



Volgnummer: 50		Afzender: Café Herberg 'De Mispelhoef' (W.A.M. Loomans) Oirschotsedijk 9 5651 GB Eindhoven	
Kenmerk: -			
Gedateerd: 22 juni 1998			
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 <i>deze is in zijn totaliteit minder dan de hinder afkomstig van de bestaande tangenten plus een nieuwe autosnel-weg.</i>	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 Eindhovenens 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 klaverbladconstructie is niet acceptabel.	Bij de plandetailering 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		Afzender: Hurks Bouwbedrijf BV (ir B.G.M.J. Schreuder) Postbus 671 5600 AR Eindhoven	
Kenmerk: BS/SvdL O-98155			
Gedateerd: 19 juni 1998			
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 plandetailering 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 Afzender: Prins Willem-Alexander School (drs P. Schutte) Blaarthemseweg 83 5502 JT Veldhoven Kenmerk: - Gedateerd: 22 juni 1998	
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, opstalen 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 Afzender: J.J. Jacobsma Twickel 26 5655 JJ Eindhoven Kenmerk: - Gedateerd: 20 juni 1998	
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 Golf-federatie 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, vrezende de bewoners van de Eindhovense San Giorgilaan, de Schweitzerlaan, de Hippocrateslaan 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 door- gaande verkeer op de huidige tangenten is toe te schrijven aan het doorgaande oost-westver- keer (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 via- ducten 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 ver- keer 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 verkeers- stromen 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-ver- keer, hetgeen de leefbaarheid in de aangren- zende 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 onveiligheid 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.



Vervolg Volgnummer: 59

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<i>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'.</i>	<i>Bij de plandetailering 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.</i>
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 deelsysteem 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 Industrieel 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		Afzender: BZW NAGEKOMEN REACTIE	
Kenmerk: - Gedateerd: 3 juli 1998			
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		Afzender: Dorpsraad Acht NAGEKOMEN REACTIE	
Kenmerk: dsc/EJ017376.98 Gedateerd: 8 juli 1998			
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 plandetailering 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 Lieveendaal 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 (volkstuinten, jachthaven, golfbaan). Gekozen is voor symmetrische verbreding en ruimtebesparende vormgeving van het dwarsprofiel.	
Bomen voor geluidsscherm zorgen voor beter zicht, filteren stofdeeltjes en vangen CO ₂ 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 vooruitlopend 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 NAGEKOMEN REACTIE Reactie aan RWS directie Noord Brabant
Kenmerk: - Gedateerd: 21 januari 1999 en 23 juli 2000	
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 NAGEKOMEN REACTIE Reactie aan RWS directie Noord Brabant
Kenmerk: - Gedateerd: 15 december 2000	
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. <i>Voor het landgoed dient de geluidbelasting tot 55 dB(A) te worden terug gebracht.</i>	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 NAGEKOMEN REACTIE Reactie aan Inspraakpunt
Kenmerk: - Gedateerd: 28 september 1999	
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 NAGEKOMEN REACTIE Reactie aan inspraakpunt
Kenmerk: - Gedateerd: 26 januari 1999	
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 Kenmerk: - Gedateerd: 24 december 2000	Afzender: Familie R. Mittendorf Jennerlaan 28 5644 DT Eindhoven 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 Kenmerk: - Gedateerd: 12 oktober 1998 en 18 januari 1999	Afzender: Vereniging Poot van Metz J. Sillekens Severeind 5 5502 PW Veldhoven 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. Staijen, 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		Afzender: Afzender: A.M.H.J. van Nierop Herinkhave 12 5655 JL Eindhoven	
Kenmerk: - Gedateerd: 9 juni 1998			
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 informatie te verstrekken over mogelijke regelingen ter compensatie van de waardedaling van woningen van gedupeerden.		Zie B. Schadevergoeding	

Volgnummer: mondeling 7		Afzender: A.R.J. Bruins Slot Herinkhave 11 5655 JL Eindhoven	
Kenmerk: - Gedateerd: 9 juni 1998			
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		Afzender: Vereniging 'Poot van Metz Eindhoven' K.F. Bastiaansen Vloeteind 37 5502 PT Veldhoven	
Kenmerk: - Gedateerd: 9 juni 1998			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Zie schriftelijke inspraakreactie nr. 26.		Zie reactie bij inspraakreactie nr. 26.	



