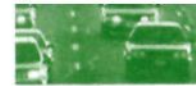




Volgnummer: 5	Afzender: Broeders van Liefde, Eikenburg (A.P. van Heugten) Aalsterweg 289 5644 RE Eindhoven
Kenmerk: - Gedateerd: 27 mei 1998	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Ondanks de zware aantasting van de kwaliteit en leefbaarheid van landgoed Eikenburg verdient het MMA -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



Vervolg Volgnummer: 5

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

Volgnummer: 6 Kenmerk: - Gedateerd: 7 juni 1998		Afzender: A.L.N. Stevels Herinkhave 3 5655 JL Eindhoven	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:		
Ter voorkoming van amovatie van woningen aan de Herinkhave en de creatie van een onacceptabel woon- en leefmilieu voor de overige bewoners in de woonwijk 'Ooievaarsnest', dient reconstructie van de tangenten plaats te vinden in westelijke richting.	Teneinde de woonwijk Ooievaarsnest en het bedrijventerrein De Run te ontzien werd in het standpunt voorgesteld het knooppunt De Hogt ca. 100 meter in zuidelijke richting op te schuiven. Door aanpassing van de verbindingsboog in de hoofdrijbaan en een compacter ontwerp is deze verschuiving niet noodzakelijk gebleken, terwijl Ooievaarsnest en de Run toch worden ontzien.		
Geluidhinder wordt groter	In het kader van het Ontwerp-tracébesluit is een gedetailleerd akoestisch onderzoek verricht. In dit onderzoek zijn alle woningen cq. geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone van de te reconstrueren wegvakken betrokken. Het onderzoek en de daaruit volgende geluidwerende maatregelen zijn erop gericht te voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder. In het MMA is deze normering aangescherpt. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft namelijk in het standpunt voor de Randweg Eindhoven aangegeven dat als streefwaarde voor de geluidsbelasting 55 dB(A) zal worden aangehouden. Indien dit niet haalbaar is, bijvoorbeeld om doelmatigheidsredenen, zal minimaal met de verkeersprognoses voor 2020 de situatie van 1994 moeten teruggebracht. Het OTB bevat de resultaten weer van dit akoestisch onderzoek en een bijbehorend overzicht van de akoestische afschermingen.		



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



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



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

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



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



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



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

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



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

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



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



Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het splitsingssysteem van doorgaand en regionaal verkeer werkt alleen effectief wanneer er een redelijk evenredige verdeling tussen beide categorieën verkeer bestaat. In het Doorgaande Alternatief (4) kennen de doorgaande rijstroken geen aansluiting van de A67 van en naar Antwerpen. De A67 is alleen bereikbaar via de parallelbanen, die daarmee niet meer zijn voorbehouden voor het regionale verkeer. Gevolg is dat er in verhouding tot de doorgaande rijstroken te veel verkeer op de parallelbanen komt, waardoor de kans op filevorming ter plaatse toeneemt.	In het OTB zijn op grond van de verkeersprognoses op de parallelrijbanen geen congesties te verwachten.
Het Doorgaand Alternatief met Antwerpen (4a) heeft, samen met alternatieven 2 en 5, de grootste positieve effecten voor het verkeer en vervoer en de economie; het economisch belangrijke verkeer op de tangenten lijdt geen rijtijdverlies meer. Er is in dit alternatief sprake van een duidelijke ontvlechting van het doorgaande en regionale verkeer. Dat het MMA (5) niettemin de voorkeur verdient, komt door het feit dat het MMA - naast de positieve effecten voor het verkeer en vervoer en de economie - het beste scoort op het gebied van woon- en leefmilieu (verkeersveiligheid, geluid en trillingen, luchtkwaliteit en sociale beleving).	Er is gekozen voor het MMA.



