



4 LANDSCHAPS-EN COMPENSATIEPLAN

4.1 Inleiding

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

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

Door alle genoemde maatregelen onder te brengen in één geïntegreerd plan en de bijbehorende ruimteclaims ook alle vast te leggen als bestemmingen in het TB wordt een optimale onderlinge afstemming en positieve wederzijdse beïnvloeding (leidend tot 'win-win' situaties) mogelijk gemaakt.

Voorts geeft het Inpassings- en compensatieplan suggesties voor en (mede) richting aan maatregelen die alleen in samenwerking tussen Rijkswaterstaat en andere betrokken overheden en instanties kunnen worden gerealiseerd en derhalve niet in het TB zijn vastgelegd. Hierbij gaat het om maatregelen op het gebied van gezamenlijke waterberging, beekherstel, landschapsinrichting en natuurontwikkeling. Betrokken partijen zijn onder meer de gemeenten Best, Eindhoven, Veldhoven en Waalre, Waterschap De Dommel en natuurbeherende instanties.

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

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

4.2 Visie en uitgangspunten

De wegbundel

De essentie van de ombouw van de Randweg Eindhoven volgens het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) is de fysieke scheiding van het doorgaande lange afstandsverkeer enerzijds, en het stadsregionale en bestemmingsverkeer anderzijds. Hiertoe wordt de weginfrastructuur verdeeld in doorgaande hoofdrijbanen en hiervan gescheiden parallelbanen. Slechts op een beperkt aantal punten is uitwisseling tussen deze banenstelsels mogelijk. De aansluitingen zijn alleen verbonden met de parallelbanen.

In de hoofdwegenbundel rond Eindhoven is de A2 als noord-zuid route de constante factor. Deze zal als doorgaande hoofdroute worden benadrukt door een herkenbare en zoveel mogelijk continu doorgezette vormgeving en inrichting. Aan de noordzijde van de stad (noordtangent) wordt de A58 als route onder-



broken tussen de knooppunten Batadorp en Ekkersweijer.

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

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

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

Waterbeheer

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

Landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing

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

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

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

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



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

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

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

4.3 Mitigatie en compensatie

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

Realisatie van de compensatie

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



Uit onderstaande tabellen blijkt dat de compensatiemogelijkheden op terrein van Rijkswaterstaat ruimer zijn dan de benodigde natuurcompensatie van 17,3 ha. De compensatie voor terrein van derden (dus compensatie volgens het Structuurschema Groene Ruimte) vindt plaats bij knooppunt Batadorp en knooppunt Leenderheide. Beide locaties worden als volgt verantwoord:

Batadorp: geconcentreerde natuurcompensatie voor het noordelijk deel van het gebied. Alle gewenste natuurdoeltypen zijn hier te realiseren. Het is de enige mogelijke locatie grenzend aan de ingreep en buiten de plannen van Eindhoven en Best voor toekomstige stedelijke ontwikkelingen. Planologisch zijn er geen belemmeringen. De locatie maakt het mogelijk de doorlopende structuur van de Midden-Brabantse dekzandrug en de Ekkersrijt enigszins te herstellen en vormt een buffer tussen Best en Eindhoven. Onderhavige gronden zijn in agrarisch gebruik en eigendom van particulieren waarvoor het landbouwbedrijf geen kernactiviteit is. Vooroverleg met de voornaamste eigenaren leverde een gematigde tot positieve reactie op voor de nieuwe bestemming van deze gronden.

Leenderheide: geconcentreerde natuurcompensatie voor het zuidelijk deel van het gebied. Het is de enige mogelijke locatie grenzend aan de ingreep waarvoor geen ander plannen in ontwikkeling zijn. Planologisch zijn er geen belemmeringen. Vanwege de potenties maakt het gebied al onderdeel uit van de gemeentelijke Groene Hoofdstructuur. Door compensatie wordt het geïsoleerd gelegen bosgebied ten noorden van Aalst verbonden met de uitgestrekte natuurgebieden in het zuiden. Op de locatie is het mogelijk de grondwaterstand te verhogen waardoor alle gewenste natuurdoeltypen hier te realiseren zijn. Dit heeft bovendien een positieve invloed op aangrenzende natuurdoeltypen. Onderhavige gronden zijn in agrarisch gebruik en eigendom van gemeente en particulieren waarvoor het landbouwbedrijf geen kernactiviteit is. Vooroverleg met de voornaamste eigenaren leverde een positieve reactie op voor de nieuwe bestemming van deze gronden.

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

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

tabel 4.1 Natuurcompensatie terrein RWS			
	Op te heffen wegen, bermen en taluds (wordt natuurdoeleinden)	Als natuur in te richten (blijft verkeersdoeleinden)	Totaal
Batadorp	ca 4 ha	ca 4 ha	ca 8 ha
De Hogt	ca 5 ha	ca 5 ha	ca 10 ha
Leenderheide	-	ca 2,5 ha	ca 2,5 ha
Totaal	ca 9 ha	ca 11,5 ha	ca 20,5 ha


tabel 4.2 Natuurcompensatie terrein derden in het OTB over te dragen aan een natuurbeheerder

Natuurdoeltype	Batadorp	Leenderheide (Moerputten)	Totaal
multi-funcioneel bos	9,7 ha	10,2 ha	19,9 ha
Natuurbos droog	1,2 ha	1,5 ha	2,7 ha
nat	0 ha	2,0 ha	2,0 ha
Struweel, rietmoeras, ruigte	0,5 ha	2,2 ha	2,7 ha
Vochtig schraalgrasland	0 ha	0,5 ha	0,5 ha
Bloemrijk grasland	0 ha	13 ha	1,3 ha
Droge heide	1,0 ha	2,2 ha	3,2 ha
Droge heide verstoring*	0 ha	2,0 ha	2,0 ha
Totaal	12,4 ha	21,9 ha	34,3 ha

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

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

4.4 Landschappelijke inrichting

De wegbundel

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

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

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

Knooppunten

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



Aansluitingen

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

De overige aansluitingen worden 'groen' ingericht, in aansluiting op de kenmerken van het landschapstype aldaar. Ook in de aansluitingen is ruimte voor waterinfiltratie en/of berging.