Voignummer: 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		Afzender: Hoveniersbedrijf De Noo BV hr Pelle Peter Zuidlaan 22 5502 NH Veldhoven	
Kenmerk: - Gedateerd: 9 juni 1998			
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 bijbehorend 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 plandetailering 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		Afzender: Milieugroep Veldhoven E.D. van Veldhuizen Huijgenshof 6 5506 NP Veldhoven	
Kenmerk: - Gedateerd: 9 juni 1998			
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.	

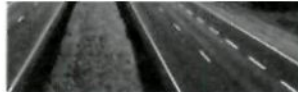


Volgnummer: mondeling 16 Kenmerk: - Gedateerd: 9 juni 1998		Afzender: dr W. van der Velden Floralaan-West 161 5644 BJ Eindhoven	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
In het belang van een goede verkeersafwikkeling in zuidelijke richting (naar België) verdient aanleg van een oosttangent 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.	



Ontwerp-Tracébesluit A2/A67 Randweg Eindhoven

- 2.5 Hoofddijnen 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' (eensluitende inspraakreactie/voorbodrukt 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 geluidsschermbaan, het optrekkend vrachtverkeer en de klankbordwerking van het hoge geluidsschermbaan 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

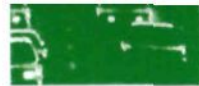
CDA Waalre wil een meer concreet overzicht krijgen van de geluidsschermen die geplaatst worden langs de zuidzijde van de A2/A67 (het gebied van de gemeente Waalre), in welk stadium van de reconstructie dit zal gebeuren, hoe deze geluidsschermen zijn geconstrueerd en wat het te verwachten effect is.

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 wegwitbreiding 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 gelijktijdig 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

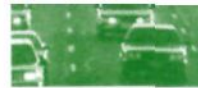
In de directe omgeving van de wijk Ooievaarsnest zullen een zeer groot aantal bomen gekapt moeten worden voor de aanleg van de parallelwegen. De natuurcompensatie hiervoor zal plaatsvinden bij de knooppunten Batadorp en Leenderheide. Het is in het belang van de bevolking van Eindhoven-Zuid, dat als buffer 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 uitloopegebied 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.

RANSFORT



ma t/m vr
06 - 10 h
15 - 19 h



- 2.6 Bestuurlijke adviezen Ministerie OC en W, provincie Noord-Brabant, gemeenten, SRE en waterschap De Dommel op het Ontwerp-tracébesluit
- 2.7 Schriftelijke inspraakreacties op het Ontwerp-tracébesluit
- 2.8 Mondelinge inspraakreacties op het Ontwerp-tracébesluit

Toelichting deel 2

Inspiraakreacties en adviezen op het OTB Randweg Eindhoven

Dit tweede gedeelte van deze bijlage Inspiraakreacties 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, omrijshade, 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 Ontwerp-tracébesluit, 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 aangegeven. 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.

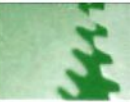
Reactie:

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 Ontwerp-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 verbredingsplan 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 herop 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 geprognoseerd.

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 uitgebreid. 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. Slegers 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. Hoogenboezem, 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 Fietserbond 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 Ministerie 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. Slegers 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 Fietzersbond 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, Eindhoven
- 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, Eindhoven
- 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 Brabant BV, Nederweert
- 58 Brabantse Milieufederatie, Til
- 59 G. Jansen, Veldhoven
- 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 1^e 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 NO² (stikstofoxyde) en PM¹⁰ (fijne stof). Alhoewel in het Nationaal Milieubeleidsplan 3 wel doelstellingen zijn opgenomen t.a.v. geurhinder, ontbreken evenwel (berekennings-)methodieken om deze overlast te kwantificeren. Er zijn derhalve ook geen normen aanwezig om aan te toetsen.



Volgnummer: 2 Afzender: C.L. Verleg Severeind 11 5502 PW Veldhoven Kenmerk: - Gedateerd: 7 januari 2002	
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 bouw materieel 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 verkeerslawaaï'. 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 geluidsscherf van vier meter, het optrekkend vrachtverkeer en de klankbordwerking van het zes meter hoge geluidsscherf 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) geluidsscherf verhogen tot zes meter - Het binnenste (oostelijke) geluidsscherf vervalt, omdat dit voor klankbordwerking kan zorgen	Het ontwerpprincipie 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 Ontwerp-tracébesluit 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		Afzender: A. Slegers Blaarthemseweg 81 5502 JT Veldhoven	
Kenmerk: -			
Gedateerd: 21 januari 2002			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Identiek nummer 2		Zie nummer 2	

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