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



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

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



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



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



Volgnummer: 21		Afzender: Noordbrabantse Christelijke Boerenbond, Regio Eindhoven (ing. A. Oomen) Postbus 91 5000 MA Tilburg	
Kenmerk: AOO.98.8482.001.ro			
Gedateerd: 17 juni 1998			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Het is onjuist zoekgebieden voor natuurcompensatie neer te leggen buiten de directe invloedssfeer van de te reconstrueren tangenten. Een ingreep in het stedelijke gebied heeft zodoende tot gevolg dat een aanzienlijke oppervlakte landbouwgrond wegvalt in een gebied waar grote druk bestaat op de grondmarkt. Aangezien compensatie in de directe omgeving onmogelijk lijkt, is het te overwegen om in plaats van compensatiegronden aan te kopen, een bedrag te storten in het compensatiefonds. Dit bedrag kan vervolgens worden aangewend voor de afronding c.q. versnelde realisering van de EHS.		Aangezien een deel van de natuurcompensatie plaatsvindt voor toegenomen geluidbelasting dient dit plaats te vinden buiten de invloedssfeer van de weg. Compensatie voor vernietiging kan in principe in de omgeving van de weg plaatsvinden. Indien zich hier reële mogelijkheden voordoen zal hier op ingespeeld worden. De beleidslijn (LNV/provincie) voor het compensatiebeginsel is om te compenseren in de vorm van gebied. Indien dit onmogelijk blijkt kan een storting in het Groenfonds plaatsvinden. RWS dient zich echter als initiatiefnemer tot het uiterste in te spannen om de compensatie ook daadwerkelijk te realiseren.	
De in de Trajectnota/MER genoemde oppervlakten ter compensatie van natuur zullen in de praktijk wellicht nog groter zijn, daar wordt uitgegaan van het compensatieprincipe van de provincie Noord-Brabant. Vergeleken met het rijksprincipe voorziet dit principe in extra compensatie in de vorm van een kwaliteitstoeslag. Aangezien de rijksoverheid de uitvoerder van het project is, ligt het met betrekking tot de compensatie van natuurgronden voor de hand dat wordt uitgegaan van het rijksprincipe.		RWS probeert zich ook zoveel mogelijk aan provinciaal beleid te houden. Met betrekking tot compensatie geldt de afspraak met de provincie dat de zgn. kwaliteitstoeslag in de vorm van extra compensatieoppervlakte plaatsvindt.	
Het is niet duidelijk of de op het broedvogelmodel van Reijnen cs gebaseerde populatie-verdunning van 35% zonder meer van toepassing kan worden geacht op de reconstructie van de tangenten Eindhoven. Immers, de te verdwijnen natuurgebieden zijn zonder uitzondering gelegen in de directe nabijheid van de thans reeds drukke tangenten. Dit betekent dat de natuurwaarden van deze gebieden in het algemeen lager zijn te waarden dan gebieden met een vergelijkbaar natuurstype in stiltegebieden.		Het is niet duidelijk of de op het broedvogelmodel van Reijnen cs gebaseerde populatie-verdunning van 35% zonder meer van toepassing kan worden geacht op de reconstructie van de tangenten Eindhoven. Immers, de te verdwijnen natuurgebieden zijn zonder uitzondering gelegen in de directe nabijheid van de thans reeds drukke tangenten. Dit betekent dat de natuurwaarden van deze gebieden in het algemeen lager zijn te waarden dan gebieden met een vergelijkbaar natuurstype in stiltegebieden.	



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

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



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



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



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



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

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

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



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

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

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



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

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



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



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

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



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



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

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



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



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



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

Volgnummer: 37 Kenmerk: - Gedateerd: 18 juni 1998		Afzender: Comité WEG BOS WEG (F.H.D. van Schagen) Rijnlaan 27 5691 JG Son en Breugel	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
De beperking tot de regio Eindhoven is voor de Trajectstudie Tangenten Eindhoven een verkeerd uitgangspunt. Een alternatief wordt daardoor over het hoofd gezien.		Het studiegebied voor het aspect verkeer en vervoer reikt verder dan de regio Eindhoven. De effectbeschrijving van alternatieven is evenwel beperkt tot de omgeving waar daadwerkelijk ingrepen plaatsvinden.	
Vanuit het oogpunt van een goede ontsluiting van Zuidoost-Brabant en een afname van de verkeersdruk aan de westzijde van Eindhoven dient een goede verbinding tussen 's-Hertogenbosch, Helmond en Nederweert langs de Zuid-Willemsvaart te worden gerealiseerd. Dit ten onrechte niet in de Trajectnota/MER opgenomen (goedkopere) alternatief ontlast de westtangent zodanig, dat de noodzaak voor reconstructie verdwijnt. Een bijkomend voordeel van dit alternatief is dat de zojuist gerealiseerde zuidelijke rondweg 's-Hertogenbosch niet hoeft te worden verbreed en dat Helmond wordt aangesloten op het rijkswegennet. Bovendien voorziet dit alternatief in het behoud van het Dommeldal. Voornoemd alternatief dient te worden opgenomen in een herziene Trajectnota/MER.		De bestaande provinciale weg langs de Zuid-Willemsvaart maakt geen deel uit van het hoofdwegennet. Aanleg van genoemde verbinding past niet in het Rijksbeleid zoals onder meer verwoord in het SVV II.	



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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

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



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



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



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



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



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

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



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



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