Kunstwerken, verlichting, wegmeubilair, geluidwerende voorzieningen

De kunstwerken en overige elementen zijn bij voorkeur 'van één familie'. Gestreefd wordt naar soberheid, doch tegelijkertijd een verfijnde vormgeving en kleurstelling. De stadsboulevard kan op subtiele of juist uitbundige wijze afwijken, binnen de grote lijnen. De doorgaande hoofdroute wordt voorzien van een herkenbare, eigen verlichting die voornamelijk een geleidende functie heeft. Gedacht wordt aan linten van licht boven of laag naast de weg, in dat geval bijvoorbeeld als één lange dunne buis of als subtiele spots. Ook qua vorm en kleur van de overige elementen kan gedifferentieerd worden voor de doorgaande hoofdroute en de parallelbanen. De verlichting wordt geminimaliseerd ter plaatse van natuur- en bosgebieden.

Viaducten worden met het oog op de sociale veiligheid zo luchtig en licht mogelijk aangelegd of gereconstrueerd.

De geluidwerende voorzieningen worden in principe uitgevoerd als schermen. Bij hoogtes groter dan 3 á 4 meter wordt het gedeelte daarboven in principe transparant uitgevoerd in verband met lichttoetreding en zicht op 'de lucht' en 'de bomen'. Aan de woonwijkzijde wordt enig begroeid talud aangebracht tegen de onderzijde van de schermen. Op viaducten worden de schermen volledig transparant uitgevoerd. (Zie ook hoofdstuk 3.4. vormgeving geluidsschermen).

Waterbeheer

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

Landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing

Noordtangent, inclusief knooppunt Batadorp

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



Plөгstraat een brede plas-draszone van circa 2,5 ha aangelegd (van spoorlijn tot Boschdijk). De zone krijgt een bescheiden recreatieve nevenfunctie.

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

Westtangent-noord

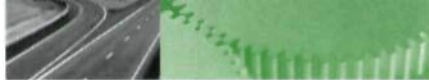
Langs dit deeltraject is in het (nu nog) agrarisch landschap ten noorden van landgoed De Wielewaal en het bosgebied annex golfbaan Welschap een ruimte van tenminste circa 100 meter breed ter weerszijden van de weg gereserveerd voor landschappelijke inrichting. Daarachter worden bedrijventerreinen en bedrijven-in-het-groen ontwikkeld. De bestaande rechthoekige verkaveling en begeleidende bossingels (schuin aangesneden door de weg) vormen de basis van de inrichting. In het kader van de wegaanleg worden extra bossingels aangeplant. Binnen dit stramien worden aan de oostzijde van de weg waterbassins aangelegd ten behoeve van het bedrijventerrein, tevens dienend voor het afstromend wegwater (partners Rijkswaterstaat, gemeente Eindhoven en Waterschap De Dommel). Er is een markant verschil in inrichting tussen de zone langs de Ekkersrijt en deze zone; het gaat om duidelijk verschillende landschapstypen. Ook deze zone heeft een recreatieve nevenfunctie. Attractiepunt is hier De Mispelhoef, een rijksmonument. Aan de zijde van de weg zullen passende beplantingen worden aangelegd (Eik, Beuk).

Ter plekke wordt tevens een bijdrage geleverd aan de gewenste (droge) ecologische verbindingzone langs de Oirschotsedijk, tussen Nieuw Acht en De Wielewaal e.o. enerzijds en de Oirschotse Heide anderzijds. Naast het bestaande viaduct wordt een tunnel voor kleine en middelgrote dieren (das) aangelegd; mogelijk kan daarenboven de huidige onderdoorgang geschikt(er) worden gemaakt voor een diersoort als ree.

De wegverbreding eist een strook op van De Wielewaal en het Philips-de Jongh park. Dwangpunt is de populatie van de kamsalamander aan de overzijde van de weg, op het volkstuincomplex. De kamsalamander geniet strikte bescherming krachtens de Habitatrichtlijn. Op deze hoogte wordt het gebied van de weg afgeschermd door een amfibieënbarrière. Als compenserende maatregel voor de geringe aantasting van dit gebied worden twee nieuwe poelen aangelegd. De geluidswal met gracht op landgoed de Wielewaal wordt teruggelegd zodanig dat ook de IJsvogel in de wal kan terugkeren. De bosrand wordt gereconstrueerd, evenals de rand van het wandelpark. Ruimte die nu als infrastructuur gebruikt wordt en die vrijkomt wordt aan het park toegevoegd. Ook de groene zoom tussen de wijk Lievendael en de hoog (Beatrixkanaal) gelegen weg wordt hersteld, met nieuwe geluidsschermen.

Westtangent-zuid / stadsboulevard

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



inrichtingsmaatregelen. Van het park tussen de weg en de woningen in Zeelst moet een forse strook worden geofferd. Er komen geluidsschermen en de parkstrook wordt aan de nieuwe situatie aangepast. Ter hoogte van de zichtlocaties Poort van Metz en langs een deel van bedrijventerrein de Hurk worden de geluidsschermen transparant uitgevoerd.

De inpassingsvisie gaat uit van een stedelijk vormgegeven weggedeelte; derden zijn verantwoordelijk voor de totstandkoming van de bijbehorende aansprekende stedenbouwkundige ontwikkeling. Rijkswaterstaat is bereid om voor dit traject medewerking te verlenen aan stedelijke ontwikkelingen mits dit niet conflicteert met de verkeersfunctie van de weg.

Zuidtangent, inclusief knooppunten De Hogt en Leenderheide

Op dit deeltraject ligt het accent op versterking van de min of meer haaks op de weg gelegen structuren en patronen van het landschap. Het zwaartepunt van de maatregelen ligt in knooppunt De Hogt, gelegen in het dal van de Dommel.

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

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

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

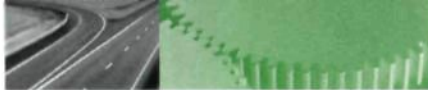
De onderdoorgang Roostenlaan blijft even ruim gedimensioneerd als in de huidige situatie. Aan de oostzijde komt een ruiterspad dat ook mogelijkheden biedt als faunapassage. De fiets- en ruiterroute verder zuidwaarts krijgen een nieuw tracé dat aansluit op resp. de Aalsterhut en zuidelijker gelegen ruiterroutes.



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

tabel 4.3 Mitigerende maatregelen (vanuit natuur en waterbeheer)

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



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

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

Het betreft hier de navolgende gebieden:

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

Het laatste gebied betreft de Groote Heide. Dit gebied is voorgedragen als Speciale beschermingszone in het kader van de Europese Habitatrichtlijn (aanmelding tweede tranche 1998 onder voorbehoud). Ondanks de versobering van het ontwerp resteert hier een kleine hoeveelheid compensatie (0,2 ha vernietiging en 0,4 ha verstoring). Het ruimtebeslag kan evenwel niet verder worden verminderd. Vanwege de minimaal benodigde lengte van 800 meter, die vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid noodzakelijk is om de twee rijstroken vanaf de rotonde Leenderheide in zuidelijke richting samen te voegen met de twee rijstroken van de hoofdrijbaan.

