Planetenlaan, verzoek ik om na te gaan of een 'tweede herziening' bestemmingsplan A50 nu in procedure moet worden gebracht middels een voorbereidingsbesluit.	Het verzoek heeft geen betrekking op voorliggend plan, hier kan dan ook geen uitspraak over worden gedaan.

Volgnummer: 56 **Kenmerk:** DZ02-452/HK/DvR **Gedateerd:** 12 februari 2002	**Afzender:** Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij Drs. P. Visser Postbus 6111 5600 HC Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. De bescherming van bos- en natuurgebieden en de bescherming van soorten is neergelegd in het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij(LNV), in de natuurbeschermingswet (NB-wet) en binnenkort in de Flora en Faunawet (FF-wet). Het soortenbeleid geeft invulling aan de (inter-)nationale verplichtingen op het gebied van biodiversiteit. De belangrijkste EU-verplichtingen zijn de Habitatrichtlijn (HR) en de Vogelrichtlijn (VR). Het onderdeel soortenbescherming van de huidige HR is geïmplementeerd in de NB-wet. Zoals uit de MER-studie is gebleken en ook in het Ontwerp-tracébesluit is aangegeven, komen binnen het invloedsgebied van de A2/A67 soorten voor die in het kader van de HR dan wel de NB-wet bescherming genieten. Op grond van art. 25 van de NB-wet kan de Minister van LNV een ontheffing verlenen van de in de wet opgenomen verboden. De initiatiefnemer moet hiervoor adequate en actuele informatie aanleveren. Het is wenselijk om voor het Tracébesluit ontheffing te hebben, zodat de benodigde compensatie in het Tracébesluit geborgd kan worden. De initiatiefnemer moet bij zijn aanvraag voor ontheffing adequate en actuele informatie verschaffen over de beschermde soorten die redelijkerwijs in het plangebied voor zouden kunnen komen.	Ten behoeve van tracering en ontwerp en als ondersteuning van de besluitvorming heeft getrapte gegevensinwinning plaatsgevonden van de flora- en fauna in het plangebied. Dit was qua soorten afgestemd op provinciale lijsten,die naast de soorten genoemd in de Natuurbeschermingswet nog vele andere soorten bevatten. Daar waar kwetsbare/ Europees beschermde soorten in het geding waren is gedetailleerde informatie ingewonnen en is het ontwerp, indien nodig, aangepast. Blijkt op enig moment dat er sprake is van effecten ten aanzien van een 'algemenere soort', die onder de Natuurbeschermingswet of de Flora en Faunawet valt, waarvoor een ontheffing op basis van die wetten nodig is dan zal deze natuurlijk worden aangevraagd. Overigens gaat de minister ingevolge de Tracéwet niet eerder dan twee jaar voordat de uitvoering van het Tracébesluit is gepland, over tot het aanvragen van vergunningen en/of ontheffingen. Het op dit moment aanvragen van een ontheffing op basis van de Natuurbeschermingswet is, nu de start van de uitvoering over meer dan twee jaar is gepland, dan ook niet aan de orde.

Volgnummer: 57 **Kenmerk:** BV/NP/JON?U02NH00339 **Gedateerd:** 12 februari 2002	**Afzender:** Essent Ir. J.P.A.. van Oijen Postbus 2712 6030 AA Nederweert
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Kort nabij en binnen de tracégrenzen van het Ontwerp-tracébesluit zijn meerdere bovengrondse en ondergrondse 150 kilo Volt-hoogspanningsverbindingen van Essent Netwerk Brabant BV te vinden. Op de plaatsen waar de bovengrondse 150 kV-verbindingen het tracé kruisen is het noodzakelijk, uit het oogpunt van veiligheid en leveringszekerheid, plaats en hoogte ten opzichte van de nieuwe infrastructuur te controleren, waar nodig dienen de verbindingen te worden aangepast. Aanpassingen aan de hoogspanningsverbindingen worden getoetst aan het bestemmingsplan, waarin masthoogte, tracé en belemmerende strook zijn vastgelegd. Voor het verplaatsen van (een gedeelte van) een hoogspanningsverbinding naar een ander tracé moet een planologische procedure worden doorlopen. Aansluitend dienen de perceeleigenaren met Essent een zakelijk recht overeen te komen voor het plaatsen en onderhouden van de hoogspanningsverbinding en bijbehorende belemmerende strook. Op enkele plaatsen zijn werkzaamheden voorzien kort nabij de ondergrondse 150 kV-verbindingen Eindhoven Noord - Eindhoven West - Eindhoven Zuid. Nader onderzoek dient duidelijkheid te verschaffen omtrent de noodzaak van aanpassingen of beschermingsmaatregelen. Tussen de knooppunten de Hogt en Leenderheide is naar verwachting een verplaatsing van een gedeelte van de bovengrondse 150 kV-verbinding Eindhoven Oost - Eindhoven zuid - Maarheeze noodzakelijk. Met het voeren van een separate planologische procedure en (naar alle waarschijnlijkheid) een gedoogprocedure zijn meerdere jaren gemoeid alvorens de verbinding kan worden verplaatst. Mogelijk kan de door u voorgestelde aanpassing van de wegeninfrastructuur om die reden, niet tijdig worden gerealiseerd. Wij adviseren daarom dringend de grenzen van het Tracébesluit zodanig aan te passen dat een eventueel nieuw tracé voor het te verplaatsen hoogspanningsverbindingendeel, inclusief belemmerende strook, weliswaar buiten de nieuwe toekomstige wegenstructuur doch binnen de grenzen van het Tracébesluit kan worden geplaatst.	Verzocht wordt om de grenzen van het Tracébesluit zodanig op te rekken dat het voeren van een separate planologische procedure alsook een gedoogprocedure overbodig wordt. Dit vanwege benodigde tijdwinst. Helaas is een dergelijk oprekken niet mogelijk omdat de precieze locatie van het hoogspanningsdeel inclusief de belemmeringenstrook, zoals dat in het Tracébesluit moet worden vastgelegd, nog niet voorhanden is. Onderzoek naar de verschillende alternatieve locaties is nog in gang. Daarnaast heeft het opnemen van die locaties inclusief voorschriften in het Tracébesluit niet als gevolg dat een separate planologische procedure kan worden voorkomen





Vervolg Volgnummer: 57

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Essent streeft ernaar dat haar hoogspanningslijnen in de gemeentelijke bestemmingsplannen op uniforme wijze worden geregeld. Hiertoe hebben wij, in samenwerking met de provincie Noord-Brabant en een stedenkundig adviesbureau, een concepttekst opgesteld (zie bijlage). Wij verzoeken ervoor zorg te dragen dat het aangereikte concept wordt opgenomen in de tekst en voorschriften van het Tracébesluit en de noodzakelijke bestemmingsplannen, die betrekking hebben op het aanpassen van de randweg Eindhoven, de aldaar aanwezige hoogspanningsverbindingen en het te verplaatsen nieuwe hoogspanningstracédeel.	

Volgnummer: 58 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 12 februari 2002	**Afzender:** Brabantse Milieufederatie P. van Poppel Postbus 591 5000 AN Tilburg
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Mitigatie en compensatie Uitbreiding van infrastructuur moet gepaard gaan met een versterking van natuur en landschap (evenwichtig investeren). Het Ontwerptracébesluit beperkt zich echter tot toepassing van het compensatiebeginsel. Naast compensatie biedt de verbreding van de A2 juist ruime kansen voor versterking van natuur en landschap. Wij verzoeken nadrukkelijk het ambitieniveau van het huidige ontwerpplan te verhogen in overeenstemming met het rijksbeleid (zie rijksnota Natuur voor Mensen). Wij verzoeken hierbij ook de relevante passages in het nieuwe Brabantse Ontwerpstreekplan te betrekken.	De besluitvorming voor de Randweg Eindhoven vindt plaats op basis van de voorgangers van genoemde nota's. Desondanks is een redelijk hoog ambitieniveau neergelegd dat verder gaat dan beleidsmatig gewenst is. Dit uit zich onder andere in de 100 meter brede overspanningen van het Dommeldal in De Hogt en het inrichten van vrijkomende gronden zonder dat die als compensatiehectaren gerekend worden.
Een aanmerkelijk deel van de compensatiegronden die bij de noordtangent worden voorgesteld, zijn reeds voor compensatie bestemd in verband met verbreding van de spoorlijn. Wij verzoeken dit deel van de compensatie elders te realiseren. In het Ontwerp-tracébesluit wordt gesteld dat er geen alternatieve locaties voor compensatie buiten de Ecologische Hoofd Structuur (EHS) en gebieden voor stedelijke ontwikkeling gevonden zijn. Wij willen graag het gebied ten zuiden van de A2 tussen De Hogt en Aalst als kansrijk gebied onder de aandacht brengen. Dit landbouwgebied maakt grotendeels deel uit van de Groene Hoofdstructuur en maakt op de ontwerpstreekplankaart onderdeel uit van de Regionale Natuur en Landschapseenheid. Het gebied is als compensatiegebied zeer geschikt ter versterking van de EHS.	Het is juist dat er een overlap is met de compensatiegronden van de NS. Dit is veroorzaakt door onvolledige informatievoorzienining. Hiervoor heeft dan ook een correctie plaatsvinden in het Tracébesluit (zie Overwegingen Besluittekst onder i.). Het bewuste perceel ter grootte van 1,3 ha wordt niet meer in het Tracébesluit opgenomen. Aangrenzend aan de resterende compensatiegebieden zal vervangende grond gezocht worden met een zelfde oppervlakte. Hiervoor zal dan ook een correctie plaatsvinden in het Tracébesluit. In het Ontwerptracébesluit is gekozen voor geconcentreerde inzet van de compensatiegronden bij Ekkerswijer voor het noordelijk deel van het tracé en bij Leenderheide voor het zuidelijk deel van het tracé. Op deze wijze blijft compensatie robuust, herkenbaar, goed te beheren en in relatie met de ingreep.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het kan een aanzienlijke bijdrage leveren aan de bestaande natuurgebieden, waardoor tevens de functie van het gebied als uitloopgebied voor natuurgerichte recreatie versterkt wordt. Bovendien ontstaat een robuuste groene buffer aansluitend op de stad. Voorgesteld wordt om voor het betreffende gebied met betrokken partijen (o.a. terreinbeheerder en gemeente) een integraal plan te ontwikkelen.	De ruimtelijke ontwikkelingen aan de zuidzijde tussen De Hogt en Aalst zijn dermate onzeker dat dit gebied niet in aanmerking komt voor compensatie.
De door Rijkswaterstaat gehanteerde toepassing van het compensatiebeginsel wijkt af van het met instemming van LNV vastgestelde provinciale beleidskader. Wij verzoeken het door de provincie Noord-Brabant vastgestelde beleidskader toe te passen. Tevens verzoeken wij de a-biotische kwaliteiten (landschap, licht en geluid) beter te beschermen en zo mogelijk te verbeteren (conform compensatiebeginsel). Daarnaast verzoeken wij de maatregelen ter compensatie en versterking van natuur en landschap volledig te realiseren voorafgaand aan de verbreding van de weg. Dit in overeenstemming met artikel 6 van de Habitatrichtlijn en de Natuurbeschermingswet.	Voor compensatie wordt gestreefd naar een landelijk uniforme werkwijze voor de verschillende Rijkswaterstaat-directies. In afwijking van het provinciaal compensatiebeleid wordt geen kwaliteitstoeslag in oppervlakte toegepast voor compensatie. Dit is echter niet in strijd met het rijksbeleid. Compensatie zal zoveel mogelijk voorafgaand aan de ingreep gerealiseerd worden, zeker als dit noodzakelijk is voor het in stand houden van het leefgebied van (Europees) beschermde soorten. Het streven is om alle compensatie gelijk met de weg gerealiseerd te hebben (2010).
In het Ontwerp-tracébesluit hebben geluidsbeperkende voorzieningen voornamelijk betrekking op het bebouwde gebied. Een belangrijke kwaliteit van het landelijk gebied, in het bijzonder het Dommeldal, is de beperkte geluidbelasting. Gelet op hetgeen gesteld is in het NVVP en de grote ecologische en recreatieve betekenis van het gebied verzoeken wij voorzieningen op te nemen ter beperking van geluidbelasting (o.a. weghoogte, type wegdek en geluidsschermen/aarden wallen). Wij verzoeken ook het meest geluidarme wegdek toe te passen (conform het ALARA-beginsel).	Met uitzondering van een zeer klein stukje op de Groote Heide gaan alle natuurgebieden er na ombouw akoestisch op vooruit. Dit komt vooral door het toepassen van dubbellaags Zeer Open Asfalt Beton (ZOAB). Dit is op dit moment het meest geluidsreducerend wegdektype dat toegepast kan worden.
Het knooppunt De Hogt wordt gereconstrueerd met diverse fly-overs. De wegligging wordt hierdoor aanzienlijk verhoogd (circa vijftien meter boven maaiveld). Wij hebben onze bedenkingen tegen het huidige zeer hoog gelegen ontwerp dat een grote aantasting van het waardevolle landschap in het Dommeldal betekent. In het Ontwerp-tracébesluit wordt niet duidelijk aangegeven wat de hoogte van het knooppunt zal worden en welke inbreuk het ontwerp op het omliggende landschap zal geven en hoe deze inbreuk zal worden gemitigeerd. Wij verzoeken inzicht te geven in de exacte hoogte van het voorstel en de landschappelijke gevolgen. Wij verzoeken de hoogte van de weg zoveel mogelijk te verlagen, alsmede mitigerende maatregelen te treffen, waardoor de inbreuk op het landschap verkleind wordt.	De hoogte van het hoogste viaduct in De Hogt is circa achtien meter boven maaiveld, vanwege de hoge kruising met de Dommel van de onderliggende twee weg niveaus. Er kan niets meer in hoogte verminderd worden zonder de overspanning over de Dommel te verlagen of zonder dat dit leidt tot extra ruimtebeslag.





Vervolg Volgnummer: 58

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De huidige A2 vormt vanaf het knooppunt De Hogt en de aansluiting Waalre een harde doorsnijding van het landschap. De mogelijkheden voor natuurgerichte recreatie in een rustige landschappelijk ongestoorde omgeving worden hierdoor aanzienlijk beperkt. Het huidige Ontwerp-tracébesluit biedt bij uitstek mogelijkheden om deze situatie te verbeteren. Wij verzoeken nadrukkelijk op het genoemde traject aanvullende mitigerende maatregelen te treffen waardoor de landschappelijke kwaliteiten van het gebied verbeterd worden. Aanbevolen wordt de aanleg van een aarden wal met hoge beplanting aan de zuidkant van de weg in voornoemd traject. Deze voorzieningen leveren een substantiële bijdrage aan het landschap en verminderen bovendien de geluidbelasting.	Vanwege de onduidelijk ruimtelijke ontwikkelingen zijn slecht bescheiden inpassingsmaatregelen genomen aan de zuidzijde van de weg tussen aansluiting Philips en De Hogt. Om deze reden komt dit gebied ook niet in aanmerking als compensatiegebied. Voor toekomstige ontwikkeling van dit gebied moet verwezen worden naar de gemeente Waalre.
2. Aansluiting Sportbos/Philips HTC In het Ontwerp-tracébesluit is als nieuw onderdeel opgenomen een extra aansluiting Sportbos op de parallelbanen van de A67, exclusief ten behoeve van Philips HTC. Wij vinden een exclusieve aansluiting niet op zijn plaats. Het lijkt ons in strijd met het actieve benuttingbeleid dat juist de diverse overheden propageren. Daarnaast denken we dat uitbouw van de bestaande verbinding (Prof. Holstlaan) tot een aansluiting, minder nieuwe verstoring en aantasting van landschap en omgevingskwaliteit oplevert, dan aanleg en gebruik van een geheel nieuwe weg en aansluiting (Sportbos).	De gemeenten hebben de voorkeur uitgesproken voor een exclusieve aansluiting van de Philips High Tech Campus (PHTC) omdat dan het onderliggend wegennet zo veel mogelijk ontlast wordt. Het ontlasten van het onder-liggend wegennet was uiteindelijk aanleiding voor de vraag naar een aansluiting. Een exclusieve aansluiting is moeilijk te realiseren/ handhaven aan de Holstlaan, vandaar de keuze voor de huidige locatie. Qua aantasting van natuur- en landschap scoort de aansluiting bij de Holstlaan iets beter. Hierbij dient aangetekend te worden dat door optimalisatie van ontwerp uit het PHTC-rapport de aantasting van de Ecologische Hoofd Structuur is teruggebracht tot 0,1 hectare.
3. Voorzieningen ten behoeve van snelheidsbeheersing Het heeft ons verwonderd dat bij de parallelbanen de voorzieningen voor dynamische verkeersgeleiding (matrixborden) ontbreken. Het lijkt ons aannemelijk dat deze voorzieningen hier al op korte termijn een goede dienst zullen bewijzen bij de veilige en continue doorstroming van het verkeer op de drukste uren. Daarnaast verzoeken wij te onderzoeken of voordelen te behalen zijn door toepassing van externe snelheidsbeheersing op het wegennet rond Eindhoven en welke voorzieningen daarvoor in het verbouwingsprogramma van de randweg kunnen worden opgenomen. Voorzieningen ten behoeve van de veiligheid van weggebruikers en omgeving Wij verzoeken in het Tracébesluit duidelijk op te nemen welke voorzieningen worden gerealiseerd ten behoeve van het goed en snel kunnen opereren van hulpdiensten bij ongevallen en calamiteiten. Wij vragen dit in het bijzonder vanwege de toepassing van gescheiden rijbanen en de verschillen in hoogte ligging.	Signalering wordt voor 80 km/uur wegen niet noodzakelijk geacht. Het verschil in snelheid tussen verkeer in vrije afwikkeling en congestieverkeer is op deze wegen veel kleiner dan op autosnelwegen. Door de vele op- en afritten is de bereikbaarheid van de parallelbanen voor hulpverleners vanaf het onderliggende wegennet behoorlijk. Bij calamiteiten is het gewenst dat het verkeer op de parallelbaan zich uiterst links en rechts opstelt en zo in het midden een strook voor de hulpverleners vrijhoudt. De verhardingsbreedte van de parallelbanen is hiervoor voldoende. Voor voertuigen met pech worden vluchthavens aangelegd. Ten aanzien van het calamiteitenbeleid wordt bovendien verwezen naar de maatregelen die in samenspraak met de hulpdiensten worden uitgewerkt. Het betreft de realisatie van een aantal flexibele doorsteken die in geval van calamiteiten afdoende zijn om snel en veilig de plaats van het ongeval te bereiken. Over de locaties van de flexibele doorsteken, gelegen tussen hoofd- en parallelrijbaan, is inmiddels overeenstemming bereikt met de hulpdiensten. De vormgeving van deze doorsteken wordt in het kader van de voorbereiding nader met de hulpdiensten verder gedetailleerd.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
	In het kader van diverse ICT-ontwikkelingen wordt ook onderzoek verricht naar een groot aantal vormen van snelheidsbeheersing en informatievoorziening. Deze maken geen direct onderdeel uit van het Tracébesluit maar zullen waar nodig worden ingezet bij de ombouwactiviteiten.
Overige opmerkingen Wij kunnen ons op hoofdlijnen vinden in de keuze voor het verbeteren en verbreden van de bestaande wegen in plaats van het aanleggen van nieuwe doorsnijdingen van natuurgebieden. Wij zijn het bovendien met Rijkswaterstaat eens dat de door anderen bepleitte wegenruit (inclusief noord- en oosttangent) geen zinvolle en passende oplossing is in de gegeven situatie.	Zie ook Algemeen A. Oosttangent.

Volgnummer: 59 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 12 februari 2002	**Afzender:** G. Jansen Mercurius 2 5505 NX Veldhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Wat nu uitgevoerd gaat worden levert praktisch geen verbetering op door het toegenomen vracht- en personenverkeer (in 2015 zijn er zeventien miljoen inwoners in Nederland) en zal uiteindelijk toch in één of andere vorm het enige goede wegenstructuurplan uitgevoerd worden.	Zie Algemeen A. Oosttangent.





Volgnummer: 60 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 12 februari 2002	**Afzender:** F. van de Heijden Westerhovenseweg 2 5551 AD Valkenswaard
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Als we de reacties zien van de hoorzitting op 15 januari 2002 blijkt de plaatselijke politiek (Waalre en Valkenswaard) te reageren op een manier die nooit zal leiden tot de best mogelijke oplossing voor de verkeersproblemen ten zuiden van de A67 en het gebied tussen Hasselt en Eindhoven, terwijl dit Ontwerp-tracébesluit de best mogelijke en haalbare oplossing bevat, namelijk de voorziene op- en afritten tussen de Hogt en de prof. Holstlaan. Wij ondersteunen dit initiatief van harte.	
1. Het probleem van de verkeersstroom noord-zuid wordt door het Ontwerp-tracébesluit opgelost.	1. Geen opmerking.
2. Het verkeer vanuit België rijdt steeds meer via Borkel en Schaft richting Bergeijk naar Ensel om daar op de A67 te komen. Als de oplossing in het Ontwerp-tracébesluit verkeersveilig gemaakt wordt is dit een zeer goede oplossing.	2. De aansluiting Eersel op de A67 valt buiten de grenzen van het onderhavige (Ontwerp) Tracébesluit.
3. Wij juichen toe dat in het Ontwerp-tracébesluit in de nabijheid van het verkeers-knooppunt De Hogt op- en afritten gepland zijn en als vanaf de Onze Lieve Vrouwedijk hierop een aansluiting komt met die op- en afritten, is alle ellende in onze omgeving opgelost en is geen vierbaans autoweg nodig in het Dommeldal naar De Hogt.	3. Het in het Ontwerp-tracébesluit Randweg Eindhoven is geen aansluiting van de Onze Lieve Vrouwedijk op het autosnelwegennet voorzien. In het kader van het (Ontwerp) Tracébesluit is op verzoek van de gemeente Veldhoven bekeken of er een extra aansluiting op de A67 kan worden gerealiseerd. Gebleken is dat dit technisch mogelijk mits deze aansluiting De Run westelijk van de Runstraat wordt geprojecteerd. Besluitvorming hierover heeft evenwel niet plaatsgevonden. Zie ook paragraaf 5.2 van de Toelichting op het Tracébesluit.



Volgnummer: 61 **Kenmerk:** 690802/02-02148 TV/MvdG **Gedateerd:** 12 februari 2002	**Afzender:** Advocatenkantoor Van Mierlo Mr. Th. A.G. Vermeulen, Postbus 141 5240 AC ROSMALEN *Namens:* Golfcentrum Best, Golfcentrum Best, van Heesewijk
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Het Ontwerp-tracébesluit is onzorgvuldig voorbereid, ontoereikend gemotiveerd en niet in redelijkheid genomen. Het ontbreekt aan onderzoek naar alternatieven voor andere, minder ruimtevragende oplossingen voor verkeersuitwisseling dan thans voorgenomen. Bovendien is onduidelijk waarom nu juist ten noorden van de Noordtangent gekozen wordt voor natuurcompensatie. Het Ontwerp-tracébesluit biedt ter plaatse geen keuzemogelijkheden, net zo min als motivering waarom alleen deze verkeerskundige keuze en voorkeur voor natuurcompensatie ter plaatse de juiste zou zijn. Aangezien de aanpassing van de A2/A67 voor bestemming, inrichting en gebruik van de naastgelegen, noordelijke gronden ingrijpende gevolgen heeft, had zo mogelijk in overleg met de gemeente en de betrokken eigenaren, onderzoek naar de samenhang en naar eventuele toekomstige ontwikkelingen plaats moeten vinden.	Het noodzakelijk ruimtebeslag volgt uit het voor het verkeersaanbod noodzakelijke verkeerstechnische ontwerp, waarbij ter hoogte van het perceel van betrokkene de verkeersstromen op de A58 en A2 elkaar ongelijksvloers moeten kruisen. Met de betrokken overheden (waterschap, gemeente en provincie) is regelmatig overleg geweest over de keuzes voor natuurcompensatie en waterberging. Voor waterberging is het noodzakelijk voorzieningen aansluitend aan het tracé te in te richten. Hierin kunnen compensatiedoelstellingen meegenomen worden. Ecologisch, ruimtelijk en planologisch is de zone direct ten noorden van de A2 hiervoor zeer geschikt. Het gaat hier over een relatief beperkte zone die aansluit op bestaande natuur en de te realiseren compensatie voor de spoorverbreding. Een aansluiting van natuurcompensatie op andere extensieve functies (bijvoorbeeld golfen) is zeer wel mogelijk. Voorwaarde is wel dit planologisch geregeld kan worden en dat de functionaliteit van de ecologische zone intact blijft.
Cliënten hebben gronden langs de A2/A67 in eigendom en exploitatie. Dat betreft onder meer een boerderij met bijbehorende landerijen, enkele voormalige ontzandigsputten en bosgebied. Het Ontwerp-tracébesluit, in het bijzonder de zeer ruim getrokken plangrens inclusief de gronden voor natuurcompensatie, doen een forse aanslag op deze eigendommen en de mogelijkheden om deze rendabel te exploiteren. Er wordt onterecht niet naar compensatie voor deze (landbouw)gronden gezocht.	In overleg met betrokkene zal worden bezien op welke wijze de agrarische gronden kunnen worden gecompenseerd . De noodzaak van bedrijfsverplaatsing is niet de orde. Zie Algemeen B, Schadevergoeding.
Mijn cliënten hebben plannen om het Golfcentrum Best in zuidelijke richting tot aan de rijksweg uit te breiden met 9 holes, tot een 27-holes golfbaan. Een globale inrichtingsschets is aanwezig. De voorgenomen uitbreiding van de A2/A67 is een behoorlijke streep door de rekening. Er dient derhalve door de overheid te worden gezocht naar compensatie van gronden, aansluitend en in de naaste omgeving dan wel naar een combinatie van een aanleg en uitbreiding van het extensieve recreatiegebied van de Golfbaan Best met natuurcompensatie als gevolg van de aanpassing van de rijkswegen. Het Golfcentrum Best is uiteraard bereid natuurwaarden in de uitbreiding van de golfbaan in te passen.	Onderzoek heeft uitgewezen dat het golfcentrum niet direct geraakt wordt. Over uitbreiding van het bestaande golfcentrum c.q. andere (bedrijfs)functies zijn geen concrete plannen bekend.





Vervolg Volgnummer: 61

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
In het Ontwerp-tracébesluit is nog weinig te zien omtrent het precieze oppervlakte van gronden die mijn cliënten ten behoeve van uitbreiding van de rijkswegen zullen moeten afstaan. Daarvoor zal een onteigeningsprocedure moeten plaatsvinden. In dit stadium betreuren mijn cliënten dat er nog geen overleg met hen heeft plaatsgevonden. Zij vragen tegen die achtergrond meer zicht omtrent de data, de onteigening en de daarbij mogelijkerwijs aan te bieden compensatie in grond. Hetzelfde geldt voor planschade. Dat betreft in het bijzonder de inrichting en het gebruik van de naastgelegen gronden en bedrijvigheid. Ook in dit opzicht biedt het Ontwerp-tracébesluit nog weinig concreets. Het is gewenst om ten behoeve van betrokkenen daarover tijdig inzicht te bieden.	
2. De milieugevolgen van de verdubbeling en uitbouw van de rijkswegen zullen zich doen voelen op de eigendommen van cliënten, in het bijzonder aan de Ploegstraat 3. Dat betreft in het bijzonder geluid, doch ook waterafvoer /overlast en luchtverontreiniging. De geluidsbelasting op de gevel van de woning/boerderij Ploegstraat 3 zal toenemen tot 55 en 57 dB(A) op 1,5 en 4,5 meter hoogte. De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt daarmee ruimschoots overschreden, de streefwaarde van 55 dB(A) op 4,5 meter hoogte eveneens. Desalniettemin wordt nagelaten om maatregelen in het vooruitzicht te stellen. Dat wordt als een ernstige onvolkomenheid aangemerkt en vragen wij om afschermende maatregelen.	De grenswaarde conform de Wet geluidhinder voor de woning Ploegstraat 3 bedraagt 55 en 57 dB(A) op respectievelijk 1,5 en 4,5 meter waarneemhoogte. Na reconstructie blijft de geluidsbelasting gelijk. De grenswaarde Wet geluidhinder wordt niet overschreden. Om op 4,5 meter hoogte de geluidsbelasting niet de streefwaarde uit het Standpunt van 55 dB(A) te laten overschrijden, stuit op financiële bezwaren zoals is verwoord in het akoestisch onderzoek onder paragraaf 5.3. De geluidsbelasting na reconstructie is 3 dB(A) lager dan in 1994, waardoor de eindsituatie beter is dan in 1994.
Met betrekking tot de waterafvoer van de weg en de toegenomen verharde oppervlakte wordt gesteld dat het afkomend water maar opgevangen zal moeten worden in een natte, drasse zone langs de noordzijde van de noordtangent. Of het past, gezien ook de verontreiniging van dat water, bij de inrichting, het grondgebruik en de exploitatie van de aanliggende gronden is in het geheel niet bezien.	De kwaliteit van het afstromend wegwater dat plaatselijk moet infiltreren is van dien aard dat dit geen schadelijke gevolgen voor grond- of oppervlaktewater heeft (zie waterbeheersplan). Het bergbezinkbasin wordt zo ontworpen dat het geen direct contact met omliggend oppervlaktewater is. Bij eventuele calamiteiten op de weg blijven de gevolgen beheersbaar.
Tenslotte brengt het autoverkeer en de toename daarvan als gevolg van weguitbreiding de nodige luchtverontreiniging mee. Het is bekend dat lood en roet neerslaan in de naaste omgeving van de weg, derhalve op gronden in eigendom en exploitatie bij mijn cliënten. Die zullen daarvan zeker bij de heersende zuidwestelijke winden de nodige nadelige gevolgen van ondervinden zonder dat daarvoor compensatie wordt geboden.	Uit het luchtkwaliteitonderzoek blijkt dat de emissie van het verkeer binnen de normen van het Besluit Luchtkwaliteit blijft.

Volgnummer: 62 **Kenmerk:** 999220/Kk/er/adv **Gedateerd:** 12 februari 2002	**Afzender:** Van den Boomen Advocaten Mr. R. Keuken Postbus 193 5580 AD Waalre
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Namens cliënte is indertijd een schriftelijke inspraakreactie ingediend. Deze reactie heeft volgnummer 24 in het Ontwerp-tracébesluit gekregen. Met instemming wordt kennis genomen van de reactie in die zin dat speciale aandacht is geschonken aan een ruimtebesparende oplossing voor de aansluiting Waalre. Met name het feit dat het kantoorpand (Huize Voorbeek) wordt ontzien stemt tot tevredenheid. Een en ander neemt niet weg dat aandacht wordt gevraagd voor een tweetal punten: 1. Uit de detail plankaarten blijkt dat ten behoeve van de aansluiting een klein gedeelte van het bestaande parkeerterrein waarschijnlijk ingenomen moet worden. Met inachtneming van het gegeven dat dergelijke kaarten op deze schaal wellicht enigszins onnauwkeurig kunnen zijn, wordt toch aandacht gevraagd of het absoluut noodzakelijk is dat een dergelijk klein gedeelte nodig is voor de nieuwe aansluiting. 2. Niet geheel duidelijk uit de detail plankaarten blijkt dat de toegangsweg tot het kantoor, de parallelweg aan de Eindhovenseweg, onverkort gehandhaafd blijft. Het spreekt voor zich dat deze weg absoluut vereist is voor de toegankelijkheid van het kantoor aangezien het de enige ontsluitingsweg is.	1. Als plangrens is hier de kadastrale grens van rijkseigendom aangehouden. Het ontwerp blijft hier ruim binnen, het parkeerterrein blijft gehandhaafd. 2. De toegangsweg tot het kantoor vanaf de parallelweg aan de Eindhovenseweg blijft gehandhaafd.





2.8 Mondelinge inspraakreacties op het Ontwerp-tracébesluit

1 L.J. Lindeman, Moggendries 20, 5641 PN Eindhoven
2 Hoveniersbedrijf De Noo BV,
Peter Zuidlaan 22, 5502 NH Veldhoven
3 H.W.J. Ansems, Backenhagen 6, 5655 KZ Eindhoven
4 C.L. Verleg, Severeind 11, 5502 PW Veldhoven
5 drs. J. Hegener, Koningin Julianalaan 3, 5582 JV Waalre
6 Milieudefensie Son en Breugel, Australielaan 9, 5691 JK Son
7 A. Huijbrechts, Heikantstraat 17 e, 5581 VB Waalre
8 Weg Bos Weg, Rijnlaan 27, 5691 JG Son
9 Bewonersvereniging Eikenburg - de Roosten
Jennerlaan 28, 5644 DT Eindhoven
10 Stichting Souting,
Heihoefpad 10, 5644 AZ Eindhoven
11 L. van der Poel, Booyenhoek 26, 5583 GV Waalre
12 Fietsersbond Eindhoven,
Winselerhof 56, 5625 LZ Eindhoven
13 R. Buchholtz, Vorsenpoel 13, 5283 ZE Boxtel
14 B.G.N.C. van Aalst-Waalre Belang,
Goudbergstraat 52, 5583 BD Waalre



Volgnummer: mondeling 1 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 17 januari 2002	**Afzender:** L.J. Lindeman Moggendries 20 5641 PN Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Wat bedoelt Rijkswaterstaat met het begrip 'belanghebbenden'. Volgens het artikel wordt niet de kans geboden om bezwaar te maken tegen het Tracébesluit; klopt dit en is dit juist? Wel wordt aangegeven dat tegen het Tracébesluit te zijner tijd beroep kan worden aangetekend bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Maar wie kan beroep aantekenen? Zal dan het begrip 'belanghebbenden' worden gehanteerd conform artikel 1:2 eerste lid Awb, waar onder belanghebbenden wordt verstaan degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken. Bovendien: ingevolge artikel 7:1 eerste lid Awb van de Awb in onderlinge samenhang bezien met artikel 8:1 eerste lid van de Awb is de mogelijkheid om bezwaar te maken slechts voorbehouden aan belanghebbenden. Blijkens vaste jurisprudentie heeft de term betrokken belang onderscheidend vermogen in die zin, dat het belang van betrokkene zich op enigerlei wijze dient te onderscheiden van het belang van andere personen die met de gevolgen van het besluit te maken krijgen. Teneinde vast te stellen of bedoeld onderscheid zich voordoet, is van belang om ten aanzien van eiser te beoordelen of sprake is van een objectief bepaalbaar, actueel eigen en persoonlijk belang. Een belanghebbende wordt geacht een persoonlijk belang te hebben als het betreft een kenmerkend en individualiseerbaar belang. Gaarne uw reactie c.q. uw commentaar. Het artikel waarin wordt aangegeven dat men als belanghebbende de gelegenheid heeft om reactie te geven op de voorgestelde plannen, speciaal betreffende het inspreken, is niet duidelijk en kan verwarring veroorzaken. Daarom zouden belanghebbenden niet gebruik maken van de mogelijkheden welke het Inspraakpunt hen biedt. Redenen dat ik hierbij de nietigheid inroep van de oproep c.q. het artikel van 19 december 2001 vanwege vormfout(en). Er moet een nieuwe datum benoemd voor de openbare hoorzitting en in de bekendmaking moet het begrip 'belanghebbenden' zodanig omschreven zijn dat dit stellig zal zijn en geen aanleiding kan geven tot misverstanden.	Bij de terinzagelegging van het Ontwerp-tracébesluit is niet bedoeld enkel de belanghebbenden uit te nodigen om zijn of haar zienswijze op het Ontwerp-tracébesluit uit te brengen. Nog tijdens de inspraakperiode is daarom een rectificatie ten aanzien van de eerdere publicaties geplaatst in meerdere dagbladen in de regio waarin alsnog eenieder is uitgenodigd zijn of haar zienswijze op het Ontwerp-tracébesluit schriftelijk dan wel mondeling kenbaar te maken. Aldus is eenieder in de gelegenheid geweest om op het Ontwerp-tracébesluit te reageren.





Volgnummer: mondeling 2 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 17 januari 2002	**Afzender:** Hoveniersbedrijf De Noo BV dhr. Pelle Peter Zuidlaan 22 5502 NH Veldhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. In het Ontwerp-tracébesluit staat dat bij Zeelst de eerstelijns bebouwing op 130 meter uit het midden van de rijksweg ligt met uitzondering van de woningen aan de Sliffertsestraat, deze liggen op 60 meter. Het pand aan de Peter Zuidlaan 22 ligt op minder dan 90 meter uit het midden van de weg in plaats van de aangegeven 130 meter. De geluidsbelasting in 1986 zou 61 en 63 decibel zijn geweest en de situatie in 2020 zonder afscherming zou 63 en 66 dB(A) worden. Bij de woningen aan de Sliffertsestraat was de geluidsbelasting in 1994 al 5 dB(A) hoger gemeten dan de situatie in 1986. Dit terwijl in de tabel een waarde van 66 dB(A) in 2004 aangegeven wordt voor het pand aan de Peter Zuidlaan 22. Bij een hogere waarde van 52 dB(A) zou dit in moeten houden dat het met 14 dB(A) gereduceerd zou worden. In punt 2.7 "de gevolgen van het Standpunt van de minister" staat dat niet overal de grenswaarde zal worden gehaald. In de eindsituatie wordt erop vooruitgegaan naar de maatstaven van 1994 of de huidige situatie. Van beide situaties ken ik geen getallen en deze zijn ook nergens terug te vinden, maar aangenomen wordt dat beide getallen al onaanvaardbaar hoog liggen. Ik woon in een mooi vrijstaand huis met een grote tuin van ongeveer 1500 m2. In de gehele tuin kunnen we één hoekje vinden van ongeveer 15 m^2 om nog enigszins redelijk buiten te kunnen zitten. Indien de geluidsbelasting hoger is dan oorspronkelijk berekend, wordt bij reconstructie van de weg of bij regulier onderhoud maatregelen getroffen. Dan zitten we weer 10 jaar of langer met een te hoge geluidsbelasting of hebben we op nog langere termijn gewoon pech gehad dat de berekeningen niet klopten of de normen niet zijn gehaald. Tot slot de te verwachten geluidsoverlast mede door het viaduct Meeren-akkerweg. Over deze weg zal vrij veel verkeer komen, waaronder veel zware vrachtwagens, met de nodige geluidsoverlast. Dit opgeteld bij de uitbreiding van de randweg, zal met deze verkeersstromen op zo'n korte afstand onmogelijk zijn het gewenste geluidsniveau te bereiken. Ik vraag Rijkswaterstaat dan ook een en ander eens nader te bezien en met een betere oplossing te komen.	De geluidsbelastingen zijn berekend met de Standaard Rekenmethode II (SRM II) volgens het wettelijk vastgesteld Reken en Meetvoorschrift Verkeerslawaai. Daarvoor wordt bij de verschillende jaren de daarbij specifieke omgevingskenmerken en de ligging van de woning ingevoerd. Zo ook de ligging van het huidige en het toekomstige tracé met de daarbij behorende hoogtes. De in het Tracébesluit opgenomen afstanden corresponderen met de Tracébesluit-kaarten, De woningen aan de Sliffertsestraat liggen inderdaad dichter bij de weg dan de geconcentreerde eerstelijnsbebouwing van Zeelst. De geluidsbelasting na reconstructie is 49 en 52 dB(A) op respectievelijk de begane grond en de 1^e verdieping. Vanwege het feit dat de geluidsbelasting in 1986 meer dan 55 dB(A) bedroeg, is de grenswaarde volgens de Wet geluidhinder 50 dB(A). Voor de 1e verdieping wordt een hogere waarde vastgesteld. De streefwaarde van 55 dB(A) volgens het Standpunt wordt niet overschreden. In het Standpunt wordt aangegeven dat indien de geluidsbelasting meer dan 55 dB(A) bedraagt, de eindsituatie per saldo beter is dan de situatie in 1994. Omdat de waarde niet de 55 dB(A) overschrijdt, is de geluidsbelasting in 1994 niet berekend.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
2. Er is een viaduct gepland bij de Meerenakkerweg. Deze heeft een lengte van 62 meter. Dit betekent van mijn huis uitgezien een viaduct van 62 meter breed en deze is midden voor mijn huis gepland, ongeveer 30 meter vanaf de perceelgrens. In de lijst van kunstwerken kan ik echter alleen de viaducten over de parallelbanen vinden. Komt er onder de hoofdrijbaan ook nog een viaduct? In de Toelichting heb ik gelezen onder punt 2.5 dat de aansluiting Veldhoven om aanvullende maatregelen vraagt, onder andere afsluiting nabij het viaduct Meerenakkerweg. Bij afsluiting van de Hurksestraat is het logisch gevolg dat de enige aansluiting vanaf het industrieterrein de Hurk komt te liggen bij het nieuwe viaduct Meerenakkerweg. Hiervoor zullen dan ook 2 x 2 rijstroken worden aangelegd, dit mede gezien de breedte van het viaduct. Dit houdt voor ons in dat er binnen de bestaande ruimte voor de hoofdrijbaan ongeveer 60 meter vanaf de perceelgrens twee parallelbanen bij komen met de mogelijkheid van een derde en vierde rijbaan vanuit het viaduct Meerenakkerweg. In totaal komen er dus voor mijn pand geen twee rijbanen bij, maar zes rijbanen met een mogelijke uitbreiding naar acht. Mijn woning en bedrijfsruimte liggen niet 130 meter uit het midden van de bestaande weg, zoals het rapport aangeeft. Straks krijgt ik als gevolg van deze plannen binnen 130 meter van de woning een totaal wegenpakket van 13 rijbanen met een mogelijke uitbreiding in de toekomst van nog eens vier banen.	Het viaduct onder de hoofdrijbaan staat niet in het Tracébesluit omdat dit viaduct geen deel uitmaakt van hetgeen de minister op basis van dit besluit wil realiseren. Al voordat dit Tracébesluit zal worden gerealiseerd is de gemeente Eindhoven in 2003 voornemens dit viaduct te bouwen. Daarom gaat dit Tracébesluit uit van de situatie dat er reeds een viaduct is aangelegd in de hoofdrijbaan. Bijgevolg is ook het ontwerp van het aantal rijstroken voor de onderdoorgang Meerenakkerweg een verantwoordelijkheid van de gemeente Eindhoven en Veldhoven. Nu zij voor het bovenstaande initiatiefnemer zijn dienen zij deze plannen via afzonderlijke procedures te realiseren.





Volgnummer: mondeling 3 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 17 januari 2002	**Afzender:** H.W.J. Ansems Backenhagen 6 5655 KZ Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Ik heb een drietal onduidelijkheden in het Ontwerp-tracébesluit gevonden. Vanwege het kappen van bomen in de wijk Ooievaarsnest zal natuurcompensatie plaatsvinden bij Batadorp en Leenderheide. Ik wil graag zoveel mogelijk natuurcompensatie in mijn eigen omgeving.	Ingevolge de principes van natuurcompensatie behoeven de te compenseren bomen niet binnen hetzelfde gebied te worden teruggeplant. Alleen indien bomen gekapt warden op locaties die vallen binnen de gebieden die door de provincie zijn aangeduid als Groene Hoofdstructuur worden zij binnen dat aangewezen natuurcompensatiegbieden teruggeplant. Naast natuurcompensatie op de locaties Leenderheide en Batadorp wordt in totaal 18,2 ha begroeiing teruggeplant langs de weg (zie landschaps- en compensatieplan blz. 21). Een deel hiervan wordt aangeplant langs de weg bij Ooievaarsnest.
2. De geplande randweg die over de Ulepas gaat lopen zou omhoog lopen, boven maaiveld, klopt dit? De weg hoeft bij de kruising Ulepas niet boven maaiveld omdat daar alleen een fietspad onderdoor loopt. Dit scheelt in de visuele hinder die ik van de weg ondervind.	Uitgangspunt bij het ontwerp is dat alle doorrijhoogten in de bestaande onderdoorgangen gehandhaafd blijven. De Ulenpas is op dit moment toegankelijk voor alle verkeer en daarom liggen zowel de hoofdrijbanen als de parallelbanen verhoogd. Overigens is een fietstunnel onder maaiveld in verband met sociale onveiligheid minder gewenst.
3. Waar kan ik het Onderzoek Luchtkwaliteit inzien, want het ligt nergens ter inzage.	Het rapport Onderzoek Luchtkwaliteit is toegezonden. Een samenvattend overzicht van de resultaten is opgenomen in het (Ontwerp) Tracébesluit.

Volgnummer: mondeling 4 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 17 januari 2002	**Afzender:** C.L. Verleg Severeind 11 5502 PW Veldhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. In feite zit iedereen de komende jaren nog vaak bij elkaar omdat alle gemeenten zoals Veldhoven, Eindhoven en Waalre hun bestemmingsplannen moeten aanpassen. De komende jaren moet de burger daarna vechten tegen de gewijzigde bestemmingsplannen.	Ingevolge de gewijzigde Tracéwet heeft het Tracébesluit planologische doorwerking. Dit betekent dat voorzover het Tracébesluit strijdig is met bestemmingsplannen het Tracébesluit als vrijstelling geldt conform artikel 19 op de Wet Ruimtelijke Ordening. Voorts zijn de betrokken gemeenten verplicht binnen een jaar nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden hun bestemmingsplannen aan te passen of te herzien overeenkomstig dat Tracébesluit.Dit alles betekent dat met het onherroepelijk worden van het Tracébesluit het planologisch regiem al is vastgelegd
2. Komen er bij de op- en afritten verkeerslichten? Ik maak mij zorgen over verkeersopstoppingen op de parallelbanen.	De overgang tussen op- en afritten en de kruisende wegen wordt geregeld door verkeerslichten. Deze kruispunten kunnen de geprognosticeerde verkeersstromen verwerken middels de voorgestelde aanpassingen op de kruispunten. De paralllelwegen zelf kruisen ongelijkvloers.