Vanwege de grootte van het gebied en de relatieve beperktheid van de ingreep heeft dit echter geen significante effecten voor de kwaliteit van het gehele gebied. Bovendien zal ter compensatie van de 0,2 ha vernietiging, de op te heffen verzorgingsplaats Aalsterhut aan het natuurgebied worden toegevoegd. Daarnaast wordt in het kader van de 0,4 ha verstoring het DZOAB-wegdek doorgetrokken tot het viaduct Aalsterhut waardoor de verstoring van de weg aanzienlijk afneemt omdat vele hectaren die nu binnen de verstoringzone van de weg liggen na de ombouw daarbuiten vallen (zie ook onder mitigerende maatregelen).

4.5 Waterbeheerplan

Uitgangssituatie

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



Ontwerpprincipes

De volgende algemene uitgangspunten dienen als basis voor de ontwerpgrondslagen:

- *Stroomgebiedbenadering*

Het afstromend water van verhard gebied wordt zoveel mogelijk binnen de eigen gebiedsgrenzen opgevangen. Dit houdt in dat eventuele bufferlocaties niet buiten het plangebied worden gezocht en dat het afstromende water zoveel mogelijk door de afwateringsmiddelen van het eigen stroomgebied wordt afgevoerd.

- *Principes van duurzaamheid*

Afstromend water wordt niet zo snel mogelijk uit het gebied afgevoerd maar wordt op natuurlijk wijze òfwel geïnfiltreerd in de bodem zodat de grondwateraanvulling op peil blijft, òfwel tijdelijk gebufferd zodat er geen wateroverlast benedenstrooms ontstaat door piekbelastingen van het oppervlaktewater.

- *Toepassing van integrale oplossingen*

Het waterhuishoudkundig systeem is geen losstaand gegeven, maar wordt als onderdeel volwaardig ingepast in het ontwerp. Hierbij kan gedacht worden aan de combinatie van water en natte natuur, water als stedenbouwkundig element of water als esthetisch waardevol object. Door te zoeken naar dubbel-functies voor water komt een ontwerp tot stand met een duidelijke meerwaarde ten opzichte van een conventioneel ontwerp, zie hiervoor ook het landschapsplan.

Het watersysteem

De ont- en afwatering van de randweg wordt in principe geheel verzorgd door de aan weerszijden van de weg gelegen bermsloten. De bermsloten worden uitgevoerd als niet-permanent watervoerende watergangen.

Vanuit de as van de weg geredeneerd watert de weg naar de buitenzijde af. Waar mogelijk infiltreert het water in de berm, die middels grondverbetering een goede zuiverende werking krijgt. Berging vindt plaats in de bermsloten. Bij het ontwerp van de bermsloten is uitgegaan van de maximale waterpeilen in de verschillende beekstelsels. Dit is een veilige aanname aangezien in dit geval de bermsloten ten alle tijden kunnen afwateren en niet beïnvloed worden door hoge waterstanden op het ontvangende water.

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

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



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

tabel 4 Aanvullende bergingsbehoefte per deeltraject		
Deelgebied	Aanvullende bergingsbehoefte (m ³)	Aanvullende bergingsbehoefte (m ²)
Noordtangent	380	1000
Batadorp	0	0
Westtangent	3160	8000
Poot van Metz	570	1450
De Hogt	1560	4000
Zuidtangent (Hogt – prof Holzlaan)	95	250
Zuidtangent (prof Holzlaan – Leeenderheide)	1420	3600
Leeenderheide	0	0

4.6 Cultuurhistorie en archeologie

De archeologische en cultuurhistorische waarden van de directe omgeving van de weg zijn in beeld gebracht in het kader van de m.e.r. (Een kwestie van tijd, cultuurhistorische elementen en structuren in het gebied rond Eindhoven, Chris de Bont, Staringcentrum 1997). Deze is te beschouwen als een Standaard Archeologische Inventarisatie 2, als aanvulling op de Standaard Archeologische Inventarisatie 1, uitgevoerd door de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek.

Het MMA uit de Trajectnota/m.e.r. leidde tot aantasting van de gemeentelijke monumenten huize Voorbeek en de Leemerhoef te Aalst-Waalre en van het Rijksmonument de Mispelhoef te Acht-Eindhoven. Alle drie de monumenten kunnen in hun huidige vorm behouden blijven; Voorbeek door aanpassing van de aansluiting Waalre, Leemerhoef door een versmalling van het dwarsprofiel en Mispelhoef door het verleggen van de as in westelijke richting. In het Inpassingsplan wordt ingegaan op de wijze waarop rekening gehouden wordt met de monumenten bij inpassing van de snelweg.

Voordat met de daadwerkelijke verbreding van de weg wordt begonnen, wordt nader onderzoek verricht naar de bekende en de potentiële archeologische vindplaatsen. In overleg met de ROB zullen vindplaatsen op basis van aard, omvang en kwaliteit worden gewaardeerd om te bepalen of ze in aanmerking komen voor een uitgebreider onderzoek. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek bepaalt de ROB of de vindplaats in aanmerking komt voor behoud, al dan niet door toepassing van de wettelijke bescherming vanwege de Monumentenwet. Als een vindplaats voor behoud in aanmerking komt, zal eerst worden nagegaan of dit mogelijk is in combinatie met het wegontwerp. Als dat niet zo is wordt nader onderzoek verricht. In bijzondere gevallen zal, op indicatie van de ROB, overgegaan worden tot opgraving en eventueel conservering van vindplaatsen.

Nabij de weg ligt een drietal bekende archeologische vindplaatsen die voorge- dragen kunnen worden voor bescherming middels de Monumentenwet 1988:



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

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

4.7 Duurzaam Bouwen

Algemeen

Naast de bovengenoemde mitigerende en compenserende maatregelen wordt nog een aantal, meer algemene, mitigerende maatregelen genomen voor wat betreft secundaire milieu-effecten. Dat zijn effecten die optreden op andere locaties als gevolg van de aanleg en het gebruik van de nieuwe verbeterde verbinding. Hierbij worden verkeersafhankelijke en verkeersonafhankelijke effecten onderscheiden.

Verkeersafhankelijke effecten zijn effecten als gevolg van het gebruik van de weg. Hiervan zal nauwelijks sprake zijn aangezien het hier een reeds bestaande weg betreft. Verkeersonafhankelijke effecten zijn effecten die te maken hebben met de wegaanleg. Belangrijke milieugevolgen hebben betrekking op materiaalgebruik.