Volgnummer: mondeling 5 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 17 januari 2002	**Afzender:** drs. J. Hegener Koningin Julianalaan 3 5582 JV Waalre
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Ik lees in alle stukken niets terug over de Oosttangent en argumenten worden van tafel geveegd. Op verkeerstechnische gronden is de Oosttangent echter 50% van de oplossing om Eindhoven en omgeving van de overlast te verlossen. Kan de minister zorgen voor een duidelijke argumentatie waarom die Oosttangent steeds maar weer wordt afgewezen? Er is sprake van willekeur gezien de wijze waarop dit zomaar van tafel geveegd wordt en daarop verder niet in te gaan.	Zie Algemeen A. Oosttangent.
2. Op de snelweg vanuit Duitsland bij Venlo wordt op het verkeersbord het verkeer richting Amsterdam aangeraden via Eindhoven te rijden in plaats van Nijmegen. Dit punt moet in de discussie meegenomen worden om de overlast in Eindhoven op te lossen.	De route Venlo - Amsterdam is over Eindhoven nagenoeg even lang als over Nijmegen (circa 188 km). Evenals de A67 en A2 bij Eindhoven zijn de A73 en A50 nabij Arnhem/Nijmegen zwaar belast, zodat hieruit niet een duidelijke voorkeur voor de ene of de andere route is af te leiden. Daarnaast dient bedacht te worden dat bewegwijzering die niet aansluit bij het verwachtingspatroon van de weggebruiker en zijn idee over de te volgen route slecht gevolgd zal worden en tot verwarring kan leiden. Bovendien is het aandeel van het verkeer Ruhrgebied-Amsterdam in de verkeershoeveelheden rondom Eindhoven dermate gering (circa 1 à 2%) dat van de voorgestelde wijziging geen substantiële verlichting van de druk op Eindhoven en omstreken mag worden verwacht.

Volgnummer: mondeling 6 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 17 januari 2002	**Afzender:** Milieudefensie Son en Breugel L.K. Becking Australielaan 9 5691 JK Son
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Ik ben destijds betrokken geweest bij de Tangente-studie en roep in de herinnering dat de keuzes die destijds gemaakt zijn voor de westkant van Eindhoven in hoge mate bepaald werden door de te lage prognoses die over de randweg zijn bepaald. De studie was gebaseerd op verkeerscijfers uit 1994 en de nieuwsbrief van Rijkswaterstaat in 2001 meldde al dat de prognoses voor 2010 waren achterhaald. Dat is jammer voor een goede beoordeling.	Bij de keuze voor verbreding van de bestaande randweg Eindhoven hebben behalve verkeerskundige effecten ook andere effecten een rol gespeeld, zoals milieuproblemen en aantasting van natuur en landschap bij een alternatieven met nieuwe infrastructuur zoals een oosttangent. In de Trajectstudie/MER A2/A67 Tangenten Eindhoven zijn alle alternatieven tegen hetzelfde toekomstscenario doorgerekend. Destijds loste een auto(snelweg) ten oosten van Eindhoven de problemen op de bestaande tangenten niet op; verbreding van de bestaande wegen bleef noodzakelijk. Die constatering is bij de huidige inzichten niet anders. Zie ook Algemeen A. Oosttangent.
2. In hoeverre komt het fijne stof onderzoek ook in deze omgeving aan de orde? Fijne stof wordt niet voldoende in de afwegingen betrokken. Uiteindelijk is het wel zo dat die kankerverwekkende partikels (PM^{10}) toch - zeker bij een hoogliggende omgeving - behoorlijk hun werk gaan doen. Ik vind het jammer dat daar te weinig aandacht aan wordt geschonken ten nadele van de gezondheid van de omwonenden over een langere periode.	Het onderzoek naar luchtkwaliteit is uitgevoerd conform de Europese Richtlijn ter zake en getoetst aan het Besluit Luchtkwaliteit. Fijne stof (PM^{10}) maakt deel uit van dit onderzoek. Gebleken is dat voldaan wordt aan de normen van genoemd Besluit, ook voor fijne stof.





Volgnummer: mondeling 7 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 17 januari 2002	**Afzender:** A. Huijbrechts Heikantstraat 17 e 5581 VB Waalre
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. In 1999 zijn de getallen herzien. Hierna heeft men niet opnieuw de oosttangent in overweging genomen en dat vind ik zeer merkwaardig want daaruit is gebleken dat er voldoende verkeer was om ook die oosttangent weer opnieuw te bekijken. Deze kan namelijk zeker een zeer grote ontlasting geven van het verkeer aan de westkant en de zuidkant van de randweg. Ik wil dat dit meegenomen wordt in de overweging en dat er goed gekeken wordt naar een oplossing langs de noordoostkant van Eindhoven en Helmond, voor alle duidelijkheid betreft het hier de grote ruit.	Bij de keuze voor verbreding van de bestaande Randweg Eindhoven hebben behalve verkeerskundige effecten ook andere effecten een rol gespeeld, zoals milieuproblemen en aantasting van natuur en landschap bij een alternatieven met nieuwe infrastructuur zoals een oosttangent. In de trajectstudie/MER A2/A67 Tangenten Eindhoven zijn alle alternatieven tegen hetzelfde toekomstscenario doorgerekend. Destijds loste een auto(snelweg) ten oosten van Eindhoven de problemen op de bestaande randweg niet op; verbreding van de bestaande wegen bleef noodzakelijk. Die constatering is bij de huidige inzichten niet anders. Zie ook Algemeen A. Oosttangent.

Volgnummer: mondeling 8 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 17 januari 2002	**Afzender:** Weg Bos Weg F.H.D. Schagen Rijnlaan 27 5691 JG Son
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Er is hiervoor een NNI (Notitie Nieuwe Infrastructuur) geweest met tussenfasen. Er komen potentieel acht rijkswegen uit op de grote ruit van Eindhoven. Allereerst de A2 verbinding Amsterdam – Maastricht. De kortste weg van Amsterdam naar Maastricht is bij Den Bosch langs de Zuid-Willemsvaart tot Nederweert en daar weer de A2 op. Hiertoe trek ik een rechte lijn tussen Amsterdam en Maastricht. In de BOSE studie (Bereikbaarheid Oostzijde Stadsregio Eindhoven), een studie naar de bereikbaarheid van Zuidoost-Brabant, werd voorgesteld dat er een snelweg moest komen tussen Den Bosch en Helmond. En die is toen rekenkundig afgewezen omdat dat kleine stukje onvoldoende doorstroming gaf. In een eerdere inspraakronde heb ik tegen Rijkswaterstaat gezegd de N266 in ogenschouw te nemen en ook de mogelijkheid van doortrekking van de A58 naar Boxmeer in de toekomst zodat er een aansluiting bij Goch op de Duitse autobaan komt. Het enige commentaar wat ik hierop kreeg is dat "de N266 niet tot het rijkswegennet behoort". Waarom neemt Rijkswaterstaat deze mogelijkheid niet mee in de studie?	Zie Algemeen A. Oosttangent.
2. De regio Eindhoven is blij dat er eindelijk rust is op de westtangent afgezien van de files. Er zijn geen bouwtoestanden meer en geen verstoppingen meer. En nu gaat de regio weer in een complete verkeerschaos zitten want alles gaat op de schop en tegen de tijd dat het over tien jaar klaar is de weg weer te klein omdat het verkeer weer zodanig gegroeid is en komen er alsnog nieuwe asfaltwegen in het toch kostbare, kleinschalige postzegelnatuurgebiedje. De hele zaak wordt vol gelegd met asfalt en dat vind ik doodzonde. Ik vraag daar graag nog de aandacht voor – ook al is het heel erg laat.	De geconstateerde fileproblematiek, in combinatie met de woon- en leefmilieuproblemen, noodzaken tot een ingreep. De voorkeur en noodzaak van aanpassing van de bestaande westelijke randweg is onder punt 1. van deze reactie reeds aangeduid.





Volgnummer: mondeling 9 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 17 januari 2002	**Afzender:** Bewonersvereniging Eikenburg - de Roosten R. Mittendorff Jennerlaan 28 5644 DT Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Ik spreek namens Bewonersvereniging Eikenburg De Roosten en ik licht een paar hoofdpunten toe uit de schriftelijke reactie die nog volgt. We hebben uitgezocht wat de verkeerstoename op de zuidtangent (tussen Eindhoven en Waalre) zal zijn. Tussen Waalre en Leenderheide zijn er nu vier rijbanen, straks zijn dat er tien. Het verkeer tussen 2004 en 2020 neemt in het akoestisch onderzoek toe met een percentage van 41,8%, zeg maar 40%. De bewonersverenging concludeert dat de verkeersintensiteiten hogelijk onderschat worden en verzoekt daarom een hernieuwd akoestisch onderzoek met realistische verkeersintensiteiten en met realistische snelheden en diverse andere punten die daarbij horen.	De verkeersprognoseberekening is uitgevoerd met het begin 2001 opgestelde verkeersmodel voor het Ontwerp-tracébesluit Randweg Eindhoven. Het toekomstscenario gaat uit van (per begin 2001) actuele inzichten in beleid en sociaal-economische ontwikkelingen die aansluiten op regionale en provinciale verwachtingen. Het model is opgezet om prognoses te maken voor de jaren 2010 en 2020. Het verkeersmodel geeft geen jaar-op-jaar prognoses. Daarom is de situatie in 2004 ingeschat door een evenredige verdeling van de groei tussen de in 2000 geregistreerde verkeersintensiteiten en de prognoses 2010. In het gehanteerde toekomstscenario ontwikkelt het vrachtverkeer zich veel sterker dan het personenautoverkeer, het eerste houdt verband met de veronderstelde economische groei, het tweede met de demografische ontwikkeling van Nederland. Meestal, zo ook bij de Randweg Eindhoven, is de nachtperiode maatgevend voor de vraag of de geluidbelasting normen overschrijdt. Het is niet reëel om bij berekening van die geluidbelasting in de nacht uit te gaan van een volledige belasting van de capaciteit van de weg.
2. Het tweede hoofdpunt betreft de toelaatbare norm voor geluidssterkte welke 55 dB(A) is. Een nieuwe weg heeft de voorkeursgrens van 50 dB(A). De gemeenten Veldhoven, Eindhoven en Waalre hebben in de eerdere inspraakronde ook gevraagd 50 dB(A) als grenswaarde toe te passen. De randweg loopt tamelijk dichtbij stedelijk gebied, het is een permanente en continue last en hinder voor de omwonenden en het maakt een onderdeel uit van drie rijkswegen die drie havens verbinden met het achterland en distributiecentra. Het is nu een eenmalige mogelijkheid, vooral voor de gemeenten maar ook voor het rijk, om hier een grondige oplossing voor te bedenken. Vandaar dat de bewonersvereniging pleit voor 50 dB(A) en ze maakt bezwaar tegen de toepassing van 55 dB(A) omdat 50 dB(A) ook binnen de wet mogelijk is. Het is algemeen bekend dat gezondheidsschade niet optreedt bij geluidssterktes beneden 50 dB(A), bij 55 dB(A) dus wel.	Voor de kanttekeningen t.a.v. het aspect geluid wordt verwezen naar de schriftelijke inspraak met volgnr. 22 waar deze vraagpunten uitgebreid zijn beschreven en van een commentaar zijn voorzien.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
3. Het derde hoofdpunt betreft het niet aanbrengen van geluidswerende voorzieningen of het zeer beperkt aanbrengen ter noordzijde van de A2/A67 richting Eikenburg De Roosten. De weg ligt daar zes meter verhoogd, er is vaak wind uit het zuiden, zuidoost, zuidwest en continue rijdt er zwaar vrachtverkeer. Dit geeft voldoende redenen om geluidswerende maatregelen te treffen en als de 50 dB(A) wordt toegepast zullen deze maatregelen er ook komen.	Zie antwoord bij schriftelijke inspraakreactie nr 22.
4. Ik wil ook nog twee andere punten van bezwaar aan de orde stellen. Er is maar een echte goede oplossing voor deze randweg: een tunnel. Nu is de mogelijkheid om het probleem op te lossen door een tunnel te graven van Batadorp tot en met Leenderheide. Ik maak bezwaar tegen de verhoogde ligging en tegen de voorstellen van de gemeente Eindhoven om de randweg bij voorkeur verhoogd aan te leggen in plaats van op maaiveld. De overlast wordt eenvoudigweg afgewenteld op de omliggende wijken en bewoners en dat vind ik een trieste zaak.	Zie Algemeen C. Tunnelvariant.
5. Ik stel voor om al het verkeer 70 km/uur te laten rijden, dat scheelt slechts vier minuten reistijd. Door deze snelheidsbeperking neemt de verkeersdoorstroming toe en de uitstoot van schadelijke stoffen is stukken minder bij 70 km/uur dan bij 120 km/uur. Het Ontwerptracébesluit stelt juist het omgekeerde voor; 120 km/uur om lekker door te kunnen rijden.	De ontwerpsnelheid van 120 km/uur volgt uit het Standpunt waar is aangegeven dat in verband met de scheiding van doorgaand en overig verkeer en een nadrukkelijke keuze om deze scheiding ook te laten doorwerken in de vormgeving van de hoofdrijbaan als achterlandverbinding en de parallelbaan met een meer stedelijke functie, wordt gekozen voor een ontwerpsnelheid van in principe 120 km/uur en op de parallelbaan in principe 80 km/uur.





Volgnummer: mondeling 10 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 17 januari 2002	**Afzender:** Stichting Souting Stratum M. de Groot Heihoefpad 10 5644 AZ Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Ik spreek namens de Stichting Scouting Stratum. Er ligt een bijna nieuwe blokhut tussen de verlengde Roostenlaan en het knooppunt Leenderheide. Deze vindt spreker nergens terug op geen enkele tekening, alsof hij niet bestaat. De blokhut zijn ze nog aan het inrichten en gevreesd wordt voor de overgang A67/A2 die daar nu wordt aangelegd en een geluidsscherm aan de zijkant dat exact bij de blokhut zal ophouden. Dat gaat allerlei geluidsoverlast veroorzaken.	De blokhut staat niet op tekening, omdat ten tijde van de aanmaak van de ondergronden t.b.v. de Ontwerp-tracébesluit-tekeningen de blokhut (nog) niet was gebouwd. Tijdens de bouw van de blokhut is gekeken of de opstal binnen het tracé viel. Daar dit niet het geval was, is de tekening niet meer aangepast.
2. Aan de onderkant van de talud is de randweg gepland en dat is gevaarlijk voor de kinderen die daar spelen, zowel in het kader van de veiligheid als het geluid. Het is een bron van zorg.	Afscherming terrein kan op zelfde wijze als bestaand geschieden. Momenteel is er tussen het scoutingterrein en de weg een fietspad, bermsloot en talud gelegen; dit blijft ongewijzigd.
3. Daarnaast moeten we grond inleveren voor de aanleg van de randweg. Er ligt ook nog een recreatief fietspad tussen de snelweg en de blokhut. Kan het fietspad niet naar de andere kant van de weg zodat er meer ruimte overblijft voor de blokhut?	In principe dient elke parallelweg, elk fiets- en/of voetpad wat door de plannen van het project verdwijnen door de veroorzaker te worden hersteld. Dus ook de bestaande fietsroutes. Wel is het mogelijk alternatieven te zoeken, die het mogelijk maken het betreffende gebied te blijven ontsluiten. Deze alternatieven dienen doorgesproken te worden met betrokkenen. Zolang deze alternatieven geen definitieve status hebben worden de bestaande fietsroutes opgenomen in het Tracé Besluit.

Volgnummer: mondeling 11 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 17 januari 2002	**Afzender:** L. van der Poel Booyenhoek 26 5583 GV Waalre
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Ik heb een alternatief voor de hoge snelweg gezien en ik vraag u nog eens serieus te kijken naar een verzonken bak met een weg daarboven die het geluid absorbeert. Dit is de kans om het nu te doen.	Het voorgestelde HooggelegenSnelweg-alternatief heeft een zodanige reikwijdte op o.a. het milieu en wijkt zoveel af van het in het Ontwerp-tracébesluit en Standpunt voorgestelde ontwerp dat dit in dit stadium van de procedure niet kan worden ingepast. Een dergelijk alternatief had in de Startnotitiefase moeten worden ingebracht zodat het op al haar (milieu)aspecten, bv. visuele hinder en geluid, had kunnen worden beoordeeld. Ten aanzien van de verdiepte ligging wordt verwezen naar Algemeen C. Tunnelvariant.



Volgnummer: mondeling 12 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 17 januari 2002	**Afzender:** Fietsersbond Eindhoven M. Daru Winselerhof 56 5625 LZ Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Ik spreek namens de Fietsersbond Eindhoven en ik pleit ervoor zorgvuldig te kijken naar wat de plannen betekenen voor het fietsverkeer, niet alleen na de definitieve aanleg van een weg of tunnel, maar ook tijdens de werkzaamheden. De non-stop fietsroute tussen Aalst-Waalre en Eindhoven maakt onderdeel uit van het Eindhovens fietsbeleid en het is dus van belang dat het fietsverkeer ongehinderd plaats kan vinden en dat woon-werkverkeer niet ontmoedigd wordt, bijvoorbeeld bij de Hightech Campus van Philips.	Tijdens de uitvoering van bouwactiviteiten zal overlast ontstaan voor zowel het verkeer op de randweg als voor het kruisend (langzaam) verkeer. In principe worden er geen extra kruisingsmogelijkheden geschapen maar zullen de kruisende verbindingen in takt blijven. Slechts in incidentele situaties zullen, bijvoorbeeld door de sloop van bestaande viaducten, verbindingen tijdelijk volledig worden afgesloten. In die specifieke situatie zal in nauw overleg met de gemeenten naar oplossingen worden gezocht die de overlast zoveel mogelijk beperken. Desondanks zal de kwaliteit van de fietsroutes in een aantal gevallen afnemen. Bouwactiviteiten vereisen nu eenmaal maatregelen waarbij het afstappen van fietsers niet is te voorkomen. Het schoonhouden en blokkeren van routes zal evenwel een bijzonder aandachtspunt vormen tijdens de werkzaamheden.

Volgnummer: mondeling 13 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 17 januari 2002	**Afzender:** R. Buchholtz Vorsenpoel 13 5283 ZE Boxtel
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Ik vraag aandacht voor de geluidsproblematiek. Toen minister Jorritsma in april 1996 de ombouw van de A2 tussen Den Bosch en Eindhoven opende werden de bewoners in Boxtel oost geconfronteerd met een enorme geluidsoverlast. Bij Den Bosch en Eindhoven worden 2 x 4 rijstroken aangelegd, bij Boxtel oost gaat de weg zes meter omhoog, de geluidswal loopt af en er zit een gat van 400 meter. Dit geeft enorme geluids- en gezondheidsproblemen. De geluidshinder is dusdanig hoog en de grenswaarden van fijne stofdeeltjes worden al overschreden. Is Rijkswaterstaat niet verplicht geluidsvoorzieningen te treffen in de omgeving – ook in Boxtel? Ik pleit ook voor een verdiepte ligging van de weg bij Boxtel oost.	De zienswijze heeft geen betrekking op het voorliggend plan maar op de A2, Eindhoven-Den Bosch. Inhoudelijk wordt verder hier niet op ingegaan. Voor genoemd wegvak loopt momenteel een Tracéstudie waarvoor naar verwachting in 2003 de Trajectnota/MER verschijnt.





Volgnummer: mondeling 14 **Kenmerk:** - **Gedateerd:** 17 januari 2002	**Afzender:** Aalst-Waalre Belang B.G.N.C. van Doormalen Goudbergstraat 52 5583 BD Waalre
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Ten zuiden van Eindhoven in de driehoek Eindhoven, Veldhoven, Valkenswaard ligt een groot probleem, met name in de gemeente Waalre. Het doorgaande verkeer wordt veroorzaakt door de problematiek van de A69. In hoeverre houdt Rijkswaterstaat rekening met de uitslag van de thans lopende onderzoeken? De studie die door de SRE gemaakt is kan nog wel degelijk invloed hebben op de plannen zoals die nu voorliggen.	Tijdens het opstellen van de Trajectnota/MER is beoordeeld of een eventueel te realiseren A69 zou kunnen worden aangesloten op de zuidtangent (knooppunt De Hogt of Prof.Holstlaan). Inmiddels heeft de minister van verkeer en waterstaat haar Standpunt over de Trajectnota/MER A69 vastgesteld. Gekozen is voor het z.g. nulalternatief. In het ontwerp van het Ontwerp-tracébesluit Randweg Eindhoven is gezien de voorkeur voor het nulalternatief geen rekening gehouden met de aanleg van de A69 en een aansluiting op de zuidtangent.
2. Ik mis een grotere internationale kijk op het gebeuren in de regio Eindhoven en verzoek de minister aandacht te schenken aan het noorden van Turnhout, want als u in Turnhout links aanhoudt op Galder rijdt u richting Europoort, houdt u rechts aan naar Gilze Rijen dan kunt u aansluiten bij Gorinchem en dan zou het traject Amsterdam – Maastricht een alternatieve route op kunnen leveren wat de regio Eindhoven een enorme verkeersoverlast bespaart.	In de Trajectnota/MER was het verkeersonderzoek uitgestekt tot over de nationale grenzen.

BIJLAGE 3
Ontwerp Infrastructuur

Ontwerp 4x2

De scheidingsvariant 4x2 is ontworpen op basis van de volgende uitgangspunten/randvoorwaarden:

- de as van de bestaande A2 blijft zoveel mogelijk gehandhaafd;
- het huidige horizontale en verticale alignement wijzigt nagenoeg niet, met uitzondering van het gedeelte ter hoogte van de aansluiting Strijp;
- symmetrische ombouw tot een 2x2-strooks autosnelweg voor het doorgaande lange afstandsverkeer (functie achterlandverbinding), met aan weerszijden een nieuw aan te leggen parallelbaan voor het lokale verkeer;
- de parallelbanen worden voorzien van 2 rijstroken;
- het aantal en de plaats van de bestaande knooppunten en aansluitingen blijft gehandhaafd;
- ten behoeve van de Philips High Tech campus wordt een nieuwe aansluiting ontworpen;
- de knooppunten Batadorp, De Hogt en Leenderheide krijgen een nieuwe vormgeving conform de ROA, met een uitwisseling van het verkeer tussen de A2 met respectievelijk de A58, de A67 west en de A67 oost;
- ten opzichte van de Trajectnota is rekening gehouden met de wijzigingen zoals opgenomen in paragraaf 2.2. van de Toelichting;
- hoofdrijbanen: ten westen van Eindhoven 2 rijstroken met vluchtstrook met een totale verhardingsbreedte van 12 meter, ten zuiden van Eindhoven 3 rijstroken met een totale verhardingsbreedte van 15 meter;
- de middenbermbreedte (tussen de kanten verharding) bedraagt 5,60 meter;
- parallelbanen: 2 rijstroken, pechhavens en waar nodig weefstroken met een totale verhardingsbreedte van 7,25 meter (exclusief weefstroken), ten noorden van de aansluiting Strijp 3 rijstroken, pechhavens en waar nodig weefstroken met een totale verhardingsbreedte van 10,50 meter;
- de tussenbermbreedte (tussen kanten verharding) bedraagt minimaal 10,55 meter;
- het dwarsprofiel van de zijbermen (vanaf kant verharding) ter plaatse van geluidwerende voorzieningen is als volgt:
  - berm met een breedte van 4,05 meter;
  - gereserveerde strook voor geluidwerende voorzieningen met een breedte van 1,00 meter voor een geluidsscherm;
  - een beplantings-/onderhoudsstrook met een breedte van 4 meter;
  - bij talud: talud plus 4 meter onderberm ten behoeve van onderhoud;
  - watergang;
- het dwarsprofiel van de zijbermen (vanaf kant verharding) zonder geluidwerende voorzieningen is als volgt:
  - berm met een breedte van 4,05 meter;
  - bij talud: talud plus 4 meter onderberm ten behoeve van onderhoud;
  - watergang;
- voor taluds tussen de hoofdrijbaan en de parallelrijbaan hebben een helling van 1:2 De taluds in de buitenberm hebben een helling van 1:2.