Materiaalgebruik

Door de aanwezige spanningsvelden bij de toepassing van secundaire en alternatieve materialen ligt een keuze daarvoor niet altijd voor de hand. Hoewel er altijd gestreefd wordt naar een maximale inzet van secundaire en alternatieve materialen is dit niet altijd mogelijk. Voor Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant geldt dat secundaire materialen primair zo hoogwaardig mogelijk worden hergebruikt mits dat civieltechnisch, milieuhygiënisch en economisch verantwoord is.

De civieltechnische toepassing wordt pas aan de orde gesteld tijdens de ontwerpfase. Alle in deze nota genoemde materialen kunnen tijdens de ontwerpfase vervangen worden door alternatieve materialen. Pas als blijkt dat civieltechnische toepassing van een alternatief of secundair materiaal niet mogelijk is zullen alsnog de bekende primaire materialen worden toegepast.

Het Bouwstoffenbesluit geeft het kader aan waarbinnen materialen milieuhygiënisch kunnen worden toegepast. Rijkswaterstaat heeft een belangrijke voorbeeldrol bij het gebruik van secundaire materialen en wil de inzet van primaire materialen zo klein mogelijk houden.

Eén van de kerntaken van Verkeer en Waterstaat is het vormgeven aan het ontgrondingenbeleid, onder andere via het Structuurschema Oppervlaktedelfstoffen. In dit structuurschema zijn doelstellingen voor het gebruik van secundaire materialen opgenomen, waaronder de volgende:

- de milieuverantwoorde inzet van secundaire grondstoffen zal door alle partijen en maximaal worden nagestreefd;



- toepassing van primaire materialen moet, indien mogelijk, verminderd worden;
- primaire grondstoffen zullen zo zuinig mogelijk moeten worden ingezet;
- secundaire materialen moeten op een verantwoorde wijze worden ingezet.

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

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



5 OVERIGE ASPECTEN

5.1 Benutting: Spitsstroken Randweg Eindhoven

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

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

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

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

5.2 Stedenbouwkundige inpassing

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

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

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

Onderdeel van de studie zou een extra aansluiting nabij de toekomstige weg-kruising Meerenakkerweg moeten zijn, in relatie met de kruising Hurksestraat/Noord-Brabantlaan. Alhoewel het technisch mogelijk blijft een extra aansluiting op de parallelrijbaan te realiseren zal de uitkomst van de integrale studie, waarin alle alternatieven dienen te worden onderzocht, uitsluitel moeten geven over de noodzakelijke maatregelen. Deze extra maatregelen zullen dan via een aanvullende wettelijk procedure mogelijk moeten worden.

Naast de aansluiting Veldhoven verwacht de gemeente Eindhoven op termijn ook problemen bij de aansluiting Welschap. Ook hiervoor geldt dat aanvullende studie uitsluitel over knelpunten en oplossingen zal moeten geven. De in het TB gepresenteerde oplossing, die ook in 2020 functioneert, is dusdanig ontworpen dat de technisch gezien kan worden uitgebreid. Ook hiervoor geldt dat een en ander alleen middels een afzonderlijke wettelijke procedure kan worden gerealiseerd.

Op verzoek van de gemeente Veldhoven heeft een vergelijkbare technische toetsing van het ontwerp van knooppunt De Hogt plaatsgevonden. Gebleken is dat knooppunt De Hogt zodanig is ontworpen het technisch mogelijk blijft een aansluiting De Run te realiseren mist deze westelijk van de Runstraat is gelegen. Besluitvorming over een extra aansluiting is in dit TB overigens niet aan de orde.

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

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

Naar verwachting is de planstudiefase in 2003 afgerond, waarna besluitvorming conform de tracéwetprocedure zal plaatsvinden.



6 BESLUITVORMINGSPROCEDURE

De besluitvormingsprocedure m.b.t. het tracé van de A2 Randweg Eindhoven is vastgelegd in de Tracéwet (gewijzigd bij wet van 15 oktober 2000). Deze procedure is aangegeven in figuur 3. Thans verkeert de procedure in de fase waarin het voorkeustracé van de verantwoordelijke minister is uitgewerkt tot Tracébesluit. Het Tracébesluit wordt toegezonden aan aan de beide Kamers der Staten-generaal, de provincie Noord-Brabant, de gemeenten Eindhoven, Best, Veldhoven en Waalre en het waterschap De Dommel. Het Tracébesluit wordt binnen een week na toezending ter inzage gelegd bij deze instanties.

De mogelijkheid bestaat om binnen zes weken na bekendmaking van het Tracébesluit in de Staatscourant beroep aan te tekenen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

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

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

Figuur 5: Besluitvormingsprocedure volgens de Tracéwet



DE BIJLAGEN





BIJLAGEN

- 1 Standpunt A2 Tangenten Eindhoven
- 2 Inspraakreacties en bestuurlijke adviezen op de Trajectnota/MER A2
Tangenten Eindhoven en het OTB A2/A27 Randweg Eindhoven
- 3 Ontwerp infrastructuur
- 4 Effecten van wijzigingen ten opzichte van de Trajectnota
- 5 Wet geluidhinder
- 6 Akoestisch onderzoek Randweg Eindhoven met errata
(3 separate bijlagen)
- 7 Onderzoek risico's vervoer gevaarlijke stoffen
- 8 Onderzoek luchtkwaliteit
- 9 Aansluiting Philips
- 10 Landschaps- en Compensatieplan Randweg Eindhoven
(separate bijlage)
- 11 Waterbeheerplan Randweg Eindhoven (separate bijlage)