Gegeven de bovenstaande uitgangspunten is zoveel mogelijk ontworpen conform de ontwerprichtlijnen ROA (A2) en RONA (Randweg Eindhoven en onderliggend wegennet). Daarbij is voor de hoofdrijbanen uitgegaan van een ontwerpsnelheid van 120 km/uur, voor de parallelbanen van een ontwerpsnelheid van 80 km/uur.





De locaties waar wordt afgeweken van de richtlijnen zijn de volgende:
- de horizontale boogstraal van 750 meter ter hoogte van de aansluiting Strijp is te krap volgens de richtlijnen, maar wordt gecompenseerd door de verbreding van de middenberm ter plaatse;

Ontwerp knooppunt Batadorp

Het knooppunt Batadorp is ontworpen met als belangrijkste uitgangspunt de ROA. De straal van de A2 in het knooppunt Batadorp is 500 meter. Dit is te krap in een doorgaande hoofdrijbaan, maar aanvaardbaar omdat de hoofdrijbaan hier deel uit maakt van een knooppunt. Ter compensatie zijn de volgende maatregelen getroffen:
- Bermbreedte zodanig dat het stopzicht is gewaarborgd;
- Adviessnelheid van 100 km/uur.

Ontwerp knooppunt De Hogt

Het knooppunt De Hogt is ontworpen met als belangrijkste uitgangspunt de ROA. De straal van de A2 in het knooppunt de Hogt is 450 meter. Dit is te krap in een doorgaande hoofdrijbaan, maar aanvaardbaar omdat de hoofdrijbaan hier deel uit maakt van een knooppunt. Ter compensatie zijn de volgende maatregelen getroffen:
- Bermbreedte zodanig dat het stopzicht is gewaarborgd;
- Adviessnelheid van 90 km/uur.

Ontwerp knooppunt Leenderheide

Het knooppunt Leenderheide is ontworpen met als belangrijkste uitgangspunt de ROA. De straal van de A2 in het knooppunt Leenderheide is 750 meter. Dit is te krap in een doorgaande hoofdrijbaan, maar wordt gecompenseerd door de verbreding van de middenberm ter plaatse. De verbinding Venlo - Weert v.v. wordt over het verkeersplein geleid.

BIJLAGE 4

Effecten van wijzigingen ten opzichte van de Trajectnota/MER en/of het Standpunt

Zoals in hoofdstuk 2 van de Toelichting staat vermeld is een 12-tal wijzigingen ten opzichte van de Trajectnota en/of het Standpunt doorgevoerd.
Alle wegontwerpwijzigingen genoemd onder punt f van de 'Overwegingen' vallen binnen de marges van de Tracéwet. Deze marges betreffen een wijziging van de as van van het ontwerp met maximaal 100 meter naar links of rechts of met maximaal 2 meter naar boven of beneden. De meeste wijzigingen zijn minimaal of betreffen een ruimtevermindering, waardoor evident is dat de milieueffecten niet of positief beïnvloed worden.
Vier wijzigingen zijn echter dermate afwijkend van de Trajectnota/MER dat nauwkeurig is gekeken naar de effecten ervan. De beoordeling van de effecten is niet absoluut, maar vergeleken met de effecten die in de Trajectnota/MER voor het MMA zijn beschreven. Een klein positief effect houdt dus een lichte verbetering ten opzichte van het MMA in. Hierbij is steeds gekeken naar de afzonderlijke criteria zoals die in de Trajectnota/MER zijn gebruikt.

Het betreft de volgende vier wijzigingen:
- Aanpassen snelheid hoofd- en parallelrijbanen en stedelijk vormgeven van de parallerijbanen;
- Hoogteligging Zuidtangent;
- Nieuwe aansluiting Philips;
- Aanpassing knooppunt Leenderheide richting parkeerterrein Aalsterhut.

In algemene zin kan voor deze vier wijzigingen gesteld worden dat de effecten vergelijkbaar zijn met die van het MMA. Meestal betreft het marginale verbeteringen of verslechteringen. Uitzondering vormen de effecten van het aanpassen van de snelheid en het stedelijk vormgeven van de parallelrijbanen. Dit levert een aanzienlijke verbetering op van de effecten op het biotisch milieu en wonen en werken. De negatieve effecten die het MMA had voor historische bouwkunde verdwijnen zelfs geheel.
In het volgende overzicht zijn de effecten in tabelvorm weergegeven.

tabel B4.1

Studieaspecten	Toetsingscriteria	Effecten wijzigingen in TB ten opzichte van MMA –variant conform TN/MER			
		Ontwerpsnelheid hoofd- en parallelrijbaan en versmallen PRB	**Nieuwe aansluiting Philips-Sportbos**	**Hoogteligging zuidtangent**	**Kp Leenderheide, aansluiting richting Maastricht, Aalsterhut**
Verkeer en vervoer	Mobiliteit (voertuigkm) Bereikbaarheid (congestie) A2/A67 en onderliggend net	Leidt niet tot extra voertuigkm's. Geen effect op congestie Beperkt effect op concurrentieverhouding gebruik prb-OWN, hoofdzakelijk voor korte afstanden.	Positief effect. Afname verkeer op OWN.	Geen effecten	Positief effect omdat verkeer PRB nu altijd via rotonde Leenderheide wordt geleid.
Economie	(In)directe effecten	Geen effecten	Beperkt positief effect vanwege directe bereikbaarheid PHTC.	Geen effecten	Geen effecten
Ruimtegebruik	Ruimtebeslag, invloed op Bebouwing en invloed op Ruimtelijke ontwikkelingen	Positief effect vanwege afname ruimtebeslag	Marginaal negatief effect door iets meer ruimtebeslag. Positief effect omdat ingespeeld wordt op door de gemeenten gewenste stedelijke structuur.	Het totale ruimtebeslag blijft ongeveer gelijk	Klein positief effect vanweg per saldo afname ruimtegebruik.
Recreatie	Aantasting recreatieve voorzieningen	Geen effecten	Geen effecten	Geen effecten	Marginaal negatief effect vanweg verplaatsen parkeerterrein naar Maarheze.
Abiotisch milieu	Geomorfologie Bodem Grondwater Oppervlaktewater	Klein positief effect op geomorfologie. Vanwege versmalling van dwarsprofiel (van ca 140 naar ca 115 m) vermindert de omvang van vernietigde gebieden met ca 20%. Ook worden er geen waterwingebieden meer geraak.	een effect	Geen effect	Geen effect

Studieaspecten	Toetsingscriteria	Effecten wijzigingen in TB ten opzichte van MMA –variant conform TN/MER			
		Ontwerpsnelheid hoofd- en parallelrijbaan en versmallen PRB	**Nieuwe aansluiting Philips-Sportbos**	**Hoogteligging zuidtangent**	**Kp Leenderheide, aansluiting richting Maastricht, Aalsterhut**
Natuur	Flora Fauna GHS/EHS vernietiging GHS/EHS verstoring	Positief effect. De vernietiging van gebieden met waardevolle flora en/of fauna neemt met bijna 20% af. Indicatief voor dit onderwerp is de afname van te compenseren gebied: deze neemt af van 68 naar 32,7 ha. Dit wordt vooral veroorzaakt door het versmallen van het dwarsprofiel. De verstoring van de EHS/GHS zou normaal gesproken toenemen vanweg het verhogen van de rijsnelheid op de hoofdrijbaan van 100 naar 120 km/h. Door het toepassen van dubbellaags ZOAB wordt deze toename echter ruimschoots teniet gedaan.	Marginaal negatief effect. Multifunctioneel bos ter grootte van 0,1 ha wordt vernietigd. (aanplant ca 10 jaar oud). Dit wordt ter plaatse herplant	Geen effect	Verschuiving van de effecten. De vernietigde oppervlakte direct ten zuid-westen is wat verminderd. Hier tegenover staat een zeer kleine aantasting (0,2 ha) van een zuidelijker gelegen natuurterrein. Vanwege het aangepaste ontwerp komt de verzorgingsplaats vrij (ca 2 ha), welke wordt ingezet voor natuurcompensatie ter plaatse.

Studieaspecten	Toetsingscriteria	Effecten wijzigingen in TB ten opzichte van MMA –variant conform TN/MER			
		Ontwerpsnelheid hoofd- en parallelrijbaan en versmallen PRB	**Nieuwe aansluiting Philips-Sportbos**	**Hoogteligging zuidtangent**	**Kp Leenderheide, aansluiting richting Maastricht, Aalsterhut**
Landschap	Functioneel ruimtelijk ontwerp Schaalkenmerken Zichtlijnen en orientatiemogelijkheden Beeldbepalende elementen en patronen	Marginaal positief effect. Beeldbepalende elementen en patronen bij Mispelhoef worden gespaard. Het schaalconflict wordt plaatselijk verminderd doordat de parallelrijbanen op maaiveld lopen in plaats van op een verhoogd weglichaam.	Marginaal negatief effect op gebied van schaalkenmerken en beeldbepalende elementen en patronen. Vanwege hoge ligging aansluiting in relatief open landschap. Door aanplant aan noord- en zuidzijde van de aansluiting wordt dit deels weggenomen.	Marginaal negatief effect. Vanwege de hoge ligging blijft het schaalconflict tussen weg en bebouwing Aalst bestaan.	Geen effect
Cultuurhistorie Geluid	Archeologie Historische geografie Historische bouwkunde	Groot positief effect. Alle cultuurhistorisch waardevolle objecten (Mispelhoef, Leemerhoef en Voorbeek) kunnen gespaard blijven.	Geen effect	Geen effect	Geen effect Geen effect
	Woningen; geluidgehinderden; oppervlakte	Marginale toename van geluid. Aantal geluidgehinderden en oppervlakte neemt nauwelijks toe. Wordt ruimschoots gecompenseerd door toepassing van DZOAB	Positief vanwege afname afname verkeer op OWN. De geluidwerende maatregelen langs de A67 zijn afgestemd op wettelijke normen	Hoge ligging heeft positief effect op het aantal geluid-gehinderden. M.n. op korte afstand van de weg is de geluidsbelasting lager dan bij een lage ligging. Het geluids-belaste oppervlak neemt enigszins toe, maar wordt gecompenseerd door toepas-sing van geluidwerende voorzieningen en DZOAB.	

Studieaspecten	Toetsingscriteria	Effecten wijzigingen in TB ten opzichte van MMA –variant conform TN/MER			
		Ontwerpsnelheid hoofd- en parallelrijbaan en versmallen PRB	Nieuwe aansluiting Philips-Sportbos	Hoogteligging zuidtangent	Kp Leenderheide, aansluiting richting Maastricht, Aalsterhut
Lucht	Emissie; Immissie; Stankhinder; Totaal	Volgens recente berekeningen (sept. 2001) wordt voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit. Door de verbeterde doorstroming van het verkeer neemt de stankhinder af	Volgens recente berekeningen (sept. 2001) wordt voldaan aan de normen voor l uchtkwaliteit.	Volgens recente berekeningen (sept. 2001) wordt voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit.	Geen effect
Sociale beleving	Bereikbaarheid barrièrewerking sociale veiligheid visuele hinder gedwongen vertrek	Geen effect	Mogelijk positief effect vanwege afname verkeer op OWN.	Marginaal effect vanwege betere kruisingsmogelijkheden langzaam verkeer (geen hoogteverschil), wel langere onderdoorgangen.	n.v.t.
Verkeersveiligheid	Potentiële conflicten Kritieke elementen	Door aanpassing ontwerp PRB aan snelheid beperkt effect.	Beperkt positief effect vanwege afname verkeer op OWN	Geen effect	Marginaal positief effect vanwege afname weef-bewegingen op hoofdrijbaan.
Vervoer gevaarlijke stoffen	Externe veiligheid	Geen effect	Beperkt positief effect vanwege betere bereikbaarheid PRB.	Geen effect	Geen effect
Overige milieuaspecten	Grond/bouwstoffen	Geen effect	Marginaal negatief effect vanwege grotere hoeveelheid constructiemateriaal.	Marginaal negatief omdat geen bodemmateriaal vrijkomt	Geen effect







BIJLAGE 5

Toelichting Wet Geluidhinder

Doel van de Wet geluidhinder

Het doel van de Wet geluidhinder (Wgh) is de geluidshinder te beperken. Dit kan worden bereikt door bestaande geluidshinder te verminderen en nieuwe geluidshinder te voorkomen. De vermindering van bestaande geluidshinder wordt bereikt door sanering en voorkoming van nieuwe geluidshinder wordt bereikt door nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te binden aan wettelijk vastgestelde normen.

Toepassing Wet geluidhinder

Op het (O)TB zijn de afdelingen 1, 2A en 5 van hoofdstuk 6 van de Wgh van toepassing.

Zonering

De Wgh is alleen van toepassing binnen de wettelijk vastgestelde zone van de weg. De breedte van de geluidszone langs wegen is geregeld in artikel 74 WGH en is gerelateerd aan het aantal rijstroken van de weg en het type weg (binnenstedelijk of buitenstedelijk). De betreffende zonebreedtes zijn hieronder weergegeven.

Tabel B5.1 Zonebreedtes

Aantal rijstroken	zonebreedte stedelijk gebied (m)	zonebreedte buitenstedelijk gebied (m)
5 of meer		600
3 of meer	350	-
3 of 4	-	400
1 of 2	200	200

Binnen de zone van een weg dient akoestisch onderzoek plaats te vinden naar de geluidsbelasting op de binnen de zone gelegen woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen. Bij het berekenen van de geluidsbelasting wordt de etmaalwaarde bepaald. De etmaalwaarde is de hoogste waarde van de geluidsbelasting in de nachtperiode (tussen 23.00 en 07.00 uur) + 10 dB(A) of de geluidsbelasting in de dagperiode (tussen 07.00 en 19.00 uur).
In afwijking hiervan geldt voor onderwijsinstellingen en medische kleuterdagverblijven de waarde van de dagperiode als de etmaalwaarde.

Uitgaande van de vermindering van de geluidsproductie van motorvoertuigen mag bij het vaststellen van de geluidsbelasting ingevolge artikel 103 WGH een aftrek worden toegepast van:

- 3 dB(A) voor wegen waarvan de representatieve snelheid van licht motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt;
- 5 dB(A) voor overige wegen..

Aanleg van een nieuwe weg

Bij aanleg van nieuwe wegen is de voorkeursgrenswaarde binnen de zone van de aan te leggen wegen 50 dB(A). Bij overschrijding van deze waarden kunnen, indien het om redenen van landschappelijke, stedebouwkundige, verkeerskundige of financiële aard niet of niet voldoende mogelijk is de overschrijding weg te nemen, kunnen hogere ten hoogst toelaatbare waarden worden vastgesteld. Deze waarden mogen niet hoger zijn dan in tabel B5.2 is aangegeven.

Aanpassing van een hoofdweg

Een aanpassing van een weg is als volgt gedefinieerd: een aanpassing met betrekking tot een aanwezige weg die leidt tot een toename van de geluidsbelasting vanwege die weg van 2 dB(A) of meer.
Bij een wijziging of verbreding van een hoofdweg of binnen het tracé van die hoofdweg gelegen van wegen, moet de geluidsbelasting op de gevels van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen na de wijziging of verbreding worden getoetst aan de grenswaarde. Indien de toename 2 dB(A) of meer is, is er sprake van een aanpassing van de weg. In principe moet de toename worden weggenomen. Indien het om redenen van landschappelijke, stedebouwkundige, verkeerskundige of financiële aard niet of niet voldoende mogelijk is de toename weg te nemen, kunnen hogere ten hoogst toelaatbare waarden worden vastgesteld. Deze waarden mogen niet hoger zijn dan in onderstaande tabel bij grenswaarden is aangegeven.
De hogere ten hoogst toelaatbare waarden worden met het Tracébesluit vastgesteld. De betreffende woningen zijn met de vast te stellen waarden opgenomen in punt 9 van het Ontwerpbesluit.

Grenswaarden

Bij aanleg of reconstructie van een weg moet de geluidsbelasting na aanleg of aanpassing worden getoetst aan de van kracht zijnde grenswaarde. Indien het om redenen van verkeerskundige, stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële aard niet of niet voldoende mogelijk is te toename weg te nemen, kunnen hogere waarden worden vastgesteld.
In onderstaande tabel zijn de grenswaarden en de maximale verhoging van deze waarden bij aanleg of aanpassing van een weg weergegeven.

Tabel B5.2 Grenswaarden Wet geluidhinder

Situatie woning [1]	grenswaarde	hoogst toelaatbaar	waarden in de woning
Aanleg van een nieuwe weg	50 dB(A)	60 dB(A) doch 65 dB(A) in stedelijk gebied	35 dB(A)
Geluidsbelasting in 1986 > 55 dB (A) en geen waarden vastgesteld	50 dB(A)	70 dB(A)	45 dB(A)
Geluidsbelasting in 1986 > 55 dB (A) en wel waarden vastgesteld	Laagste waarde van • heersende of • eerder vastgestelde	Grenswaarde + 5 dB(A)[2] doch maximaal 70 dB(A)	45 dB(A)
Geluidsbelasting in 1986 > 55 dB (A) en wel of geen waarden	Laagste waarde van • heersende of • eerder vastgestelde	Grenswaarde + 5 dB(A) [2] doch maximaal 60 dB(A)	35 dB(A)

1) aanwezige of in aanbouw zijnde woningen
2) verhoging met meer dan 5 dB(A) toegestaan als elders bij tenminste gelijk aantal woningen de geluidsbelasting met tenminste gelijke waarden zal verminderen.

Waarden in de woning

Wanneer er een overschrijding van de grenswaarde aan de orde is en er wordt een hogere maximaal toelaatbare waarde vastgesteld, gelden voor het betreffend pand grenswaarden voor de geluidbelasting in de geluidgevoelige ruimten. Teneinde na te gaan of deze grenswaarden worden overschreden, zal er een gevelisolatie-onderzoek moeten worden uitgevoerd. Wanneer uit dit onderzoek blijkt dat de grenswaarden worden overschreden, zullen er zodani-





ge voorzieningen aan de gevel moeten worden getroffen dat de overschrijding teniet wordt gedaan. De kosten van deze maatregelen zijn voor rekening van de wegbeheerder. Het gevelisolatieonderzoek zal tijdens de uitvoeringsfase van het project worden uitgevoerd. De voorzieningen dienen te zijn aangebracht voordat de weg wordt opgeleverd.

Uitgaande van een vermindering van de geluidsproductie van motorvoertuigen, mag bij het vaststellen van de geluidsbelasting ingevolge artikel 103 Wgh een aftrek worden toegepast van:

- 3 dB(A) voor wegen waarvan de representatieve snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt;
- 5 dB(A) voor overige wegen.

De aftrek is toegepast op de berekeningsresultaten.

Aftrek ex artikel 103 Wet geluidhinder

Achtergrond voor wegen met hogere snelheden

Artikel 103 van de Wet geluidhinder biedt de mogelijkheid het resultaat van berekening en meting van de geluidsbelasting vanwege wegverkeer met maximaal 5 dB(A) te verlagen. De werkelijk toe te passen aftrek wordt door de Minister van VROM bepaald. Deze bepaling geldt telkens voor een bepaalde periode. De correctie biedt de mogelijkheid te anticiperen op het afnemen van de geluidproductie van de motorvoertuigen.

De genoemde bepaling van de aftrek heeft plaatsgevonden in de ministeriële regeling 'Regeling aftrek bij berekening en meting geluidsbelasting vanwege een weg' (oorspronkelijk Stcrt 1981, 116 en gewijzigd bij Stcrt 1989, 45), die laatstelijk is gewijzigd in 1993 (Stcrt. 72, 1993). Op basis van het genoemde besluit mag, met ingang van 1 januari 1990, voor wegen met een representatieve snelheid van 70 km/uur of meer, een aftrek van 3 dB(A) worden toegepast. In de toelichting is opgenomen dat overwogen wordt deze correctieterm in stappen verder af te bouwen en te beëindigen per 2010.

Stand van zaken

In de afgelopen jaren zijn de geluidemissie eisen van zowel personen- als vrachtauto's aanmerkelijk aangescherpt. Uit diverse onderzoeken bleek de afgelopen jaren evenwel dat deze aanscherping niet tot een merkbaar resultaat ten aanzien van de daadwerkelijke geluidproductie leidde. Oorzaak hiervan was de algemene toepassing van zwaardere motoren en bredere banden. Dit geldt met name voor de categorie personenauto's.

Het meest recente onderzoek, dat is verricht in het kader van de aanpassing van het Reken- en meetvoorschrift wegverkeerslawaai, maakt echter duidelijk dat er nu wel een meetbare verbetering is te constateren als gevolg van het stiller worden van vrachtauto's. Dit heeft als resultaat dat, afhankelijk van de samenstelling van het verkeer, er zich een reductie van 1 à 2 dB voordoet op autowegen en autosnelwegen.

Dit zal ook in de rekenregels voor een nieuw Reken- en meetvoorschrift worden verwerkt.

Voorgaande houdt in dat in berekeningen op grond van het vigerende Reken- en meetvoorschrift (uit 1981) geluidsbelastingen langs autowegen en autosnelwegen worden berekend die feitelijk 1 à 2 dB(A) hoger uitvallen dan in werkelijkheid het geval is. Alleen al om die reden is bij berekeningen die op het thans vigerende Reken- en meetvoorschrift zijn gebaseerd een aftrek van 1 à 2 dB(A) zonder meer gerechtvaardigd.

Beeld voor de komende jaren

Het beeld voor de komende jaren wordt in belangrijke mate bepaald door het beleid dat recent in het NMP4 en het NVVP is opgenomen. De oude geluiddoelstellingen zijn daarin vervangen door een gewijzigde aanpak. Belangrijk onderdeel daarvan is een sterkere inzet op bronmaatregelen. Dit tegen de achtergrond dat het doorgaan met het onbeperkt bouwen van geluidschermen ongewenst is en dat het treffen van bronmaatregelen veelal ook efficiënter en effectiever is. Deze extra inzet op bronmaatregelen uit zich ook in het opzetten van een Innovatieprogramma geluid, waarin de departementen van V&W en VROM samenwerken.

De komende jaren zal ook de geluidwetgeving voor wegen ingrijpend wijzigen door de vervanging van de Wet geluidhinder in het kader van MIG. Voor rijkswegen en provinciale wegen zullen geluidproductieplafonds worden ingesteld. Deze plafonds zullen naar verwachting ook tot een sterkere druk op de wegbeheerder tot het treffen van bronmaatregelen leiden dan voorheen.

Onder de tot nu toe genoemde bronmaatregelen vallen zowel maatregelen aan de weg (bv stille wegdekken) als aan de motorvoertuigen. De eerste categorie zal voor de geluidreductie van groot belang zijn, maar speelt niet direct een rol in het kader van de aftrek ingevolge artikel 103. Bij artikel 103 gaat het om de ontwikkeling met betrekking tot het geluid van de motorvoertuigen zelf. Binnen de Europese ontwikkelingen en het hiervoor geschetste nationale kader zijn met name de volgende punten van belang:

- In Europees verband vindt een voortschrijdende aanscherping van de typekeuringseisen ten aanzien van geluid plaats;
- Er wordt gewerkt aan een nieuwe typekeuringsmethode die beter dan voorheen een verband zal leggen tussen de typekeuringsresultaten en de geluidemissie op de weg;
- Momenteel vindt de implementatie plaats van de Eu-richtlijn voor bandengeluid. In dit kader vindt een aanscherping met 2 dB(A) plaats, wat neerkomt op het weren van het meest luidruchtige type banden. Na deze implementatie zal deze richtlijn ook periodiek met 1 of meer dB worden aangescherpt;
- Binnen het Innovatieprogramma wordt gewerkt aan maatregelen om reeds vooruitlopend op of verdergaand dan de Eu-eisen ten aanzien van motorvoertuigen en banden het gebruik van stillere uitvoeringen in Nederland te stimuleren.

Op basis hiervan is het een reële verwachting dat de geluidsemissie van motorvoertuigen zelf (incl. banden) de komende jaren met meer dan 1 dB(A) verder zal afnemen. Daarbij zullen op wegvakken met extra stille wegdektypen de effecten van stillere motorvoertuigen op de totale geluidsbelasting groter zijn dan op andere wegvakken waar het band/wegdekgeluid meer bepalend is.

Conclusie

Momenteel doet zich de situatie voor dat de geluidsbelasting vanwege wegen, waarbij ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder ten hoogste 3 dB(A) van het reken- of meetresultaat mag worden afgetrokken, reeds 1 à 2 dB(A) (afhankelijk van het gebruik van de weg) stiller is dan de uitkomst van berekeningen op basis van het vigerende Reken- en meetvoorschrift wegverkeerslawaai uit 1981. Ontwikkelingen in de nabije toekomst laten zien dat een verdere afname tot in totaal 3 dB(A) zeker zal optreden vanwege ontwikkelingen ten aanzien van motorvoertuigen (incl. banden). Gezien voorgaande is het toepassen van een aftrek van 3 dB(A) ex artikel 103 van de Wet geluidhinder op de, op basis van het vigerende Reken- en Meetvoorschrift wegverkeerslawaai 1981, berekende geluidbelasting derhalve gerechtvaardigd.





BIJLAGE 6

Akoestisch onderzoek rijksweg A2 Randweg Eindhoven en Erratum

Het betreft het rapport 'Akoestisch onderzoek 'A2 Randweg Eindhoven, DHV september 2001, rapportnr. LV-SE20012191. Deze bijlage is een afzonderlijk rapport, maar maakt wel integraal onderdeel uit van de Toelichting op het Tracébesluit Randweg Eindhoven. Dit rapport is gelijk aan het akoestisch rapport behorende bij het Ontwerp-tracébesluit, met dien verstande dat ten behoeve van het Tracébesluit een tweetal errata is opgesteld.

Het eerste erratum is als bijlage 6A toegevoegd 'Akoestisch Onderzoek A2, Randweg Eindhoven', Erratum, maart 2002, DHV.
Het erratum heeft betrekking op een herberekening ten behoeve van een tweetal locaties en bevat verder aanvullende informatie over de verkeersverdeling over het etmaal.

Het tweede erratum is als bijlage 6B toegevoegd Akoestisch Onderzoek 'Aanpassing A2 ter hoogte van Meerenakkerweg', Erratum, december 2002, DHV. Dit erratum heeft betrekking op de gewijzigde lokatie van de kruising Meerenakkerweg.

BIJLAGE 7

Onderzoek ricico's vervoer gevaarlijke stoffen

Onderzoeksmethodiek

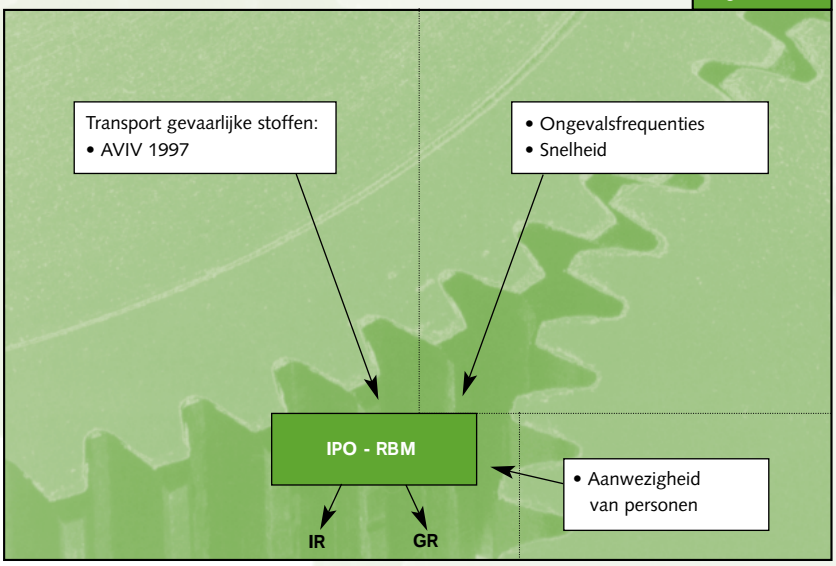
Aan de hand van de hoeveelheid en het type vervoersstromen en de gegevens over het aantal aanwezigen langs de route, wordt met behulp van het computerprogramma (IPORBM) de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen voor de omgeving berekend [3]. De 'output' van het rekenmodel vormen het individueel- en groepsrisico (IR en GR). De resultaten uit de IPORBM berekeningen zullen worden getoetst aan de bestaande normen hiervoor. Op eventuele specifieke knelpunten kan dan een nadere kwantitatieve risico analyse (QRA) worden uitgevoerd.

Het groepsrisico voor de nieuwe situatie (Ontwerp)-tracébesluit in 2020 is berekend met behulp van de IPO-Risicoberekeningsmethodiek (IPO-RBM). In het rekenmodel dienen een aantal uitgangspunten ingevoerd te worden, namelijk:

- uitstromingsfrequenties;
- aantallen transporten per stofcategorie per jaar;
- bevolkingsgegevens.

Aan de hand van deze gegevens berekent het model het individueel- en groepsrisico (zie onderstaande figuur).

figuur B 7.1



Er is gekozen voor een standaardbenadering. Bij de inschattingen en berekeningen is geen rekening gehouden met locatiespecifieke kenmerken zoals de invloed van geluidsschermen, viaducten en dergelijke. Dit is een conservatieve aanname, aangezien dergelijke objecten voor extra afscherming van omliggende woongebieden zorgt. Tevens wordt uitgegaan van een gemiddelde verkeers- en weersituatie.

Basisgegevens

Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van de bevolkings- en transportgegevens zoals gegeven in de studie 'Evaluatie risico's transport gevaarlijke stoffen in de provincie Noord-Brabant'. Hierbij is rekening gehouden met nieuwe bevolkingsconcentraties (woonwijken en kantoren), verbreding van de weg en de groei van het transport.





In tabel B 7.1 staat de bevolkingsdichtheid in personen per hectare vermeld. In tabel B 7.2 is de vervoerssituatie in 2020 geraamd middels groeifactoren t.o.v. het referentiejaar 1998. De groeifactoren zijn gebaseerd op de toename van het vrachtverkeer en het verkeers- en vervoersmodel Randweg Eindhoven (Actualisatie TB). De gehanteerde stofcategorieën zijn conform methodiek III uit "Systematiek voor indeling van stoffen t.b.v. van risicoberekeningen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen".

tabel B 7.1 Bevolkingsgegevens Randweg Eindhoven

	Wegvak	kmp-kmp	afstand vanaf	afstand tot weg	arb.pl/ ha	inw./ha
I	**Ekkersweijer-Batadorp**	N0 - 530	100	1300	0	0,42
		Z0 - 530	100	1300	9	56
		N 530 - 1760	100	1300	13	0,42
		Z 530 - 1760	50	1300	14	19
		N 1760 - 2400	100	1300	7	2,88
		Z 1760 - 2400	50	1300	8	0,22
II	**Batadorp - ENW**	N 2400 - 3250	100	1300	7	2,88
	Trade Forum, Landforum A+B	Z 2400 - 3250	150	500		
		N 3250 - 3500	100	1300	7	2,88
	Flyforum, Hake forum	Z 3250 - 3500	450	1300		
III	**Batadorp - Eindhoven Airport**	W 0 - 2500	100	1300	3	0,22
		O 0 - 2200	50	1300	8	0,22
	Tegenbosch	O 2200 - 2500	450	650		
	Eindhoven Airport - Eindhoven	W 2500 - 4400	100	1300	3	0,22
	Centrum	O 2500 - 4200	100	1300	8	0,19
	Scholen in Zeelst	O 4200 - 4250	75	150		
	Akkereind	O 4250 - 4400	200	400		60
	Eindhoven Centrum - Veldhoven	W 4400 - 5800	100	500	3	36
			500	1300	3	52
		O 4400 - 5800	100	1300	44	0,22
	Veldhoven - Veldhoven Zuid	W 5800 - 7500	75	1300	5	31
		O 5800 -7500	75	1300	44	0,22
		W 7500 - 8200	100	1300	35	13
		O 7500 - 8200	100	1300	20	42
	Veldhoven Zuid - De Hogt	W 8200 - 9400	100	800	35	13
			800	1300	35	46
		O 8200 - 9400	100	500	2	13
			500	1300	2	54
IV	**EZW - De hogt**	N 0 - 900	100	1300	8	14
		Z 0 - 700	100	1300	8	45
	Ziekenhuis gemeente Veldhoven	Z 700 - 850	250	500		
		Z 850 - 900	125	175		
V	**De Hogt - Waalre**	Z 1000 - 2900	100	600	15	0,27
			600	1300	15	55
		Z 1000 - 2900	100	1300	1	0,27
	School te Waalre	Z 900 - 1000	600	650		
	Ekenrooi	Z 2900 - 3100	600	850		
		N 3100 - 4300	100	1300	6	11
		Z 31 00 - 4300	100	800	6	27
			800	1300	6	17
	Waalre - Leenderheide	N 4300 - 5800	100	1000	6	18
			1000	1300	6	95
		Z 4300 - 5800	100	1300	6	28
VI	**Leenderheide - EZO**	W 0 - 1100	100	1300	1	0,27
		O 0 - 1100	100	1300	1	0,2

tabel B 7.2. Vervoer gevaarlijke stoffen Randweg Eindhoven

Jaar	Wegvak	Code	Wegvaklengte	Ongevalsfrequentie	GF1	GF2	GF3	GT1	GT2	GT3	GT4	GT5	LF1	LF2	LT1	LT2	LT3	LT4	Totaal
1997	Ekkersweijer-Batadorp	80	2400	7,07E - 09		83	1167						6639	4736	583	457			13665
	Batadorp - ENW	21	1100	7,07E - 09		250	2000						9625	7125	750	375			20125
	Batadorp - Eindhoven Airport	24	2500	7,07E - 09			1500						10291	7083	1000	997			20871
	Eindhoven Airport - Eindhoven												10291	7083	1000	997			20871
	Centrum	24	1900	7,07E - 09			1500						10291	7083	1000	997			20871
	Eindhoven Centrum - Veldhoven	24	1400	7,07E - 09			1500						10291	7083	1000	997			20871
	Veldhoven - Veldhoven Zuid	24	2400	7,07E - 09			1500						10291	7083	1000	997			20871
	Veldhoven Zuid - De Hogt	24	1200	7,07E - 09			1500						10291	7083	1000	997			20871
	EZW - De hogt	23	900	7,07E - 09	250		2000		50	500			6500	2625	1873	1184			14982
	De Hogt - Waalre	82	3400	7,07E - 09	125	375	3875		25	375	50		16958	11521	2919	2404			38627
	Waalre - Leenderheide	82	1500	7,07E - 09	125	375	3875		25	375	50		16958	11521	2919	2404			38627
	Leenderheide - EZO	55	1100	7,07E - 09			1000			250			6000	4708	214	250			12425

- Tellingen zijn uitgevoerd in april 1997
- Bron toename: AVIV document bijlage 3
- Transportstroom gevaarlijke stoffen

2020	Toename autonome groei																		
	Toename factor (tot 2010)				1,46	1,46	1,153		1,46	1,46	1,46		1,92	1,153	1,46	1,46			
	Ekkersweijer-Batadorp					121	1346						12747	5461	851	667			21193
	Batadorp - ENW					365	2306						18480	8215	1095	548			31009
	Batadorp - Eindhoven Airport						1730						19759	8167	1460	1456			32571
	Eindhoven Airport - Eindhoven						1730						19759	8167	1460	1456			32571
	Centrum						1730						19759	8167	1460	1456			32571
	Eindhoven Centrum - Veldhoven						1730						19759	8167	1460	1456			32571
	Veldhoven - Veldhoven Zuid						1730						19759	8167	1460	1456			32571
	Veldhoven Zuid - De Hogt						1730						19759	8167	1460	1456			32571
	EZW - De hogt				365		2306		73	730			12480	3027	2735	1729			23444
	De Hogt - Waalre				183	548	4468		37	548	73		32559	13284	4262	3510			59470
	Waalre - Leenderheide				183	548	4468		37	548	73		32559	13284	4262	3510			59470
	Leenderheide - EZO						1153			365			11520	5428	317	365			19148







IPO-berekeningsmethodiek IR/GR

Met de rekenmethodiek van IPORBM wordt de kans op een ongeval met een uitstroming van meer dan 100 kg uit een (atmosferische) tank berekend. Deze ongevalskansen kunnen per deeltraject van een wegvak worden bepaald. De ongevalskans is afhankelijk van de vervoersstroom-, bevolkingsdichtheid en het type stof dat wordt vervoerd. Aan de hand van verdere gegevens zoals het wegtype, het type ontsteking, de ontstekingskans, en het weertype worden de risicocontouren langs de route berekend voor het individueel risico (IR) en de curven voor het groepsrisico (GR) per kilometer.
De risicoberekening beperkt zich tot het bulkvervoer van stoffen. Vervoer van stukgoed wordt niet beschouwd, aangezien de kans op dodelijke effecten bij ongevallen hiermee klein zijn.

De ongevalfrequentie t.b.v. risicostudies wordt bepaald door het aantal slachtoffer per miljoen voertuig-kilometers op een traject.

Resultaat berekenigen IR

Het IR wordt weergegeven als een risico-contour parallel aan de weg. De risicocontouren (10-6, 10-7, 10-8) worden in tabelvorm gepresenteerd in meters ten opzichte van de as van de weg.

tabel B.7.3: Te beschouwen weggedeelten en de ligging van de IR-contouren op het traject.

Wegvak	IR-Contour (m) Ontwerp-tracébesluit 2020		
	10-6	10-7	10-8
Ekkersweijer - Batadorp	-	100	190
Batadorp - Eindhoven (noord -west)	-	130	220
Batadorp - Eindhoven Airport	-	120	200
Eindhoven Airport - Eindhoven Centrum	-	120	200
Eindhoven Centrum - Veldhoven	-	120	200
Veldhoven - Veldhoven Zuid	-	120	200
Veldhoven Zuid - De Hogt	-	120	200
Eindhoven (zuid-west) - De Hogt	-	140	280
De Hogt - Waalre	40	180	320
Waalre - Leenderheide	40	180	320
Leenderheide - Eindhoven (zuid oost)	-	90	290

In het wegvak De Hogt - Waalre wordt de 10-6 IR-contour bereikt en ligt deze op 40 meter afstand van de as van de weg. Binnen deze contour zijn echter geen kwetsbare bestemmingen aanwezig. In de overige wegvakken komt in geen 10-6 IR-contour voor. Dit betekent dat het IR in alle gevallen kleiner is dan 10-6 en dat de grenswaarde van het IR nergens wordt overschreden.

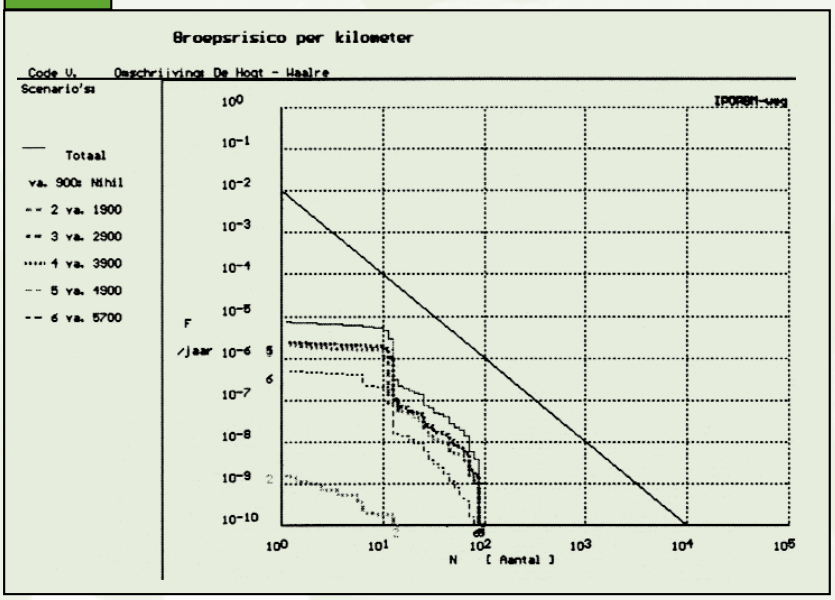
Resultaat berekening GR

Een samenvatting van de resultaten uit de fN-curven is in tabel B 7.4 weergegeven.

tabel B.7.4 Te beschouwen wegvakken en Groepsrisico-waarde ten opzichte van de oriënterende waarde.	
Wegvak	**IR-Contour (m) Tracébesluit 2020**
Ekkersweijer - Batadorp	onder
Batadorp - Eindhoven (noord -west)	onder
Batadorp - Eindhoven Airport	onder
Eindhoven Airport - Eindhoven Centrum	onder
Eindhoven Centrum - Veldhoven	onder
Veldhoven - Veldhoven Zuid	onder
Veldhoven Zuid - De Hogt	onder
Eindhoven (zuid-west) - De Hogt	onder
De Hogt - Waalre	onder
Waalre - Leenderheide	onder
Leenderheide - Eindhoven (zuid oost)	onder

Uit de met de basisgegevens berekende GR-curven blijkt dat voor geen van de deeltrajecten de oriënterende normwaarden van GR worden overschreden.

figuur B 7.2







BIJLAGE 8

Onderzoek luchtkwaliteit

1 Inleiding

In het kader van de Trajectnota/MER is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit voor (onder andere) het Meest Milieu Vriendelijk alternatief. Conclusie in de Trajectnota/MER was dat bij geen van de alternatieven de grenswaarden worden overschreden.

Uit recenter onderzoek (Onderzoek Luchtkwaliteit langs het Nederlandse snelwegennet in 2010, CE, september 2000) is gebleken dat de conclusie uit het eerdere rapport, opgesteld ten behoeve van de Trajectnota/MER, nog steeds correct is: voldaan wordt aan de normen luchtkwaliteit. Bij deze nieuwe, landelijke, studie is uitgegaan van de strengere grenswaarde voor NO_2 die voor 2010 gelden. NO_2 is een bepalende stof voor de luchtkwaliteit langs (snel)wegen. Omdat de achtergrondconcentraties en de emissiefactoren sterker afnemen dan eerder was voorzien wordt de (nieuwe) grenswaarde niet overschreden.

Vanwege het feit dat ten behoeve van het TB de verkeerscijfers zijn geactualiseerd is in het kader van het OTB het aspect luchtkwaliteit opnieuw beoordeeld voor NO_2 en fijne stof (PM_{10}). Het TB-wegmodel is hierbij door TNO doorgerekend met de geactualiseerde verkeerscijfers. (Rapport: Luchtkwaliteitsberekening langs de A2, randweg Eindhoven, TNO-MEP-R2001, november 2001).

2 Luchtkwaliteitsonderzoek TNO

Het onderzoek heeft betrekking gehad op het gehele traject A2 Best-Leenderheide. In het onderzoek is alleen het verkeer op de A2, inclusief knooppunten en op- en afritten, in beschouwing genomen. De luchtkwaliteit is bepaald voor de jaren 2010 en 2020.

De concentraties als gevolg van de uitstoot door het wegverkeer zijn berekend met het TNO-verspreidingsmodel voor verkeersemissies tot een afstand van 750 meter van de wegas van de A2. Voor beide jaren zijn de jaargemiddelde PM_{10}- en NO_2-concentraties berekend, voor een fijnmazig grid van 50x50 meter. Daarnaast zijn voor 13 locaties concentratiedwarsprofielen berekend. Bij een concentratiedwarsprofiel wordt de concentratie als functie van de afstand tot de wegas berekend. Tot slot zijn de berekende concentraties getoetst aan de toekomstige Europese normen. De normen bedragen 40 mg/m^3 voor de jaargemiddelde concentraties van zowel NO_2 als PM_{10}. Bij toetsing aan de norm kan een overschrijdingsafstand worden bepaald. Een overschrijdingsafstand geeft de afstand van de wegas tot waar de grenswaarde nog net wordt overschreden. De resultaten met betrekking tot de overschrijdingsafstanden staan vermeld in tabel i.



tabel i Berekende overschrijdingsafstanden in meters ten opzichte van de wegas aan de weerszijden van de weg per dwarsprofiel voor 2010 en 2020

	2010				2020			
	NO_2		PM_{10}		NO_2		PM_{10}	
Dwarsprofiel	west	oost	west	oost	west	oost	west	oost
B	40	100	20	40	40	75	20	40
C	40	100	30	40	40	75	40	40
D	40	75	-	-	-	50	-	-
E	50	50	-	-	50	10	-	-
F	50	50	50	-	50	40	50	-
G	20	50	20	30	20	30	20	30
H	20	75	-	50	-	50	-	50
	zuid	noord	zuid	noord	zuid	noord	zuid	noord
A	40	40	-	-	20	30	-	-
I	20	20	-	-	20	20	-	20
J	50	50	20	-	50	40	30	-
K	50	50	50	-	50	40	50	-
L	40	75	-	20	20	40	-	20
M	125	75	-	-	125	40	-	-

1) Voor de locaties van de dwarsprofielen zie figuur 1

Op basis van de berekende concentraties en overschrijdingsafstanden is het aantal gebouwen geteld dat wordt blootgesteld aan concentraties hoger dan de NO_2- of PM_{10}- grenswaarde. De telling van de gebouwen is uitgevoerd op basis van de door rijkswaterstaat geleverde bestanden. Daar de overschrijding van de grenswaarden op relatief beperkte schaal plaatsvindt is het aantal gebouwen dat wordt blootgesteld aan concentraties boven de grenswaarden eveneens beperkt.