BIJLAGE 1

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

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

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

Geachte voorzitter,

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

1 Inleiding

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

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



2 Probleemanalyse

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

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

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

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

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



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

3 Onderzochte alternatieven en varianten

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

- 0 Nul alternatief: Autonome ontwikkeling op de Tangenten tot het jaar 2010
- 1 Nulplusalternatief: Geen verbreding van de bestaande tangenten, maar wel aanvullende maatregelen voor beter gebruik van de weg (bijvoorbeeld gebruik vluchtstrook in de spits) en terugdringing autogebruik (verbeteren openbaar vervoer en fietsverkeer)
- 2 2X4 alternatief: Verbreding van de tangenten naar 2X4 rijstroken
- 3 Vrachtaalternatief: Verbreding van de tangenten naar 2X3 rijstroken en aanleg van rijbanen voor vrachtverkeer op de A2 (2X1) aan de binnenzijde van het wegprofiel.
- 3a Vrachtaalternatief met Antwerpen: Variant op alternatief 3, waarbij de vrachtrijbanen tevens worden aangesloten op de A67 van en naar Antwerpen.
- 4 Doorgaand alternatief (4X2 rijstroken): Uitbreiding van de bestaande tangenten (2X2) met rijbanen voor doorgaand verkeer op de A2 (2X2) aan de binnenzijde van het wegprofiel.
- 4a Doorgaand alternatief (4X2 rijstroken): Variant op alternatief 4, waarbij de doorgaande rijbanen tevens worden aangesloten op de A67 van en naar Antwerpen.
- 5 Meest Milieuvriendelijke Alternatief (4X2 rijstroken): De basis hiervoor is alternatief 4a met aanvulling van een aantal milieumaatregelen (meer geluidswerende voorzieningen, verlaging van maximum snelheid, enigszins smaller wegprofiel). Verder onderscheidt dit alternatief zich van 4a door uit te gaan van een verschuiving bij Ooievaarsnest en een maaiveldligging van de zuidtangent en terugdringing autogebruik als bij alternatief 1.

Tussen de aansluiting Veldhoven-Zuid en knooppunt De Hogt grenzen de tangenten in het oosten aan de woonwijk Ooievaarsnest en in het westen aan bedrijventerrein De Run. Voor de alternatieven 2 tot en met 4 is een variant in beschouwing genomen, waarbij de uitbreiding van de infrastructuur niet vanuit het midden van de weg, maar meer in westelijke richting plaatsvindt (varianten 2v,3v,3av,4v,4av). In alternatief 5 is reeds van deze verschuiving uitgegaan.

Voor de zuidtangent is een ligging van de weg op maaiveldhoogte in plaats van een hoge ligging mogelijk (varianten 2m, 4m, 4am). Voor alternatief 3 en 3a is deze maaiveldligging niet nader onderzocht. In alternatief 5 is reeds van de maaiveldligging van de zuidtangent als basis uitgegaan.

Voor de Poot van Metz zijn zowel een variant op maaiveldhoogte als een verdiepte ligging van de weg beschouwd. Voor de zuidtangent is dat gedaan voor een verdiepte ligging bij Aalst. Deze zogenaamde verticale verschuivingsvarianten zijn op hoofdlijnen onderzocht.

4 Vergelijking van alternatieven en varianten

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



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

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

alternatieven criterium	0 nulplus	1 nulplus	2 2x4	3 vracht	3a vracht- variant	4 door- gaand	4a doorg.- variant	5 MMA
Verkeer en vervoer en economie								
• mobiliteit	0 ³	0 ¹	0 ⁶	0 ³	0 ³	0 ⁶	0 ⁶	0 ²
• bereikbaarheid	0	0	+++	+++	++	+++	+++	+++
• economie	0 ⁸	+ ⁷	+++ ¹	++ ⁶	++ ⁴	++ ⁴	++ ¹	+++ ¹
Woon-en leefmilieu								
• Verkeersveiligheid	0	+	+++	++	++	+++	+++	+++
• Geluid en trillingen	0 ⁸	+ ⁷	+ ²	+ ³	+ ⁶	+ ³	+ ⁵	++ ¹
• Luchtqualiteit	0	0	+	+	+	+	+	++
• Vervoer gevaarlijke stoffen	0	0	0	0	0	0	0	0
• Sociale beleving	0	0	++	++	+	+	+	++
• Overige milieu-effecten	0	-	---	---	---	---	---	---
Natuur en landschap								
• A-biotisch milieu	0	0	--	--	--	--	--	--
• Biotisch milieu	0	0	-	--	--	--	--	--
Landschap	0	0	0	--	--	-	-	0
• Cultuurhistorie	0	0	-	--	--	--	--	--
Overig ruimtegebruik								
• Wonen en werken	0 ¹	0 ¹	_3	...6	...6	...6	...4	...4
• Recreatie	0	0	--	--	--	--	--	--
Kosten x miljoen gulden	150	215	1290	1470	1590	1360	1340	1350

tabel 2: Effectenoverzicht varianten

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

+ = variant scoort beter dan het basisalternatief

0 = variant scoort neutraal ten opzichte van het basisalternatief

- = variant scoort slechter dan het basisalternatief



5 Besluitvorming

5.1 *Advies commissie mer*

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

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

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

5.2 *Rapport van bevindingen Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur*

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

5.3 *Adviezen gemeenten en provincie Noord-Brabant*

De gemeenten, provincie Noord-Brabant en het Samenwerkingsverband Regio



Eindhoven (SRE) spreken over het algemeen een voorkeur uit voor het MMA. Daarbij wordt met name aandacht gevraagd voor stedelijke en landschappelijke inpassing, terugdringen van het ruimtebeslag en maatregelen met betrekking tot het tegengaan van geluidshinder.

Daarnaast wordt gewezen op de medeverantwoordelijkheid van het Rijk voor een oplossing van de verkeersproblematiek aan de oostzijde van Eindhoven. De gemeente Waalre dringt aan op heroverweging van de oosttangent.

Met betrekking tot de zuidtangent wordt door de betrokken gemeenten een voorkeur uitgesproken voor een hoge ligging, maar er is geen eenstemmigheid over de exacte ligging.

Er zijn conflicterende adviezen met betrekking tot de westtangent. De gemeente Veldhoven dringt aan op een verdiepte ligging van een deel van de Poot van Metz. De gemeente Eindhoven verwacht hiervan ook negatieve effecten voor het milieu.

5.4 *Inspiraakreacties*

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

5.5 *Onderzoek naar benutting en versobering*

Onderzoek naar mogelijkheid voor benutting en beperkte uitbreiding van de huidige tangenten heeft opgeleverd dat dit geen duurzame oplossing biedt.

Onderzoek naar de mogelijkheden tot versobering toont aan dat door aanpassingen van het ontwerp het ruimtebeslag op een aantal punten beperkt kan worden. Dit betreft met name de knooppunten en de parallelbanen.

5.6 *Standpunt*

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

Het meest milieuvriendelijke alternatief met 4x2 rijstroken verdient de voorkeur (zie 6.1).

Belangrijke onderdelen van het MMA zijn:

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

Tevens wordt in afwijking van het MMA gekozen voor:

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



6 Overwegingen

6.1 Nut en noodzaak van het MMA.

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

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

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

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

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

6.2 Aansluiting van de doorgaande baan richting Antwerpen.

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



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

6.3 Geluidshinder en geluidsmaatregelen

Voortvloeiend uit de Wet Geluidhinder geldt voor reconstructie van een weg een grenswaarde van 55 dB(A) als maximale geluidsbelasting aan de gevel. Deze grenswaarde is in feite een voorkeursgrenswaarde daar er ontheffingen mogelijk zijn (in de vorm van de zogenaamde hogere vastgesteld waarde).