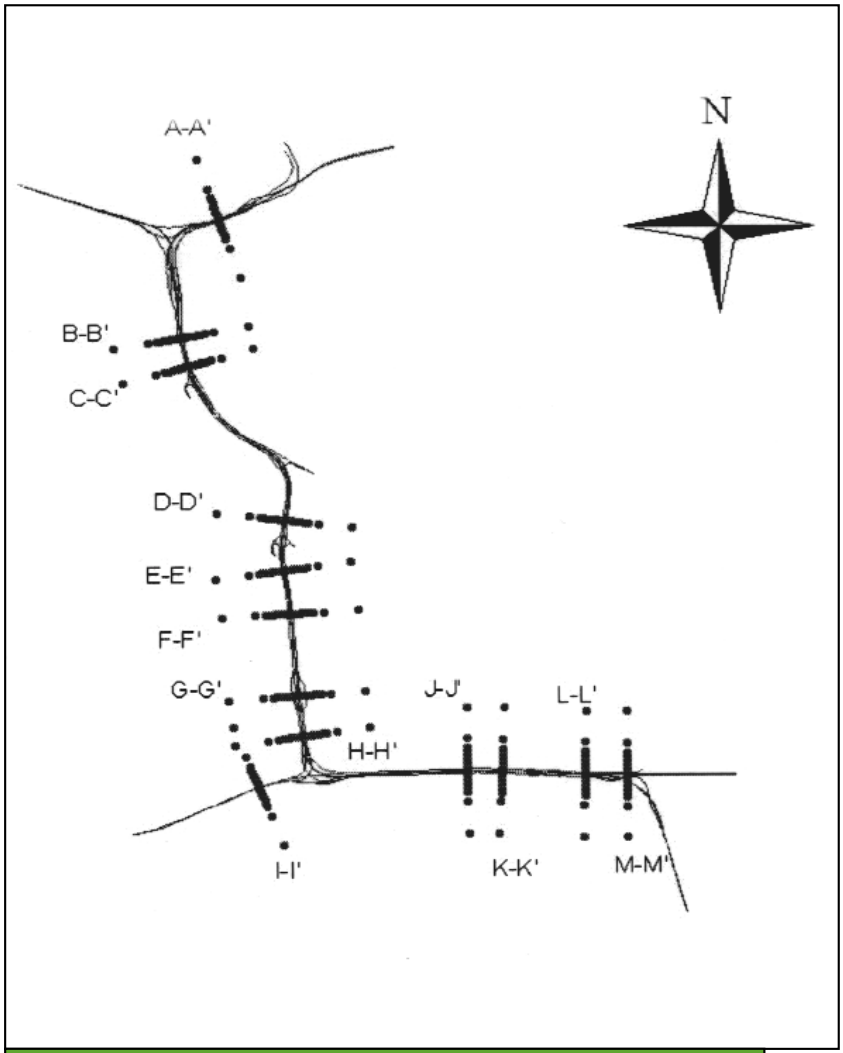
Tabel ii geeft het aantal gebouwen dat in 2010 en 2020 mogelijk wordt blootgesteld aan concentraties hoger dan de grenswaarden. Uit tabel ii is op te maken dat in 2010 twee gebouwen mogelijk worden blootgesteld aan concentraties hoger dan de NO_2-grenswaarde. In 2020 is het de verwachting dat geen enkel gebouw wordt blootgesteld aan NO_2-concentraties hoger dan de grenswaarden. Het betreft twee gebouwen waarvan een klein deel van de bebouwing in 2010, in een concentratiegebied valt waar de concentraties hoger zijn dan de grenswaarde. In 2020 vallen deze gebouwen geheel buiten het concentratiegebied. De verbetering van de luchtkwaliteit leidt er namelijk toe dat in 2020 minder gebouwen worden blootgesteld aan concentraties hoger dan de grenswaarden. Aangezien de gebouwen bedrijfsmatig worden gebruikt (twee panden nabij aansluiting Veldhoven) is er geen sprake van blootstelling van inwoners aan NO_2-concentraties hoger dan de grenswaarde in zowel 2010 als 2020.

In 2010 worden naar verwachting geen gebouwen blootgesteld aan PM_{10}-concentraties hoger dan de grenswaarde, in 2020 worden eveneens geen gebouwen aan PM_{10}-concentraties blootgesteld hoger dan de grenswaarde.





tabel ii Aantal gebouwen en het aantal blootgestelde inwoners dat in 2010 en 2020 mogelijk wordt blootgesteld aan concentraties hoger dan de NO_2- of PM_{10}-grenswaarde.				
	Aantal Gebouwen		Aantal Inwoners	
Jaar	NO_2	PM_{10}	NO_2	PM_{10}
2010	2	-	-	-
2020	-	-	-	-



figuur 1 Overzicht van de in het onderzoek betrokken wegvakken met dwarsprofielen

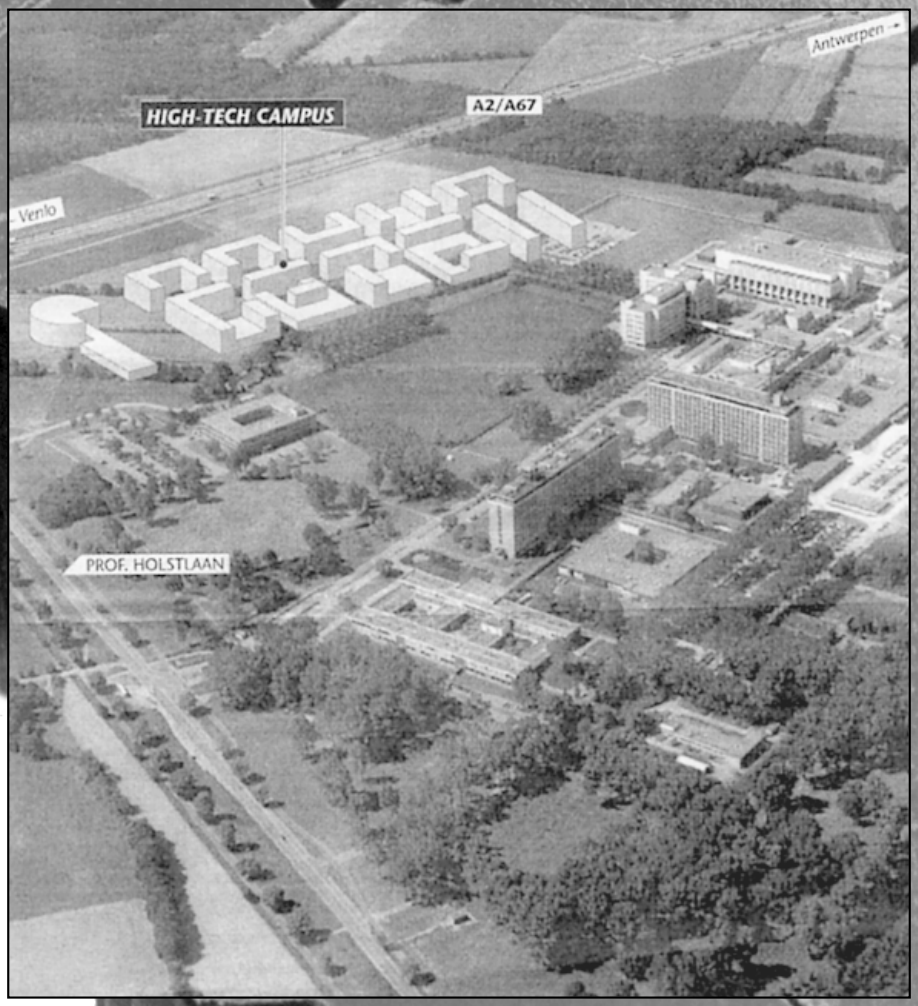
3 Kanttekeningen

Omdat op voorhand al bekend is dat de achtergrondconcentratie wellicht aan de hoge kant is al gevolg van dubbeltelling en omdat de achtergrondconcentraties grote invloed hebben op de totale concentratie worden de volgende kanttekeningen geplaatst.

In de voor 2010 en 2020 gehanteerde (achtergrond)concentraties van het RIVM is de invloed van snelwegen op de luchtkwaliteit meegenomen. Bij het sommeren van de door TNO berekende bijdrage en de door het RIVM aangeleverde concentraties wordt de bijdrage van het wegverkeer dus twee keer meegenomen. Deze dubbeltelling leidt zo tot te hoge berekende jaargemiddelde concentraties. Omdat niet bekend is hoe groot de dubbeltelling is kon hier echter niet voor gecorrigeerd worden. Het enige dat opgemerkt kan worden is dat het RIVM de concentraties berekent voor een gebied van 1x1 kilometer voor NO_2 en 5x5 kilometer voor PM_{10}. Hiermee wordt de bijdrage van het verkeer in de directe omgeving van de snelwegen enigszins uitgesmeerd. De verwachting is dat de dubbeltelling van ongeveer 1 à 2 mg/m^3 bedraagt. Door onzekerheden in de uitgangspunten (achtergrondconcentratie, emissiefactoren, verkeersintensiteiten e.d.) en het verspreidingsmodel moeten de berekende overschrijdingsafstanden met enige voorzichtigheid worden gehanteerd.

BIJLAGE 9

Mogelijkheden en effecten van aansluiting Philips High Tech Campus op A2 Tangenten Eindhoven



Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant, afdeling Planvorming,
december 2000

Inhoud bijlage 9

Samenvatting en conclusies

1 Inleiding

2 Referentie-situatie

3 Beschrijving varianten

4 Verkeerskundige resultaten

5 Omgevingseffecten

6 Financiering en kosten

7 Bestuurlijke voorkeur en planologische mogelijkheden

Literatuurlijst

Bijlage 9.1 Toelichting op berekening verkeerseffecten





Samenvatting en conclusies

De aanleiding

De voorgenomen ontwikkeling van de Philips High Tech Campus leidt tot een groei van ruim 3000 naar ruim 8500 arbeidsplaatsen op het gebied van hoogwaardige technologische research. Deze ontwikkeling kent tot 2010 drie fasen, waarvan de laatste door de directie van Philips mede afhankelijk gesteld wordt van een aansluiting op het hoofdwegennet. Doorgroei na 2010 wordt voorzien. De aansluiting past bij de hoogwaardige allure van de Campus. De gemeente Eindhoven verwacht, mede als gevolg van de Campus, verkeerskundige problemen op het onderliggend wegennet.

De verkeerskundige gevolgen van de Campus

De ontwikkeling van de High Tech Campus leidt tot extra verkeer op het onderliggend wegennet. Hierdoor ontstaan in de spits aanzienlijke verkeersafwikkelingsproblemen, die de bereikbaarheid van de Campus bemoeilijken. Voorgenomen maatregelen van de gemeente Eindhoven om kruispunten aan te passen zijn, na realisering van de gehele Campus (na 2010) niet afdoende. De invloed van deze ontwikkelingen op het hoofdwegennet is zeer klein. Waalre heeft aanpassingen aan onderliggend wegennet nog in nader onderzoek.

Een directe aansluiting

Een directe aansluiting van de High Tech Campus op de parallelbanen van het hoofdwegennet is mogelijk. De stedelijk ontworpen parallelbanen bieden deze mogelijkheid. Het doorgaande verkeer op de achterlandverbinding wordt niet beïnvloed. Immers uitwisseling vindt slechts bij de knooppunten van de snelwegen plaats.
De stedelijk ontworpen parallelbanen welke een nieuw concept zijn in Nederland, bieden daarentegen kansen om meer adequaat tegemoet te komen aan de wens om aansluiting op hoogwaardige rijksinfrastructuur.

Er zijn twee aansluitingslokaties voor de High Tech Campus. Eén ten westen van de Campus (Sportbos) en één bij de Holstlaan. De aansluiting Sportbos is exclusief voor de Campus ontworpen. Deze aansluiting kan in de toekomst ook een algemene functie krijgen, indien planologische ontwikkelingen dit wenselijk maken. De aansluiting Holstlaan is algemeen, doch in principe ook exclusief te gebruiken voor verkeer voor de Campus.

Een aansluiting voor de High Tech Campus past bij de allure ervan en leidt tot een grotere mate van bereikbaarheid en grotere allure van de lokatie. Een exclusieve aansluiting voor de Campus bij de Holstlaan is verkeerskundig minder logisch omdat de exclusiviteit niet door fysieke maatregelen is af te dwingen. Dit zal door de weggebruiker ook als zodanig worden ervaren.

Een extra aansluiting leidt tot een verbetering van de bereikbaarheid van de Campus, samen met- de voorgenomen maatregelen aan het onderliggend wegennet. De milieueffecten van de beschreven aansluitingen zijn marginaal, zij vallen binnen de grenzen van de effecten zoals beschreven in de



Trajectnota/MER Tangenten Eindhoven. Qua kosten en milieu-effecten is een aansluiting aan de Holstlaan gunstiger dan die volgens het ontwerp bij het Sportbos.

De ingezette groei van het verkeer zal in de periode na 2010 naar verwachting tot gevolg hebben dat de stedelijke ontsluitingswegen in het zuidelijk deel van Eindhoven hun capaciteit zullen bereiken. Door een extra aansluiting wordt de bereikbaarheid van de Campus dan gegarandeerd. Een algemene aansluiting zal dan een gunstige verdeling van het verkeer over het wegennet tot gevolg hebben.

Samenvattende tabel

Variant Marginale effecten	referentie 4X2 Standpunt	Philips excl. Sportbos	Philips excl. Holstlaan	Algemeen Holstlaan
Kosten (in miljoenen guldens)	n.v.t.	pm	pm	pm
Verkeerskundig **• Hoofdwegennet** **• Onderliggend wegennet**	 n.v.t. n.v.t.	 0 +	 0 +	 0 +
Allure Campus **Compensatie**	n.v.t. n.v.t.	ja 1 ha	ja 0 ha	ja 0 ha
Geluidhinder	n.v.t.	geen	geen	geen
Overige effecten	n.v.t.		Voortbestaan golfbaan onzeker	Voortbestaan golfbaan onzeker
Toekomstige ontwikkelingen	n.v.t.	Grote planologische potenties	Planologische potenties	Planologische potenties

Conclusies

De volgende conclusies kunnen worden getrokken:

- Een extra aansluiting is realiseerbaar bij 4x2 uitvoering Tangenten Eindhoven ter hoogte van de Holstlaan of direct ten westen van het Campus-terrein bij het Sportbos;
- Een aansluiting alleen voor het Campus-terrein verschaft het terrein de nodige allure;
- Een extra aansluiting past geheel binnen het concept van stedelijk vormgegeven parallelbanen;
- Een extra aansluiting leidt tot herverdeling van het verkeer in de regio. Het onderliggend wegennet wordt ontlast. De ontsluiting van de regio en het Campus-terrein is optimaal;
- Niet aansluiten van de Campus (geen extra aansluiting) leidt tot bezwaren voor het onderliggend wegennet;
- Een aansluiting bij het Sportbos heeft de grootste planologische potenties;
- De milieu effecten van een extra aansluiting zijn zeer gering;
- De bestuurlijke voorkeur van direct betrokken overheden gaat uit naar variant Sportbos.





1 Inleiding

Tijdens de inspraak periode voor de Trajectnota/MER Tangenten Eindhoven is door Philips de behoefte geuit om een extra aansluiting ten behoeve van een te ontwikkelen Techno Campus terrein, ter plaatse van het aanwezige NAT LAB (Natuurkundige Laboratorium).
In de daarop volgende periode heeft de gemeente Eindhoven zich achter het initiatief van de Techno Campus en van de extra aansluiting geschaard.
In een gesprek tussen NV. Philips en de Minister van Verkeer en Waterstaat van december 1999 is o.a. afgesproken dat de mogelijkheden en consequenties van een aansluiting door het Ministerie zullen worden onderzocht.
In een bestuurlijk overleg, van juni 2000, is door de regio nogmaals met klem aangedrongen op aanleg van een extra aansluiting. Door de Minister is daarbij nogmaals aangegeven dat de kosten voor een aansluiting niet voor rekening zullen zijn voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De aan Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant verstrekte opdracht om een extra aansluiting te onderzoeken en waarvan deze nota het resultaat is, dient als basis voor de besluitvorming over een extra aansluiting.

Wanneer een positief besluit inzake de aansluiting genomen wordt, zal het resultaat worden opgenomen in het lopende proces van de trace vaststelling (fase OTB).



2 Referentie-situatie; standpunt TE en campus

2.1 Algemeen

Voor de beschrijving en beoordeling van een aansluiting voor de Philips High Tech Campus (PHTC) wordt realisatie van de Tangenten Eindhoven conform standpunt als gegeven beschouwd.
Daarnaast wordt het plan van de Campus waarvan de begrenzing nagenoeg vast ligt en waarvan de uitvoering is gestart als uitgangspunt genomen.
Om het verkeer op onderliggend wegennet van Eindhoven in periode tot 2010 bereikbaar te houden treft de gemeente Eindhoven een aantal grootschalige maatregelen aan kruispunten en de Prof. Holstlaan. Deze maatregelen worden als uitgangspunt meegenomen.

2.2 Kenmerken van het standpunt

Het standpunt voor de Tangenten Eindhoven gaat uit van het MMA zoals opgenomen in de Trajectnota/MER. Voor deze studie relevant verschil tussen het MMA van de Trajectnota/MER en het volgens het standpunt bestaat uit de vormgeving en de functie van de parallelbanen langs de Zuidtangent. In de Trajectnota/MER zijn deze als autosnelweg vormgegeven met bovendien de functie van doorgaand verkeer, voor RW67 in de richting Venlo Antwerpen en visa versa. In het standpunt zijn de parallelbanen geen autosnelwegen meer, maar stedelijk ontworpen. Zonder functie voor doorgaand verkeer van RW67. Voor de parallelwegen geldt een maximumsnelheid van 80 km/uur en er worden geen vluchtstroken aangelegd, wel vluchthavens. De aansluitingen zijn vergelijkbaar met autosnelwegen en de kruisingen zijn (eveneens) ongelijkvloers.
De stedelijk ontworpen banen, bieden door hun functie als verdeelweg en bijbehorende ontwerp karakteristieken van stedelijk verkeer in principe de mogelijkheid om adequaat in te spelen op aansluitingsbehoeften, mits dit niet ten koste gaat van de kwaliteit en functie van deze wegen.

2.3 Beschrijving van de Philips High Tech Campus

Eindhoven is van oudsher Philips' centrum voor hoogwaardig technologisch onderzoek en ontwikkeling. Her en der verspreid is een aantal toonaangevende research- en ontwikkelingsactiviteiten van Philips Een groot deel van die activiteiten is gehuisvest in verouderde, vooroorlogse, inefficiënte complexen, verspreid over Eindhoven. Het overgrote deel van die bedrijfsonderdelen wordt de komende drie jaar geconcentreerd rond het Natuurkundig Laboratorium.

Door die concentratie van R&D-activiteiten ontstaat het grootste R&D- centrum in Europa en een van de grootste centra voor toptechnologie ter wereld. Het hart van high-tech activiteiten van Philips wereldwijd, waar veertig procent van alle onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten van Philips is geconcentreerd.
De totale investeringen voor de High Tech Campus bedragen rond 900 miljoen gulden. Er komen al met al 8.500 mensen te werken op het nieuwe centrum voor toptechnologie. De omgeving biedt mogelijkheden tot verdere groei.

De regio Eindhoven biedt daarvoor qua arbeidsmarkt en kennistransfer een goede voedingsbodem.





Bij de ontwikkelingen van de Campus sluit Philips wat locatie betreft aan bij het bestaande Natuurkundig Laboratorium (Nat. Lab.) in het zuiden van Eindhoven. Op deze locatie werken nu reeds ruim 3.000 personen. Philips beschikt daar over een bedrijfsterrein met ruime uitbreidingsmogelijkheden. Het vigerende bestemmingsplan biedt ruimte voor de uitbreiding in een maat en schaal die in kritische massa de campusfilosofie en synergie tot een succesvolle complexvorming mogelijk maakt.

Philips wil blijven concurreren in de werving van high potentials op de internationale arbeidsmarkt. Zij wil een aantrekkelijke, uitdagende werkomgeving te bieden, waar verblijven en werken goed samengaan. Gekozen is voor een nieuwe aanpak van werkplekconcepten en een landschappelijk aantrekkelijke werkomgeving. Philips heeft high potentials op de campus heel wat te bieden, qua werk en onderzoeksomgeving, maar ook qua voorzieningen.

De locatie ligt direct aan de A2.
Hierdoor komt de Philips High Tech Campus in haar groene setting ook vanaf de rijksweg goed in beeld. Eindhoven kan zich hier naar de vele (inter)nationale passanten profileren als groene high tech stad.

De Campus wordt gebouwd in drie fasen. De Raad van Bestuur van Philips heeft inmiddels ingestemd met de eerste fase van het plan en met de uitgangspunten van de totale campus. Vorig jaar juli is met de bouw begonnen. De eerste gebouwen moeten begin volgend jaar klaar zijn.
Goedkeuring van de tweede fase wordt medio dit jaar verwacht en begin volgend jaar wordt naar verwachting een besluit genomen over de derde fase. In die besluitvorming speelt een goede bereikbaarheid van de Campus een uitermate belangrijke rol. Philips stelt als harde randvoorwaarde voor de verdere uitvoering van de PHTC-plannen dat een ontsluiting nu en in de toekomst veilig wordt gesteld.

2.4 Aanpassingen onderliggend wegennet gemeente Eindhoven

Indien tot aanleg van een extra aansluiting op de parallelbanen wordt besloten zal deze worden uitgevoerd gelijktijdig met de ombouw van de Tangenten Eindhoven.
De Philips High Tech Campus zal naar verwachting in 2003 al 8.500 arbeidsplaatsen hebben waardoor capaciteitsvergrotende maatregelen op het onderliggend wegennet noodzakelijk zijn om de Campus en het zuidelijk deel van Eindhoven bereikbaar te houden. De gemeente Eindhoven gaat de komende jaren de volgende maatregelen treffen:

- De toegangen tot de High Tech Campus: aanleg van drie nieuwe toegangen aan de Prof. Holstlaan als geregelde kruispunten (evt. dynamisch geregeld);
- Wegvak Prof. Holstlaan tussen gemeentegrens en Antoon Coolenlaan wordt verdubbeld tot 2x2 rijstroken;
- Capaciteit kruispunt Antoon Coolenlaan - Prof. Holstlaan wordt vergroot;
- Capaciteit kruispunt Antoon Coolenlaan - Aalsterweg wordt vergroot;
- Capaciteit kruispunt Bayeuxlaan - Boutenslaan (Ring) wordt vergroot.

Uit onderzoek door DHV is gebleken dat met deze maatregelen het mogelijk is een redelijk tot goede bereikbaarheid van de Campus te bewerkstelligen tot tenminste 2005.



2.5 Situatie in 2010 zonder Philips High Tech Campus

Het Verkeersmodel Tangenten Eindhoven, waarmee de verkeersprognoses voor de Trajectnota zijn opgesteld, vormt de basis voor de verkeersintensiteiten in 2010. De berekeningen voor de situatie zonder Campus zijn gebaseerd op deze trajectnotaprognoses. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van de studie van de gemeente Eindhoven die door DHV is uitgevoerd. Deze studie gaat met name in op de spitsperiode specifieke kenmerken van het aanwezige onderliggend wegennet in Eindhoven, inclusief aanwezige kruispunten. Hierbij zijn de intensiteiten van 1998 als basis genomen en is een groei van het verkeer van 1,5% per jaar verondersteld.