De keuze voor zo mogelijk handhaving van de grenswaarde bij het MMA heeft geleid tot een fors pakket aan geluidwerende maatregelen. De totale omvang van de maatregelen bedraagt ongeveer het dubbele van de omvang in een vergelijkbaar alternatief. Dit omdat in de andere alternatieven de voorgestelde geluidwerende voorzieningen geënt zijn op reeds eerder vastgestelde hogere waarden. In het MMA zullen vele woningen een lagere geluidsbelasting ondergaan of er zelfs ten opzichte van de huidige situatie op vooruit gaan. Ondanks deze forse inspanning wordt de grenswaarde niet overal gehaald. In de verder uitwerking zal gezocht worden naar alternatieve vormen en plaatsen van geluidwerende voorzieningen teneinde op die betreffende lokaties de geluidsbelasting verder terug te dringen. De eindsituatie is per saldo beter dan de situatie in 1994. Hiermee is niet alleen de toename van de geluidshinder weggenomen, maar tevens een verbetering tot stand gebracht.

Indien te zijner tijd blijkt dat de geluidsbelasting hoger is dan oorspronkelijk was berekend, worden er bij reconstructie van de weg of in het kader van het regulier onderhoud, de op dat moment bestaande technieken ingezet om deze overschrijding te beperken.

6.4 Landschappelijke inpassing en ecologische verbindingen

Er zal worden gezorgd voor een goede inpassing van de west- en zuidtangent, teneinde de nadelige effecten van verbreding op de belevingswaarde, de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van de doorsneden gebieden voor de mens en voor de flora en de fauna te verminderen. Dit in verband met het grote belang van de belevings-, gebruiks- en toekomstwaarde van de stadsregionale groenstructuren. Planontwikkelingen van derden kunnen op kosten van deze instanties in het ontwerp worden opgenomen.

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

6.5 Hoogteligging noord-, west- en zuidtangent

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

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



lokale kruisende wegen, voor onder andere langzaam verkeer, verhoogd of verdiept moeten worden. Het regionale en lokale verkeer zal dan een hoogte verschil moeten overbruggen. Bovendien vraagt de aanleg van de verhoogde of verdiepte kruisende verbindingen ook nog de nodige extra ruimte met alle gevolgen van dien.

Een verdiepte ligging van de westtangent ter hoogte van de Poot van Metz beoogt de verwachte milieueffecten van de verbredingsalternatieven op het woon en leefmilieu en op de ruimtelijke structuur te verminderen. Opvallend is dat de woongebieden tegenover industriegebieden liggen en omgekeerd. De weg markeert als het ware twee onafhankelijk van elkaar tot stand gekomen stedenbouwkundige ontwikkelingen van de gemeente Eindhoven en Veldhoven. Gelet op de geringe winst voor het woon en leefmilieu en de ruimtelijke structuur, de mogelijke verslechtering van het abiotisch milieu en gelet op de zeer hoge uitvoeringskosten wordt een verdiepte ligging van de Poot van Metz niet als reëel beschouwd en is ook geen onderdeel van het MMA.

6.6 Aanpassing dwarsprofiel

Het MMA (4X2 oplossing) vergt extra ruimte ten opzichte van een 2X4 oplossing. Bij het opstellen van het Ontwerp-tracébesluit zal daarom het dwarsprofiel in afwijking van het MMA worden versmald door het achterwege laten van de doorgaande bomenrij in de tussenbermen en het stedelijk vormgeven van de parallelbanen.

De scheiding van doorgaand en overig verkeer biedt de mogelijkheid om tussen de aansluiting Strijp en knooppunt Leenderheide de parallelbanen een meer stedelijk ontwerp en een meer stedelijke functie te geven. Dit traject omvat het meest verstedelijkt deel van de Tangenten Eindhoven.

Bij de stedelijke vormgeving van parallelbanen gelden de volgende uitgangspunten: Ontwerpsnelheid van 80 km/h; Rijstroken van 3,10 m breed; Andere uitvoering van aansluitingen (zie 6.9); Geen vluchtstrook (maar wel vluchthavens); Geen geleiderail (behalve op en onder de kunstwerken); Geen verkeerssignalering; Vanwege de gewenste relatie met de omgeving wordt de parallelbaan zoveel mogelijk op maaiveld gelegd en krijgen indien nodig zowel hoofdrijbaan als parallelbanen zelfstandige geluidwerende voorzieningen.

Overigens blijft het ontwerptechnisch in principe mogelijk om de hoofdrijbaan met 1 extra rijstrook uit te breiden. De noodzaak hiervan is echter thans niet aanwezig.

6.7 Aanpassing maximum rijnsnelheid

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

6.8 Vormgeving knooppunten

In afwijking van het MMA wordt het ontwerp van de knooppunten aangepast, waardoor de ruimtelijke inpassing in de bestaande situatie eenvoudiger wordt en besparingen mogelijk zijn.

Voor knooppunt Ekkerswijer wordt daartoe het principe losgelaten van een doorgaande A2; Het recent aangelegde huidige knooppunt wordt daardoor zoveel mogelijk intact gelaten. Het knooppunt de Hogt wordt 100 meter naar het zuiden verschoven, waardoor een betere inpassing mogelijk wordt. Hierbij



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

6.9 Symmetrische verbreding

In principe zal de weg symmetrisch worden verbreed.

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

Er is bij de woonwijk Zeelst en het bedrijventerrein de Hurk niet gekozen voor een oostwaartse verschuiving van de weg, omdat dit ten koste gaat van daar aanwezige (bedrijfs)bebouwing op het bedrijventerrein De Hurk. Bovendien leidt verschuiving tot een ongewenst bochtig verloop van de weg. Gelet op de beperkte effecten van een oostwaartse verschuiving van de weg te hoogte van Zeelst op het woon en leefmilieu van Zeelst en vanwege de ernstige gevolgen voor het ruimtegebruik aan de oostzijde is van een verschuiving afgezien.

6.10 Aansluitingen

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

7 Kosten

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

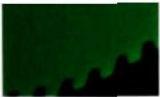
8 Verdere procedure

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

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben ingelicht.

Hoogachtend,
Minister van Verkeer en Waterstaat

J. Netelenbos



BIJLAGE 2

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

Trajectnota/MER A2 Tangenten Eindhoven

- 2.1 **Hoofdpijnen uit de inspraak inzake de Trajectnota/MER
Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat**
- 2.2 **Bestuurlijke adviezen provincie Noord-Brabant, gemeenten,
SRE en waterschap De Dommel op Trajectnota/MER**
- 2.3 **Schriftelijke inspraakreacties op Trajectnota/MER**
- 2.4 **Mondelinge inspraakreacties op Trajectnota/MER**

Ontwerp-tracébesluit A2/A67 Tangenten Eindhoven

- 2.5 **Hoofdpijnen uit de inspraak, Ontwerp-tracébesluit
Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat**
- 2.6 **Bestuurlijke adviezen Ministerie OC en W, provincie
Noord-Brabant, gemeenten, SRE en waterschap De Dommel**
- 2.7 **Schriftelijke inspraakreacties op Ontwerp-tracébesluit**
- 2.8 **Mondelinge inspraakreacties op Ontwerp-tracébesluit**

Leeswijzer bij de inspraakreacties

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

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

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

Leeswijzer bij de inspraakreacties op het OTB

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

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

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



2.1 Hoofdlijnen uit de inspraak, Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat

Hoofdlijnen uit de inspraak inzake de
Trajectnota/MER Tangenten Eindhoven

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

Inhoudsopgave

- 1 Inleiding
- 2 Woon- en leefmilieu
- 3 Oosttangent
- 4 Alternatieven
- 5 Ruimtelijke inpassing
- 6 Verkeersinfrastructuur
- 7 Informatie en overleg



1 Inleiding

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

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

Herkomst reacties

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

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

tabel B 2.1

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



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

Centrale thema's

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

2 Woon- en leefmilieu

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

Geluidhinder

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

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



Volksgezondheid

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

In verband met de te verwachten toenemende verkeersintensiteit vragen enkele insprekers voorts aandacht voor uitwerking en bekendmaking van een rampenplan voor omwonenden in geval van calamiteiten.

3 Oosttangent

Een meerderheid van de 65 inhoudelijk verschillende inspraakreacties gaat in op de beperking van de keuze- en inspraakmogelijkheid tot de in de Trajectnota/MER beschreven (verbredings)-alternatieven.

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

Een minderheid van insprekers - hoofdzakelijk natuur- en milieuorganisaties - meent daarentegen dat de Trajectnota/MER terecht geen alternatieven bevat die een uitbreiding van de hoofdwegenstructuur ten noorden en ten oosten van Eindhoven behelzen. Realisering van een oosttangent draagt volgens deze insprekers niet wezenlijk bij aan een betere verkeersdoorstroming rond Eindhoven, terwijl deze nieuwe infrastructuur wel leidt tot verkeershinder voor nieuwe groepen omwonenden alsmede tot onherstelbare schade aan natuur- en landschapswaarden in het Dommeldal.

Doordat de status van plannen voor een ten oosten van Eindhoven gelegen tangent niet voor alle insprekers even helder is, acht een klein deel van de insprekers het onmogelijk op basis van de Trajectnota/MER tot een afgewogen oordeel te komen.

4 Alternatieven

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



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

Nulplusalternatief

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

MMA

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

5 Ruimtelijke inpassing

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



Dwarsprofiel

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

Hoogteligging

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

Verschillende insprekers, waaronder bewoners uit de Eindhovense woonwijk 'De Roosten', achten de verhoogde ligging van de gereconstrueerde zuidtangent en de op het knooppunt Leenderheide beoogde fly-over onacceptabel; volgens deze insprekers verdient de constructie van een 'fly-under' (tunnel) aanbeveling.

6 Verkeersinfrastructuur

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

Knooppunten, aansluitingen en kruisende wegen

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



re zijn vervat. Extra aandacht dient volgens verschillende insprekers ook uit te gaan naar de in de Trajectnota/MER geprojecteerde ongelijkvloerse kruising van de Aalsterweg met de A2/A67. Daar de reconstructie van bovengenoemde infrastructuur voor verschillende insprekers verstreckende gevolgen kan hebben, dringen insprekers aan op nauw overleg met belanghebbenden over de vormgeving van de reconstructie.

Om redenen van het landschappelijk aanzicht en de mogelijk fysieke problemen voor fietsers en voetgangers dringen meerdere insprekers erop aan de beoogde fiets- en voetgangersverbindingen niet als hoog viaduct over, maar als tunnel onder de A2/A67 te projecteren. Deze verbindingen dienen zodanig te worden gegeven dat de sociale veiligheid kan worden gegarandeerd.

Sluipverkeer

Verschillende insprekers spreken hun verwachting uit dat de reconstructie van de west- en zuidtangenten zal leiden tot een toename van de verkeersdruk in omliggende woonwijken en mogelijk ook tot een toename van sluipverkeer. Insprekers opperen in dit verband verschillende wegen, waaronder de Leenderweg en de Aalsterweg, nader te onderzoeken op maatregelen tegen sluipverkeer en/of filevorming.

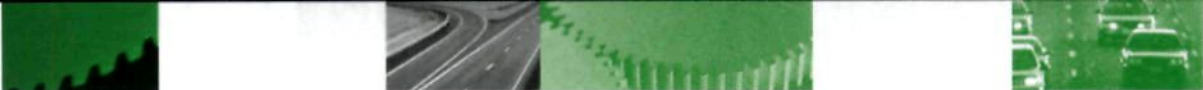
Bij verbreding van de A2/A67 kan naar het oordeel van de Broeders van Liefde de aan het landgoed 'Eikenburg' grenzende Van Beken Pasteelweg komen te vervallen; sinds de Floraweg-West de ontsluitingsfunctie van deze weg heeft overgenomen, maakt slechts sluipverkeer van deze weg gebruik.

7 Informatie en overleg

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

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat

september 1998

- 
- 2.2 Bestuurlijke adviezen provincie Noord-Brabant, gemeenten, SRE en waterschap De Dommel op TN/MER
 - 2.3 Schriftelijke inspraakreacties op TN/MER
 - 2.4 Mondelinge inspraakreacties op TN/MER

Toelichting deel 2 inspraakreacties en adviezen op TN/MER.

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

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

A Notitie Nieuwe Infrastructuur (NNI) en de Oosttangent.

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

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

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



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

B Schadevergoeding.

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

Nadeelcompensatieregeling

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

Bouw- en gewassenschade

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

Grondverwerving

Grondverwerving ten behoeve van de aanleg van de rijksweg met bijkomende werken geschiedt op basis van onderhandeling. Allereerst zal op basis van minnelijke schikking getracht worden tot overeenstemming te komen.