Buitenbeschouwing zijn gebleven de verkeerscijfers, die op dit moment geprognotiseerd worden, met name ten behoeve van de geluidsberekeningen. De resultaten van de berekeningen in hoofdstuk 4 geven de relatieve verschillen tussen de aansluitingsvarianten goed weer. In dat hoofdstuk wordt ook verder ingegaan op de verkeerskundige ontwikkelingen in de periode 2010-2020.





3 Beschrijving varianten

Uitgangspunten

Voor het ontwerp van een aansluiting van het terrein van de Philips High Tech Campus op de zuidelijke tangent van de Randweg Eindhoven zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd.

1 De tangenten Eindhoven zijn omgebouwd overeenkomstig het standpunt van de minister. Dit houdt in een autosnelweg met 2x2 rijstroken, ontwerp-snelheid 120 km/uur, waarbij ruimte wordt gereserveerd voor een derde rijstrook, en twee stedelijk vormgegeven parallelbanen van ieder 2 rijstroken, ontwerp-snelheid 80 km/uur.
2 Het terrein van de Campus zoals dat in uitvoering is genomen.
3 Het ontwerp van de tangenten Eindhoven wordt niet of slechts zeer beperkt gewijzigd.
4 De aansluiting is volledig en sluit aan op de parallelbanen, het ruimtebeslag is minimaal.
5 Aantasting van waardevolle gebieden moet zoveel mogelijk worden voorkomen.

Beschrijving van de varianten

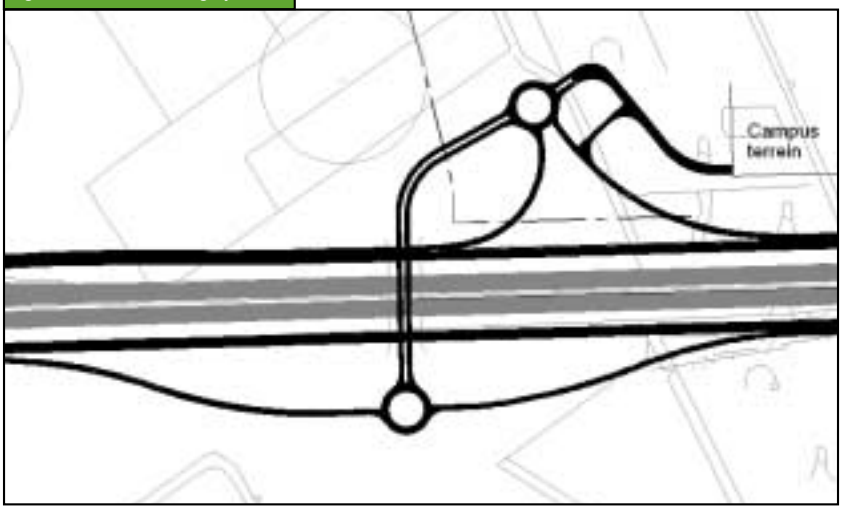
Algemeen

Op basis van de boven genoemde uitgangspunten zijn twee varianten voor de aansluiting ontwikkeld.

1 De variant Sportbos. Deze variant is door zijn ligging een exclusieve aansluiting.
2 De variant Holstlaan, waarbij aangesloten wordt op de Prof. Holstlaan. Binnen deze variant kan nog gedifferentieerd worden of de aansluiting exclusief of niet-exclusief wordt aangelegd.

Aansluiting Sportbos

figuur B 9.1 Aansluiting Sportbos





Algemeen

Aan de zuidzijde kan de aansluiting in de vorm van een Haarlemmermeer worden aangelegd. Aan de noordzijde is, door de nabije ligging van het knooppunt De Hogt, een half klaverblad noodzakelijk. De hoogteligging van de aansluiting is aangepast op de hoogteligging van de zuidtangent. Bij het viaduct over de Prof. Holstlaan ligt de zuidtangent hoog om vervolgens in westelijke richting te dalen naar maaiveld. Bij het knooppunt De Hogt gaat de zuidtangent op circa 3,00 meter. over de Dommel heen. De weg tussen de beide rotondes gaat met een viaduct over de zuidtangent heen. De aansluiting geeft door zijn ligging en de thans geprojecteerde aansluitende weg uitsluitend toegang tot het terrein van de Campus. De vormgeving van de aansluiting is zodanig dat in de toekomst aanhaking van andere regionale of lokale wegen mogelijk is.

Het zuidelijk deel van de aansluiting

Vanwege de herkenbaarheid en de begrijpelijkheid voor de weggebruiker, het ruimtebeslag en de kosten is bij het ontwerp van de aansluiting in beginsel uitgegaan van een Haarlemmermeer. Aan de zuidzijde van de zuidtangent blijkt deze vormgeving goed mogelijk, daarom is daar gekozen voor de Haarlemmermeervormgeving. Aan het einde van de afrit is als kruispunt een hooggelegen (op het niveau van het viaduct) rotonde ontworpen, hierdoor kan dit kruispunt dicht tegen het viaduct over de parallelbaan aan liggen.

Het noordelijk deel van de aansluiting

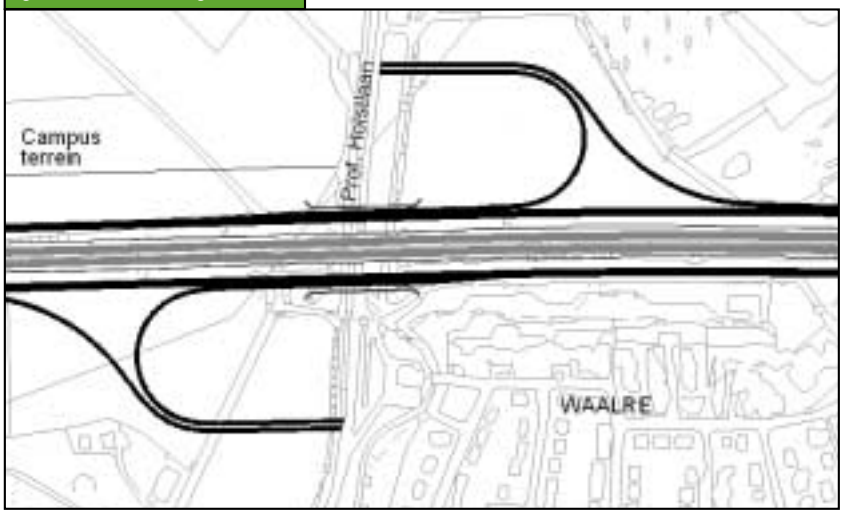
Aan de noordzijde is een Haarlemmermeer-vormgeving niet mogelijk, de oprit in westelijke richting komt dan veel te dicht bij het splitsingspunt van de noordelijke parallelbaan in het knooppunt De Hogt te liggen. Dit splitsingspunt moet, ook in de ontworpen half-klaverblad vormgeving, al in de richting van het knooppunt opschuiven. De gehele aansluiting in oostelijke richting opschuiven gaat niet omdat de ruimte tussen het terrein van de Campus en de zuidtangent onvoldoende is om een op- en afrit met een Haarlemmermeer-vormgeving in te passen. Het gevolg van de verschuiving van het splitsingspunt in westelijke richting is dat het viaduct over de Dommel in de noordelijke rijbaan van de A67 circa 4,00 meter breder wordt. Voor de vormgeving van samenvoeging van de toerit met de noordelijke parallelbaan tot de splitsing voor de richtingen Amsterdam en Antwerpen is gekozen voor een asymmetrisch weefvak met in het totaal drie rijstroken. De lengte hiervan is 600 meter. Het kruispunt van de noordelijke toe- en afrit met de weg van het zuidelijk deel van de aansluiting naar het Campus terrein wordt ook ingericht als een rotonde. Deze rotonde is half hoog gelegen. Om terugstuwing van het verkeer op de afrit te voorkomen wordt een bypass richting Campus terrein aangelegd. Door de waterleiding maatschappij is nabij deze aansluiting een waterput gepland. De vorm van de aansluiting is zodanig gekozen dat deze waterput en de beschermingszone niet geraakt worden. De bestaande waterleiding ± 500 en de signaalleiding worden min of meer haaks gekruist.





Aansluiting Holstbaan

figuur B 9.2 Aansluiting Holstbaan



Algemeen

Deze aansluiting is vormgegeven als een half-klaverblad waarbij de verbindingswegen in het noordoostelijk en zuidwestelijk kwadrant zijn gesitueerd. De verbindingswegen sluiten direct aan op de Prof. Holstlaan. De vormgeving van deze kruispunten is niet nader uitgewerkt. Bij voorkeur wordt hier een rotonde aangelegd, als de capaciteit daarvan onvoldoende is wordt een kruispunt met verkeerslichten toegepast. Een aldus vormgegeven aansluiting is niet exclusief voor het verkeer van en naar de Campus, maar kan in beginsel gebruikt worden door alle weggebruikers.

Het noordoostelijk kwadrant

De noordelijke helft van de aansluiting ligt ten oosten van de Prof. Holstlaan. Aan de noordwestzijde ligt het terrein van de Campus, hier is voor de verbindingswegen, ook niet voor een toerit in de vorm van Haarlemmermeer, geen plaats. Ten oosten van de aansluiting ligt de aansluiting Aalst. De afstand tussen het puntstuk van de oprit hiervan, vormgegeven als een Haarlemmermeer, en het puntstuk van de afrit naar de Prof. Holstlaan is circa 600 meter. Over deze lengte wordt langs de noordelijke parallelbaan een weefvak aangelegd, dit heeft tot gevolg dat het viaduct over de Gestelseweg circa 4,00 meter breder moet worden. Afgezien hiervan heeft de aanleg van een aansluiting bij de Prof. Holstlaan geen gevolgen voor de vormgeving van aansluiting Aalst.

Het zuidwestelijk kwadrant

De zuidelijke helft van de aansluiting ligt ten westen van de Prof. Holstlaan. Immers aan de zuidoostzijde ligt de wijk Voldijn en hier is voor de verbindingswegen geen plaats. Zowel het knooppunt De Hogt als de aansluiting Aalst hoeven voor de aanleg van de aansluiting aan de Prof. Holstlaan niet gewijzigd te worden.

Aansluiting Holstlaan exclusief

De boven omschreven aansluiting kan ook worden vormgegeven als een aansluiting die uitsluitend door het verkeer van en naar de Campus gebruikt kan worden. Het viaduct over de Prof. Holstlaan heeft twee onderdoorgangen

waarvan thans slechts de westelijke wordt gebruikt voor de bestaande Prof. Holstlaan. Door nu oostelijk hiervan over het gedeelte tussen de ingang naar de Campus en de A67 een nieuw wegvak aan te leggen en het niet-Campus verkeer hierover te leiden kan het bestaande weggedeelte vanaf de aansluiting gebruikt worden voor het Campus gebonden verkeer. De zuidelijke verbindingswegen kunnen rechtstreeks hierop worden aangesloten. De noordelijke verbindingswegen dienen het nieuwe gedeelte van de Prof. Holstlaan gelijkvloers te kruisen. Op deze kruising mag uiteraard geen uitwisseling van verkeer plaats vinden, anders ontstaat er toch weer een algemene aansluiting. Door middel van RVV-bord D4 kan de uitwisseling van verkeer immers wel worden verboden, maar de inrichting van het punt kan overtreding hiervan niet verhinderen.

4 Verkeerskundige gevolgen

Met het verkeersmodel Tangenten Eindhoven zijn de verschillende varianten doorgerekend. Dit verkeersmodel is ook gebruikt voor de Trajectnota/MER A2 Tangenten Eindhoven. Onderstaande resultaten zijn daardoor vergelijkbaar met de alternatieven in die nota.

Om de varianten met elkaar te kunnen vergelijken is in tabel B 9.1 het gebruik van de nieuwe aansluitingen door het Campus verkeer uiteengezet. Tevens is aangegeven hoeveel procent van het Campus verkeer van een nieuwe aansluiting gebruik maakt t.o.v. het totale Campus verkeer.

Tabel B 9.1: Gebruik varianten (nieuwe aansluiting) door Campus verkeer 2010 (mvt/etmaal)

Gebruik aansluiting Variant	Campus verkeer in motorvoertuigen per dag	% van alle Campus-verkeer bij nieuwe aansluiting
Philips excl. Sportbos	8.700	43%
Algemeen Holstlaan	10.300	47%
Philips excl. Holstlaan	9.700	48%

Het aantal motorvoertuigen dat gebruik maakt van de nieuwe aansluiting verschilt per variant. Het Campus verkeer maakt iets meer gebruik van de aansluiting Holstlaan dan van de aansluiting Sportbos. Dit komt omdat de aansluiting Sportbos verder westelijk is gelegen van de aansluiting Waalre.

De varianten leiden tot verschillende belastingen en afwikkelingskwaliteiten op het hoofd- en onderliggend wegennet. Tabel B 9.1 geeft de belasting van het wegennet in de referentiesituatie en de verschillen tussen de varianten en de referentie situatie.
De cijfers zijn verder onderbouwd in bijlage 1. In figuur B 9.2 zijn de straatnamen en rijkswegen gevisualiseerd.





Tabel B 9.2: Belasting wegennet in diverse ontsluitingsvarianten van PHTC in 2010 (mvt/etmaal)					
		Referentie-situatie	Philips excl. Sportbos + 4x2	Algemeen Holstlaan + 4x2	Philips excl. Holstlaan + 4x2
Wegvakken parallelbaan			**Verschil**	**Verschil**	**Verschil**
Veldhoven	Veldhoven-Zuid	64.000	+ 1.100	+ 1.900	+ 2.000
Veldhoven-Zuid	De Hogt	45.300	+ 2.500	+ 3.800	+ 4.300
De Hogt	nieuwe aansluiting	41.000	+ 3.400	+ 6.600	+ 7.000
nieuwe aansluiting	Waalre	41.000	+ 3.700	+ 7.400	+ 6.500
Waalre	Leenderheide	44.700	- 300	+ 2.900	+ 2.000
Straatnaam					
Bayeuxlaan		18.700	- 1.100	- 1.600	- 2.200
Antoon Coolenlaan		5.300	0	- 1.500	+ 100
Prof. Holstlaan-noord		26.700	- 3.600	- 1.800	- 4.800
Prof. Holstlaan-zuid		17.900	- 100	- 1.700	-4.300
Keizer Karel V-Singel	t.h.v. Bayeuxlaan	39.700	- 1.100	- 2.200	- 1.600
Boutenslaan	t.h.v. Bayeuxlaan	25.800	+ 100	- 1.600	- 200
Leenderweg	zuid	39.400	+ 300	- 500	+ 300
Noord-Brabantlaan		32.900	- 200	+ 100	+ 100
Tilburgseweg		25.800	- 1.400	- 2.100	- 1.600
Limburglaan		31.000	- 1.100	- 2.300	- 1.600
Botenlaan		39.900	- 1.000	-2 200	- 1.900
Burg. Mollaan	oost	9.800	- 5.000	- 5.900	- 4.100
Burg. Mollaan	west	12.400	- 4.700	- 3.400	- 4.100
Julianalaan		6.200	+ 200	+ 900	- 200
Aalsterweg	zuid. v. Antoon Coolenln	24.700	- 200	- 1.600	+ 200
Roffard	tussen K. de Grotelaan en Meerveldhovenseweg	8.500	- 1.000	- 1.00	- 1.100
Locatellistraat		7.000	- 2.100	-1.800	- 2.500
Karel de Grotelaan	t.h.v. A2	30.000	- 2.000	-1.100	- 1.900
Eindhovenseweg	ten noorden Brug. Mollaan	42.400	- 4.900	-.5.600	- 2.200

Als vergelijkingsbasis geldt de verkeersbelasting van het wegennet in 2010 overeenkomstig het standpunt (MMA) inclusief verkeersgeneratie van extra bedrijvigheid op het PHTC-terrein zonder aansluiting op de A67.

In het algemeen leiden de varianten tot een verminderde verkeersdrukte op de wegen in de nabije omgeving van de PHTC, op belangrijke toeleidende wegen naar de Randweg Eindhoven en op het zuidwestelijke deel van de binnenring. De parallelwegen worden daarentegen zwaarder belast.

Beoordeling varianten

Bereikbaarheid

Voor de beoordeling van de varianten is gebruik gemaakt van de relatieve verschillen in intensiteit tussen de aansluitingsvarianten welke beschreven staan in tabel 4.1. Daarnaast zijn de resultaten van de DHV studie gebruikt, deze studie geeft voor het onderliggend wegennet een betrouwbaar beeld van de verkeersafwikkeling.

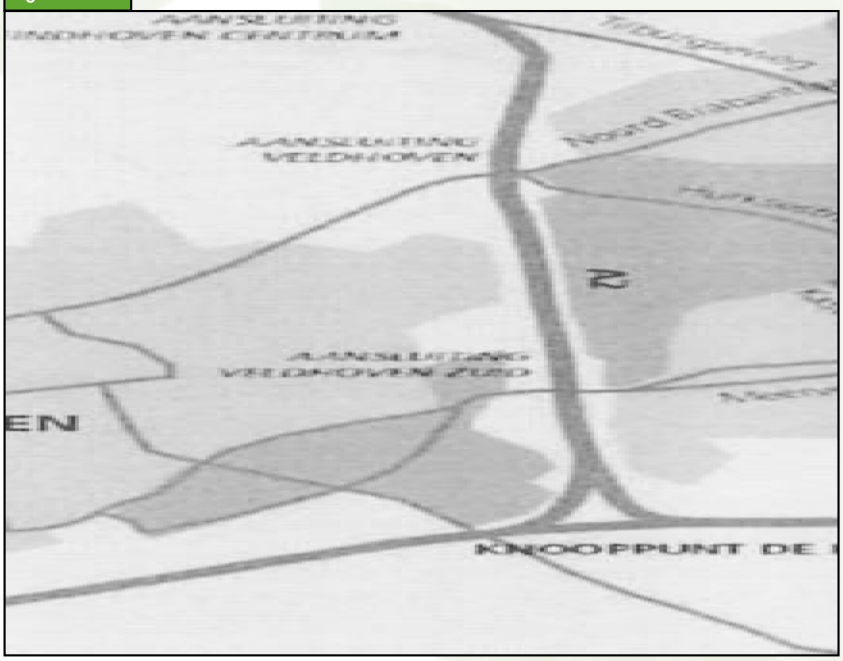
De bereikbaarheidseffecten van de verschillende varianten worden beoordeeld aan de hand van de congestiekans op het hoofdwegennet, de intensiteiten op de stedelijk vormgegeven parallelbanen en de intensiteiten en kruispunt belastingen op het onderliggend wegennet.

Congestiekans
Voor de hoofdrijbanen (achterland verbinding) geldt de congestiekans van 2% als norm. Zowel in de referentie situatie als in de varianten is de congestiekans op de hoofdrijbanen 0%. De verschillende aansluitingsvormen hebben geen invloed op de hoofdrijbanen.

Intensiteiten parallelbanen
De parallelbanen worden door het creëren van een extra aansluiting meer gebruikt door het autoverkeer. Dit is onafhankelijk van de locatie van de aansluiting. De toename van het verkeer betreft afhankelijk van de aansluitingsvariant vooral de hoek Waalre - aansluiting PHTC- de Hogt - Veldhoven-zuid - Veldhoven. De extra verkeersbelasting heeft geen invloed op de verkeersafwikkeling. De aanwezige (rest-)capaciteit op de parallelbanen kan het extra verkeer adequaat verwerken. Het verkeersafwikkelingsniveau op de parallelbanen blijft gelijk.

Het invoegend verkeer op de parallelbanen heeft in principe een verstorende werking op het verkeer op de parallelbanen. Dit geldt zowel voor de exclusieve Campus aansluitingen als voor de algemene aansluiting Holstlaan. Doordat de maximumsnelheid op de parallelbanen 80 km/uur is, is de verstorende werking zeer gering. Bij de algemene aansluiting Holstlaan zal de verstoring iets meer zijn dan bij de andere twee varianten omdat hiervan meer gebruik wordt gemaakt.
Bij de aansluiting Sportbos kan het verkeer vanaf de parallelbanen goed afstromen, waardoor geen terugstuwing valt te verwachten. Dat is wel het geval bij een aansluiting van de Prof. Holstlaan op de parallelbanen. Bij de huidige vormgeving van de Holstlaan kan deze weg het verkeer (zonder aansluiting) niet verwerken, met aansluiting is sprake van nog hogere intensiteiten. Om terugstuwing op de parallelbanen te voorkomen is de door de gemeente Eindhoven voorziene uitbreiding van de Prof. Holstlaan naar 2x2 rijstroken noodzakelijk.

figuur B 9.2







Intensiteiten onderliggend wegennet
Het onderliggend wegennet wordt duidelijk ontlast door een nieuwe aansluiting op de A67. Een groot deel van het Campus-verkeer, zo'n 45%, gebruikt de nieuwe aansluiting; dit betekent over het algemeen een duidelijke verlichting van de verkeersdruk op de wegen in de buurt van de Campus.

Routes op het onderliggend wegennet die ontlast worden door de nieuwe aansluiting zijn het zuidwestelijk deel van de binnenring richting de Tilburgseweg (gedeelte Boutenslaan - Limburgseweg), Karel de Grotelaan en de wegvakken in de directe nabijheid van de PHTC (Noordelijk deel Prof. Holstlaan, Brug. Mollaan, Bayeuxlaan en Locatellistraat).

De algemeen toegankelijke aansluiting Holstlaan heeft het meeste effect op het onderliggend wegennet. Het geconstateerde effect is het gezamenlijke effect van rerouting van het Campus verkeer en het overige autoverkeer dat eveneens gebruik maakt van deze nieuwe aansluiting. De wegvakken in de naaste omgeving van de PHTC, inclusief de Brug. Mollaan in Aalst worden door een dergelijke aansluiting fors ontlast. Dit ten opzichte van een situatie waarin de PHTC ontsloten wordt via het onderliggend wegennet. De Prof. Holstlaan wordt bij een algemene aansluiting Holstlaan veel zwaarder belast. De uitbreiding van deze weg naar 2x2 rijstroken moet deze toename van het verkeer op wegvakniveau kunnen verwerken. Ook de Julianalaan zal bij een algemene aansluiting Holstlaan naar verwachting meer verkeer

De exclusieve aansluiting Sportbos heeft wat minder effect op het onderliggend wegennet dan een algemene of exclusieve aansluiting bij de Holstlaan. De aansluiting Sportbos wordt door circa 1.000 voertuigen (zie tabel 4.1) minder gebruikt door het Campus verkeer. Dit deel van het Campus verkeer blijft bij deze aansluiting gebruik maken van het onderliggend wegennet.

Kruispunt belastingen onderliggend wegennet
Op het onderliggend wegennet is de verkeersafwikkeling op de kruispunten bepalend voor de bereikbaarheid. De gemeente Eindhoven heeft door DHV een aantal kruispunten laten onderzoeken voor de referentie situatie. De effecten van de aansluitingsvarianten op ieder kruispunt wordt hieronder beschreven. Tevens wordt het kruispunt Brug. Mollaan - Eindhovenseweg beschreven.