In de Ontheeningswet is vastgelegd dat de vermogens- en inkomenspositie van de betrokkenen voor en na de aankoop van de grond en/of opstallen gelijk moet blijven. Daarom wordt de schadevergoeding zodanig berekend dat alle schade volledig wordt vergoed.

Onder schade valt: aantoonbare vermogensschade (waardevermindering van grond en opstallen), inkomensschade en bijkomende schades als verhuis- en herinrichtingskosten, verwervingskosten en dergelijke.

Uitgangspunt is een aanbieding in geld, maar aanbiedingen in natura behoren tot de mogelijkheden, bijvoorbeeld in de vorm van vervangende grond.

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



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

1 Provincie Noord-Brabant

Provincie heeft twijfels over de verkeersprognoses in relatie tot de realiteitswaarde van SVV II doelstellingen. Prognoses zijn van belang voor het bepalen van de duurzaamheid van de oplossing en voor de te treffen geluidsmaatregelen. Provincie heeft een lichte voorkeur voor het MMA.

Er is behoefte aan verbeterde samenhang tussen zowel de stad, de stedelijke route als de stedelijke zones van Eindhoven en Veldhoven onderling. Voor de inpassing is het gewenst dat de hoogteligging kan variëren

De Dommel en de Tongelreep hebben de functie waternatuur. Dit betekent ten eerste dat er hoge eisen gesteld worden aan de waterkwaliteit en daarnaast aan voldoende ruimte voor migratie van dieren langs de waterlopen (minimaal 25 meter uit de insteek van de beek).

Provincie wijst op de samenhang tussen Tangentenstudie, de Trajectstudie RW69 en de studie Bereikbaarheid oostelijk deel stadsregio Eindhoven/ Helmond (BOSE).

Reactie bevoegd gezag:

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

2 Samenwerkingsverband regio Eindhoven

De aanwezigheid van een tangentiaal systeem bevordert in hoge mate de toepassing van een bereikbaarheids- en leefbaarheidsbeleid.

Een wel overwogen keuze respectievelijk advies kan pas gegeven worden als de varianten verder zijn uitgewerkt.

Rijksweg 69 dient bij voorkeur in knooppunt De Hogt aan te sluiten.

SRE kan volledig instemmen met het advies van de Provincie Noord-Brabant.

Reactie bevoegd gezag:

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

3 Gemeente Asten

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

Reactie bevoegd gezag: Waarvan akte



4 Gemeente Deurne

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

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

5 Gemeente Eersel

Gemeente heeft geen voorkeur of bedenkingen aangaande de alternatieven

Reactie bevoegd gezag: Waarvan akte.

6 Gemeente Eindhoven

De raad spreekt zijn voorkeur uit voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief, mits de uiterste zorg wordt besteed aan de inpassing van deze oplossing in de stedelijke en landschappelijke omgeving. Indien een ander alternatief wordt gekozen behoren de milieumaatregelen overeenkomstig te zijn met die van het MMA. Daarnaast behoort de ontwerpfase in nauw overleg met de gemeente Eindhoven plaats te vinden om de gewenste inpassing zo goed mogelijk veilig te stellen.

De voornemens van de Gemeente Eindhoven tot realiseren van met name de HOV-lijnen t.b.v. onder andere de Noord-Brabantlaan en de Aalsterweg en de koppeling met de aanleg van transferia en ontsluiting van Meerhoven ware integraal te betrekken in de planontwikkeling van de Tangenten.

Rijkswaterstaat wordt verzocht expliciet te voldoen aan de artikelen 76 van de Wet geluidshinder voor wat betreft de (geprojecteerde) woningen die na verbreding binnen de zone van de rijksweg komen te liggen. Voor deze woningen dient de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) in acht te worden genomen. Daarnaast wordt verzocht voorzieningen te treffen om de geluidshinder te beperken voor de sportcomplexen en de recreatievoorzieningen.

Expliciet wordt verzocht aandacht te besteden aan voorzieningen die de continuïteit van landschappelijke, ecologische en recreatieve verbindingen waarborgen en verbeteren.

Rijkswaterstaat wordt verzocht om alternatieve mogelijkheden voor het huidige vrachtvervoer per vrachtauto te ontwikkelen.

Rijkswaterstaat wordt eraan herinnerd dat, conform de afspraak bij de Notitie Nieuwe Infrastructuur, de gemeente Eindhoven heeft ingestemd met de beperking tot studie van de verbredingsalternatieven aan de westzijde van de stad, onder voorwaarde dat het Rijk zich mede verantwoordelijk stelt aan een oplossing van de verkeersproblematiek aan de oostzijde van Eindhoven.

De maaiveldligging van de zuidtangent wordt afgewezen.

De verschuiving van de zuidtangent in noordelijke richting wordt afgewezen.

Reactie bevoegd gezag:

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

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

7 **Gemeente Geldrop**

Ondersteunt de conclusies uit de NNI dat oplossing gezocht moet worden in verbreding bestaande infrastructuur

Voorkeur voor MMA, met uitgebreider pakket aan mitigerende maatregelen: meer ook dan vanuit Wet Geluidshinder noodzakelijk is.

Gemeente vindt dat RWS medeverantwoordelijk blijft voor vervoersproblematiek ten oosten van Eindhoven

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

8 **Gemeente Gerwen, Nederwetten en Nuenen**

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

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

9 **Gemeente Helmond**

Reactie gelijk aan die op NNI: Raad heeft moeite met harde scheiding in regionale en nationale problematiek.

Verbreedingsalternatieven bieden goede oplossing voor problemen aan westzijde van Eindhoven. Echter voor het oostelijk deel van de regio moet een andere oplossing gezocht worden met een realisatie binnen afzienbare termijn.

Volgt kritisch de vervolgstudies voor de oostzijde (BOSE).

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

10 **Gemeente Mierlo**

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

Reactie bevoegd gezag: Zie reactie 2.

11 **Gemeente Son en Breugel**

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

Voorkeur voor het MMA

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



12 Gemeente Veldhoven

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

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

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

Reactie bevoegd gezag:

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

13 Gemeente Waalre

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

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

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



- uitbreiding van de weg in noordelijke richting

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

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

Reactie bevoegd gezag.

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

14 Waterschap De Dommel

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

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

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

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

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

Reactie bevoegd gezag:

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



2.3 Ingekomen schriftelijke reacties op Trajectnota/MER

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



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



Nagekomen schriftelijke reacties

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

Schriftelijke inspraakreacties op de TN/MER Tangenten Eindhoven

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

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



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



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