Toegangen Campus
Middels drie toegangen kan in de toekomst de Campus bereikt worden via de Prof. Holstlaan. Getracht wordt het aantal noodzakelijke ingrepen in de infrastructuur zoveel mogelijk te beperken door een zo efficiënt mogelijk gebruik te maken van de verkeersruimte. Door toepassing van een verkeersmanagementsysteem moeten de kruisingen met de Prof. Holstlaan zo beperkt mogelijk van omvang blijven. De exacte vormgeving van de toegangen is nog onderwerp van studie.
De exclusieve variant Holstlaan heeft de grootste afname van het verkeer op de Prof. Holstlaan tot gevolg zowel ten noorden als ten zuiden van de toegangen. Met deze variant zal de bereikbaarheid van de Campus het grootst zijn. Bij algemene aansluiting Holtlaan worden dezelfde effecten verwacht, alleen is de afname van het verkeer minder. De variant Sportbos heeft ook een afname van het verkeer tot gevolg op met name de Prof. Holstlaan ten noorden van de toegangen. Ten zuiden van de toegangen blijft de intensiteit op de Prof. Holstlaan ongeveer gelijk.

Kruispunt Antoon Coolenlaan - Prof. Holstlaan
De gemeente Eindhoven gaat de capaciteit van dit kruispunt vergroten. Door deze maatregel kan het verkeer naar verwachting tot 2008 adequaat verwerkt worden zonder extra aansluiting op de parallelbanen van de zuidtangent.
In alle varianten neemt het verkeer op de Prof. Holstlaan noordzijde toegang campus af. Het verkeer op de Antoon Coolenlaan blijft in de variant Sportbos gelijk, neemt in de algemene variant Holstlaan fors af en in de exclusieve variant Holstlaan iets toe. Per saldo neemt in alle varianten de totale hoeveelheid verkeer op het kruispunt af waardoor de verkeersafwikkeling op dit kruispunt in alle varianten verbetert.

Kruispunt Antoon Coolenlaan - Aalsterweg
De gemeente Eindhoven gaat de capaciteit van dit kruispunt ook vergroten. Door deze maatregel zal het kruispunt naar verwachting in 2007 de maximale verkeersbelasting verwerken.
De variant Sportbos heeft weinig invloed op de hoeveelheid verkeer op de Antoon Coolenlaan en de Aalsterweg. Dit kruispunt zal met een aansluiting Sportbos het verkeer moeizaam blijven verwerken.
Dit zelfde geldt voor de exclusieve aansluiting Holstlaan.
Bij de algemene variant Holstlaan neemt het verkeer op de Aalsterweg af en het verkeer neemt fors af op de Antoon Coolenlaan. Deze variant zal de verkeersafwikkeling op dit kruispunt verbeteren.

Kruispunt Bayeuxlaan - Boutenslaan
De vormgeving van deze kruising wordt door de gemeente Eindhoven aangepast zodat het verkeer naar verwachting tot 2010 verwerkt kan worden. Deze aanpassing kan echter waarschijnlijk niet voorkomen dat de afwikkeling op de Ring Eindhoven eerder in kwaliteit vermindert.
De algemene variant Holstlaan zorgt per saldo voor de grootste afname op de Bayeuxlaan en Boutenslaan. Gevolgd door de exclusieve variant Holstlaan en daarna de variant Sportbos.
Alle varianten dragen bij aan de verbetering van de verkeersafwikkeling op dit kruispunt. De intensiteiten op de ring Eindhoven nemen per saldo ook af in alle varianten waardoor de verkeersafwikkeling op de Ring Eindhoven verbetert.

Kruispunten Karel de Grotelaan - Roffard en Meerveldhovenseweg - Roffard
Uit onderzoek van DHV is gebleken dat deze kruispunten het verkeer zonder extra aansluiting op de A67 tot 2010 kunnen verwerken. De gemeente Eindhoven treft hier geen aanvullende maatregelen.
Het verkeer op de Roffard en de Karel de Grotelaan/ Meerveldhovenseweg neemt in alle varianten af. De varianten Sportbos en Holstlaan exclusief zorgen voor de grootste afname op deze kruispunten. Bij de algemene variant Holstlaan neemt het verkeer op deze kruispunten minder af. De verkeersafwikkeling op deze kruispunten verbetert in alle varianten.

Kruispunt Burg. Mollaan - Eindhovenseweg
In het onderzoek van DHV wordt aangegeven dat in de situatie zonder extra aansluiting op de zuidtangent het verkeer op de Burg. Mollaan verwerkt kan worden. Als knelpunt wordt wel het
kruispunt Eindhovenseweg - Burg. Mollaan aangegeven.
De afname van het verkeer ten opzichte van de referentie is het grootst bij de algemene variant Holstlaan en de variant Sportbos.





Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid wordt globaal beoordeeld aan de hand van de verkeersbelastingen op het hoofd- en onderliggend wegennet. Hierbij is het feit gehanteerd dat het hoofdwegennet veel verkeersveiliger is dan het onderliggend wegennet. Daarnaast wordt de verkeersveiligheid beoordeeld op basis van het wegbeeld.

Verkeersbelasting hoofdwegennet versus onderliggend wegennet

De varianten leiden allen tot een afname van het verkeer op het onderliggend wegennet en een toename op de stedelijk ontworpen parallelbanen. Algemeen kan gesteld worden dat alle varianten de verkeersveiligheid positief beïnvloeden t.o.v. de referentie situatie.

Als gekeken wordt naar de varianten onderling dan kan worden vastgesteld dat de algemene aansluiting Holstlaan het verkeersveiligst is, gevolgd door de exclusieve aansluiting Holstlaan en de aansluiting Sportbos. Het effect op de verkeersveiligheid in zijn totaliteit is beperkt.

Vormgeving varianten

De exclusieve aansluiting Sportbos en de algemene aansluiting bij de Holstlaan kunnen veilig worden vormgegeven. Echter het exclusieve karakter van de aansluiting bij de Holstlaan kan niet dor inrichtingsmaatregelen worden afgedwongen. Het handhaven van dit karakter zal extra inspanning vragen en zal mogelijk de verkeersveiligheid kunnen beïnvloeden.

Doorkijk naar 2020

De ingezette groei van het verkeer, die slechts ten dele in tabel 4.1 is opgenomen voor het jaar 2010 zal in de periode na 2010 naar verwachting tot gevolg hebben dat de stedelijke ontsluitingswegen in het zuidelijk deel van Eindhoven en van Waalre hun capaciteit zullen bereiken. Door een extra aansluiting wordt de bereikbaarheid van de Campus dan gegarandeerd. Een algemene aansluiting zal dan een gunstige verdeling van het verkeer over het wegennet tot gevolg hebben.



5 Omgevingseffecten

De effecten van de verschillende varianten zijn in beeld gebracht op het niveau van de Trajectnota/MER.
De aansluiting heeft in alle varianten geen invloed op de scoretabellen voor natuur en landschap en woon- en leefmilieu in de Trajectnota/MER, ook niet als deze vertaald zijn naar de uitvoering zoals het Standpunt voorstaat. Gezien tegen de totale ombouw van het tracé zijn de effecten verwaarloosbaar. Ze zouden op geen enkele wijze de score-tabellen en dus de keuzecriteria voor de verschillende alternatieven beïnvloed hebben.
In absolute zin zijn er echter wel een aantal effecten te verwachten van de aansluiting. Deze zijn hieronder per variant en per thema beschreven. Hierbij maakt het niet uit of de aansluiting PHTC Holstlaan exclusief dan wel algemeen is; alleen voor het onderdeel geluidhinder zijn er verschillen. Deze zijn expliciet vermeld.

Voor natuur en landschap worden de absolute effecten op abiotisch en biotisch milieu afzonderlijk beschreven voor de relevante criteria uit de Trajectnota/MER. Voor landschap en cultuurhistorie worden geen effecten verwacht. Ook is de verandering in het te aantal te compenseren hectaren aangegeven. Dit kan als maatgevend beschouwd worden voor het totaal aan effecten op natuur en landschap en is dan ook in de samenvattende tabel opgenomen.
Voor woon- en leefmilieu is de toename van het aantal motorvoertuigen per etmaal op het onderliggend wegennet bepalend voor de effecten. Aangesloten wordt op het criterium Geluidsemissie Onderliggend Wegennet.
In het kielzog hiervan vinden ook kleine veranderingen plaats op het gebied van sociale beleving, met name voor het criterium (sluip)verkeer in de woonwijk; minder verkeer in een woonwijk geeft ook minder overlast.
Onder overige effecten worden alle andere in het oog springende effecten genoemd die enigszins gerelateerd zijn aan de criteria uit de Trajectnota/MER.

Aansluiting PHTC sportbos

Abiotisch milieu
Voor het criterium Grondwater vindt ten opzichte van de Trajectnota/MER een gering extra ruimtebeslag plaats van toekomstig waterwingebied de Klotputten. Dit heeft geen effect op de realisatie en het functioneren van het waterwingebied. Het enige effect wordt hierdoor een planologische aanpassing op de functie waterwingebied. Betrokken partijen (waaronder Waterleidingmaatschappij Oost-Brabant) stellen zich hiervoor bereidwillig op. Overigens is een afdoende afscherming van het noordelijk deel van de aansluiting noodzakelijk om verontreiniging van het waterwingebied bij calamiteiten te voorkomen.
Ook vindt er extra ruimtebeslag plaats in de boringsvrije zone van waterwingebied Aalsterweg. Dit is echter marginaal en heeft geen enkele consequentie voor het waterwingebied.

Biotisch milieu
Voor het criterium Flora wordt circa 0,2 ha waardevolle vegetatie extra doorsneden ten opzichte van de Trajectnota/MER vanwege de ontsluitingsweg van de aansluiting naar de PHTC (circa 2% extra op het totaal).
Het criterium Fauna geeft een ruimtebeslag van circa. 3 ha op waardevol gebied voor vogels. Dit speelt zowel voor het noordelijk als voor het zuidelijk deel van de aansluiting (circaa 6% extra op het totaal).





Voor het criterium aantasting Groene Hoofdstructuur/Ecologische Hoofdstructuur geldt een toename van het ruimtebeslag met 0,9 ha (nog geen 1% extra op het totaal). De ontsluitingsweg naar de aansluiting naar de PHTC loopt hier door multifunctioneel bos. De aansluiting zelf ligt in een in 1999 ingericht natuurcompensatiegebied van de gemeente Eindhoven (natuurcompensatie t.b.v. woningbouw in Driehoeksbos). Het ruimtebeslag hier is circa. 0,1 ha

Compensatie
De grootte van het te compenseren gebied in de Groene Hoofdstructuur (multifunctioneel bos) is circa. 1,0 ha. In het Ontwerp-tracébesluit van de Tangenten doet zich de mogelijkheid voor om de compensatie direct grenzend aan de ingreep te realiseren. Voor een belangrijk deel komt deze neer op het vervangen van de jonge aanplant op een aangrenzend perceel.

Geluidhinder
De effecten van de extra aansluiting zijn zeer licht positief omdat een deel van het verkeer van het onderliggend wegennet verdwijnt. Dit leidt tot vermindering van het verkeer en dus geluidhinder in vooral Eindhovense woonwijken: een aanzienlijke afname in de Locatellistraat (- 30%) en geringere afnamen op de Bayeuxlaan en de Prof. Holstlaan-noord (gemiddeld circa. -10%). Voor Aalst zijn de verminderingen verwaarloosbaar. De afname van 30% geeft een geluidreductie van circaa 1dB(A).

Overige
De nieuwe aansluiting ondersteunt het allure van de Campus.

Aansluiting PHTC Holstlaan

Abiotisch milieu
Voor het criterium grondwater geldt dat er extra ruimtebeslag plaats vindt in de boringsvrije zone van waterwingebied Aalsterweg. Dit is echter marginaal en heeft geen consequenties voor het waterwingebied.

Biotisch milieu
Voor het criterium Flora wordt circa 0,1 ha waardevolle bermvegetatie extra doorsneden ten opzichte van de Trajectnota/MER vanwege het noordoostelijke deel van de aansluiting (minder dan 1% extra op het totaal). Er vindt geen aantasting van de Groene Hoofdstructuur plaats.

Compensatie
Voor de aansluiting Holstlaan is geen compensatie nodig.

Geluidhinder
De effecten van de extra aansluiting zijn licht positief omdat een deel van het verkeer van het onderliggend wegennet verdwijnt. Dit geldt met name voor de algemene aansluiting. Deze leidt vooral tot vermindering van het verkeer en dus geluidhinder in Eindhovense woonwijken: een aanzienlijke afname in de Locatellistraat (- ruim 30%) en geringere afnamen op de Bayeuxlaan en de Prof. Holstlaan-noord (gemiddeld circa. 15 -20%). Voor Aalst (burg. Mollaan) neemt het verkeer ook circa. 30% af. Een vermindering van het verkeer met 30% betekent een vermindering van de geluidbelasting met circa. 1dB(A).
Voor de exclusieve aansluiting zijn de verminderingen van de hoeveelheid verkeer kleiner.

Overige

- De nieuwe aansluiting ondersteunt het allure van de Campus
- Het noordelijk deel van de aansluiting is gelocaliseerd op het terrein wat als potentiële uitbreidingslocatie gezien wordt voor het golfterrein de Tongelreep bij verbreding van de snelweg. De golfclub heeft hiervoor al ruilgrond gekocht op locatie van het zuidelijk deel van de aansluiting. In hoeverre deze gedachte grondruil mogelijk is, is niet bekend. Vanwege een aansluiting Philips bij de Holstlaan komt de mogelijkheid van grondruil en daarmee het voortbestaan van het golfterrein in gevaar. Nader onderzoek naar herinrichting van het golfterrein is noodzakelijk om de exacte gevolgen van de aansluiting in combinatie met de wegverbreding duidelijk te maken.





6 Financiering en kosten

In eerdere overleggen met regio bestuurders en met Philips is door de Minister aangegeven dat de kosten van een extra aansluiting voor rekening dienen te komen van direct belanghebbende(n).
In dit verband is door Philips bij brief d.d.13 juli 2000 verklaard dat "Wij bereid zijn de kosten van de aansluiting en de daarvoor verrichte studie voor onze rekening willen nemen gelet op het feit dat de aansluiting zich tot de Campus beperkt".
De zekerheidstelling voor financiering is voorwaarde voor het eventueel opnemen in de verdere planvorming volgens de tracéwet.

7 Bestuurlijke voorkeur en planologische mogelijkheden

In het bestuurlijk overleg van 29 november 2000 inzake het Ontwerp-tracébesluit Tangenten Eindhoven is het eind- concept van de nota besproken.
In dit overleg spreken de direct betrokken gemeenten (Eindhoven en Waalre) en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven hun voorkeur uit voor de exclusieve aansluiting Sportbos. De Provincie Noord-Brabant en de gemeente Veldhoven zijn voorstander van een aansluiting, maar spreken geen voorkeur uit.
De keuze voor de aansluiting Sportbos wordt vooral ingegeven door de aanwezige potenties voor ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder aansluiting van regionale infrastructuur. Deze potenties zijn bij de Holstlaan in principe ook aanwezig maar kennen daar negatieve effecten. De aansluiting Holstlaan brengt bovendien het voortbestaan van de Golfbaan in gevaar.

Voor betrokken overheden staat de noodzaak voor een aansluiting vast, gelet op de verkeerskundige effecten van de realisatie van de Campus, op het reeds zwaar belaste onderliggend wegennet.





Literatuurlijst

1 **Philips High Tech Campus, Auto-ontsluitingsstructuur,**
Detaillering maatregelen stedelijk wegennet,
DHV i.o.v. gemeente Eindhoven, Helmond juli 2000

2 **PHTC-aansluiting op de Randweg Eindhoven,**
AGV i.o.v. Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant,
Nieuwegein november 2000

3 **Verificatie onderzoek PHTC-aansluiting**
op de Randweg Eindhoven,
Rijkswaterstaat Noord-Brabant,
's-Hertogenbosch december 2000

4 **Trajectnota/MER Tangenten Eindhoven,**
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directie Noord-Brabant, 's-Hertogenbosch april 1998



Bijlage 9.1: behorend bij bijlage 9
Toelichting op berekening verkeerseffecten

Gebruik Verkeersmodel Tangenten Eindhoven

Bij het onderzoek is de wens leidend geweest om de ontwikkeling van de Campus en een eventuele aansluiting op rijksweg A67 door te rekenen tegen dezelfde maatschappelijke achtergrond en met dezelfde methodiek als de alternatieven en varianten uit de trajectnota. Dit met het doel een zuivere vergelijking van effecten te kunnen bereiken.

Om die reden is het Verkeersmodel Tangenten Eindhoven (VTE-model) gebruikt. Dit verkeersmodel is immers ontwikkeld en toegepast voor het beschrijven van de alternatieven van de trajectstudie/MER Tangenten Eindhoven. Een nadere toelichting op het instrument en de in de trajectstudie gehanteerde uitgangspunten is in de bijlagen van de trajectnota2 opgenomen.

Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant actualiseert momenteel de verkeersprognoses voor de Randweg Eindhoven voor het gewijzigde MMA. Behalve de wijziging van het MMA is een reden dat de destijds opgestelde verkeersprognoses minder bruikbaar zijn geworden. Niet alleen groeit het autoverkeer de laatste jaren zeer sterk, ook denkt men inmiddels anders over belangrijke uitgangspunten voor de prognoseberekeningen, zoals economische groei en werkgelegenheid.

De berekeningen met het VTE-model volgens de oorspronkelijke uitgangspunten hebben dan ook niet tot doel effecten van een gewijzigd MMA of de Campus in absolute termen te beschrijven. Wel zijn ze uitgevoerd om vergelijkenderwijs uitspraken te kunnen doen over effecten in de verkeersbelasting van het hoofd- en onderliggend wegennet.

Werkwijze

De gevolgde werkwijze voor het berekenen van verkeerskundige effecten is drieledig.

Op de eerste plaats is onderzocht wat de verkeerskundige consequenties zijn van een gewijzigd MMA voor de toekomstige verkeersbelastingen op de Randweg Eindhoven en het onderliggend wegennet. Dit is gedaan om de effecten van een gewijzigd MMA en de ontwikkeling van de Campus separaat inzichtelijk te kunnen maken.

Als tweede stap is het effect van de ontwikkeling van de Campus onderzocht. Dit betreft een situatie met een toename van de werkgelegenheid op het Campus-terrein naar circa 8.500 arbeidsplaatsen. Deze ontwikkeling is becijferd tegen de achtergrond van het gewijzigde MMA. De Campus is daarbij ontsloten op het onderliggend wegennet.

Als derde stap zijn de verkeerskundige effecten doorgerekend voor drie varianten met een aansluiting van de Campus op de rijksweg 67:

- aansluiting Sportbos exclusief voor de Campus;
- aansluiting Holstlaan exclusief voor de Campus;
- aansluiting Holstlaan algemeen toegankelijk.





Voor het bepalen van de effecten van deze aansluitingsvarianten is een vergelijking gemaakt tussen deze varianten en met de situatie zonder aansluiting op de rijksweg 67. Op basis van de modelresultaten en de analyses zijn conclusies getrokken.

Beoordeling van effecten

Voor de Randweg Eindhoven zijn de effecten van de Campus en de aansluitingsvarianten bepaald aan de hand van de invloed op de etmaal- en avondspitsintensiteiten, op de I/C-verhouding en op de congestiekansen.

Voor andere wegen zijn deze effecten beoordeeld aan de hand van verschillen in belasting van het onderliggend wegennet. Daarbij is gekeken naar de omvang (verkeersvolume) en de aard (toe- of afname) van intensiteitsveranderingen.
Weliswaar zijn ook voor het onderliggend wegennet I/C-verhoudingen afgeleid[3], maar door de aard van het verkeersmodel (gericht op het hoofdwegennet en niet rekening houdend met kruispuntvertragingen die op het onderliggend wegennet doorslaggevend zijn voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling) schetsen die een te positief beeld van de situatie. Daarom zijn na een beoordeling van de studie die DHV in opdracht van de gemeente Eindhoven heeft verricht[4], de bevindingen uit die studie voor de lokale wegen en kruispunten gebruik.

Situatie in 2010 zonder Philips High Tech Campus

Tabel b 9.3 geeft voor de jaren 1999 en 2010 de waargenomen en geprognotiseerde verkeersintensiteiten (verkeersmodel TE) op de Tangenten Eindhoven en het onderliggend wegennet. Voor het jaar 2010 zijn de cijfers gehanteerd van 4x2 rijstroken (MMA volgens standpunt: met snelheden van 100 resp. 80 km/uur op de hoofd- en parallelbanen). Opmerkelijk zijn de verschillen voor een klein deel van het onderliggend wegennet.

tabel B 9.3: Ontwikkeling verkeersintensiteiten (in mvt/etmaal)

Rijksweg nr.	Wegvakken en straatnamen	Telling 99	2010 4x2 MMA
2	Eindhoven Airport - Eindhoven C.	111.450	142.500
2	Eindhoven C. - Veldhoven	99.700	118.000
2	Veldhoven N - Veldhoven	98.600	129.000
2	Veldhoven Z - Kp. De Hogt	97.900	111.000
67	Kp. De Hogt - Waalre	98.350	104.500
67	Waalre - Kp. Leenderheide	98.700	106.000
	Bayeuxlaan	13.000	12.100
	Prof. Holstlaan-noord	12.000	16.300
	Prof. Holstlaan-zuid	12.000	14.200
	Keizer Karel V-Singel t.h.v. Bayeuxlaan	27.000	34.300
	Boutenslaan t.h.v. Bayeuxlaan	24.000	24.100
	Aalsterweg	25.000	24.600
	A. Coolenlaan	12.000	4.500
	Burg. Mollaan west	10.700	9.000

[1] De lengte van een dergelijk weefvak is bij een ontwerp-snelheid van 120 km/uur 1000 meter, omdat de parallelbaan een ontwerp-snelheid heeft van 80 km/uur is de lengte teruggebracht tot 600 meter.
[2] Trajectnota/MER Tangenten Eindhoven, RWS directie Noord-Brabant, 1998.
[3] PHTC-aansluiting op de Randweg Eindhoven, AGV, in opdracht van RWS Directie Noord-Brabant, 2000.
[4] Philips High Tech Campus, auto-ontsluitingsstructuur, DHV, in opdracht van de gemeente Eindhoven, juli 2000.

BIJLAGE 10

Landschaps- en Compensatieplan Randweg Eindhoven, Rapportnummer D 0301, Royal Haskoning, 31 oktober 2001

Deze bijlage is een afzonderlijk rapport, maar maakt wel integraal onderdeel uit van de toelichting op het Tracébesluit.





BIJLAGE 11

Waterbeheersplan Randweg Eindhoven
IWACO, Rapportagenummer 38572,
4 oktober 2001

Deze bijlage is een afzonderlijk rapport, maar maakt wel integraal onderdeel uit van de toelichting op het Tracébesluit.



Notities





Notities



Notities