



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

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



Volgnummer: 5 en aanvulling op dd 01-02-2002 Kenmerk: - Gedateerd: 10 januari 2002	Afzender: Ir. J.A.M. Blok Twickel 40, 5655 JJ Eindhoven <i>Namens:</i> Wijkvereniging Ooievaarsnest, Wijkvereniging Ooievaarsnest, Weldam 17, 5655 JG Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Ter plaatse van het Ooievaarsnest ontstaat ten opzichte van de huidige situatie een verslechtering wat betreft de visuele hinder van de snelweg. De rand van de weg, die verhoogd is gelegen, bevindt zich nu op een afstand van circa 75 meter van de gevel van de dichtstbijzijnde woningen. In de nieuwe situatie wordt die afstand circa 50 meter. Aangezien bovendien de taluds de hoogst noodzakelijke geluidsschermen zullen worden geplaatst, wordt de visuele hinder hierdoor extra vergroot.	Om de visuele hinder zoveel als mogelijk te beperken, wordt in het landschaps- en compensatieplan uitgegaan van een (of meerdere) bomenrij(en) tussen de woningen van het Ooievaarsnest en het toekomstig talud. Bovendien is ervoor gekozen om twee schermen te plaatsen in plaats van één hoog scherm langs de parallelweg. De hoogte van het scherm langs de parallelweg wordt daarmee drie meter. Tussen de parallelweg en de hoofdrijbaan in wordt een zes meter hoog scherm geplaatst. Tot slot wordt de bovenste vier meter van het scherm transparant uitgevoerd.
Door diverse bewoners is in een eerder stadium gevraagd de weg ter plaatse van het Ooievaarsnest in westelijke richting op te schuiven naar het bedrijventerrein De Run. Daarop is steeds geantwoord dat door de verplaatsing van De Hogt 100 meter in zuidelijke richting een verschuiving in westelijke richting niet nodig is om toch aan de geluidseisen te kunnen voldoen. Waarom wordt bij de beantwoording van het meer dan redelijke verzoek van de bewoners geen rekening gehouden met deze visuele aspecten?	Door aanpassing van de verbindingsboog in de hoofdrijbaan en een compacter ontwerp ontziet het ontwerp zowel de wijk Ooievaarsnest als bedrijventerrein De Run.
2. In de toelichting bij het Ontwerp-tracébesluit wordt gesteld dat de luchtkwaliteit wat betreft NO² en fijnstof zal voldoen aan de richtlijnen. Daarbij wordt gesproken over een normstelling, gemiddeld over een jaar. De ervaring leert echter dat de snelweg nu al regelmatig leidt tot stank en een vuile aanslag op bijvoorbeeld tuinmeubels. Een jaargemiddelde norm zegt bovendien weinig over de mogelijke gevaren voor de gezondheid of hinder, aangezien de problemen met name tijdens de spits ontstaan. Waarom zijn er geen metingen verricht en op welke wijze wordt rekening gehouden met de piekbelasting? Waarom wordt bij de beantwoording van het meer dan redelijke verzoek van de bewoners van het Ooievaarsnest de weg in westelijke richting op te schuiven in de richting van het bedrijventerrein de Run, geen rekening gehouden met de verbetering van de luchtkwaliteit voor de bewoners?	De gevolgen van de verbreding van de weg in het kader van luchtkwaliteit zijn getoetst aan de daarvoor geldende nieuwe Europese normen zoals deze ook zijn neergelegd in het Besluit Luchtkwaliteit. Met betrekking tot NO² wordt onderscheid gemaakt tussen piekconcentraties (uurwaarden) en jaargemiddelde concentraties. Uit onderzoek van Van den Bosch en Zandveld (1999) is gebleken dat de jaargemiddelde norm naar alle waarschijnlijkheid eerder zal worden overschreden dan de norm voor uurgemiddeldewaarden. De berekende concentraties zijn dan ook getoetst aan de jaargemiddelde norm. Het Besluit Luchtkwaliteit voorziet in een berekeningsmethodiek om de effecten te kwantificeren; metingen maakt daar geen deel van uit.



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



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

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

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



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



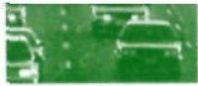
Vervolg Volgnummer: 9

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

Volgnummer: 10 Kenmerk: - Gedateerd: 25 januari 2002	Afzender: H. van Sonsbeek Mauritsstraat 8 5502 TK Veldhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Om welke redenen worden de schermen onder een hoek van tien graden geplaatst? Is de helling van de schermen richting weg of richting woonwijk (Veldhoven)? Indien richting woonwijk, hoe (sterk) golft het geluid dan verder Veldhoven in? Waarom worden de schermen niet verticaal geplaatst?	In het akoestisch onderzoek is uitgegaan dat de schermen een absorberende werking hebben. Dit uitgangspunt is uiteraard van invloed op de geluidsbelasting op de gevels van woningen aan de overzijde van de weg waar de schermen worden geplaatst. Bij het verdere ontwerp van de schermen wordt hiermee rekening gehouden. Dit kan op verschillende manieren, onder andere door het scherm uit te voeren met een absorberend materiaal. Ook is er een mogelijkheid om de schermen hellend achterover te plaatsen, onder een hoek van tien graden van de wegzijde af gezien. Uit een onderzoek van TNO van 1 juli 1991 (TPD-HAG-RPT-91-0116) blijkt dat hierdoor een absorberende werking ontstaat. Een scherm onder tien graden geplaatst, heeft daarbij voor de woningen achter het scherm dezelfde geluidswerende werking als een verticaal geplaatst scherm.



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



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



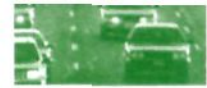
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
4. Uit het Ontwerp-tracébesluit blijkt dat in de directe omgeving van de wijk Ooievaarsnest een zeer groot aantal bomen gekapt zullen moeten worden voor de aanleg van de parallelwegen. De natuurcompensatie hiervoor zal plaatsvinden bij Batadorp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



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



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



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



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



Volgnummer: 15	Afzender: A.A. van Oers Verzetsheldenlaan 42 5626 GH Eindhoven
Kenmerk: - Gedateerd: 30 januari 2002	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Ik ben eigenaar van een drietal percelen welke gelegen zijn nabij het knooppunt Batadorp, kadastraal bekend gemeente Best sectie F 230, 390 en 757, gezamenlijk groot 4.07.95 hectare. Op kaart 5, wegvak A58 Ekkersweijer - Batadorp van het Ontwerp-tracébesluit is aangegeven dat men voornemens is deze percelen voor natuurcompensatie te ontwikkelen. Dit betekent dat de percelen F230 en 390 in zijn geheel en het perceel F757 voor ongeveer de helft binnen het tracé gaan vallen. Ik verzoek u de plangrens in te perken tot de feitelijke uitbreiding ten behoeve van 'verkeersdoeleinden', zoals aangeduid op voornoemde kaart. Dit betekent dat de beoogde natuurcompensatie op mijn eigendommen dient te vervallen. Het is dan niet nodig/noodzakelijk om mijn percelen op te nemen in het tracé. Natuurontwikkeling is op deze locatie namelijk niet passend. Voor de argumentatie verwijs ik naar een kopie van een brief d.d. 24 september 2001 die ik als bijlage heb meegestuurd. Dit betreft mijn zienswijze inzake het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Best wat 29 augustus 2001 ter inzage is gelegd en dus thans in procedure is. Deze zienswijze geeft een duidelijk beeld van mijn bedenkingen tegen de beoogde natuurcompensatie volgens het Ontwerp-tracébesluit. Volledigheidshalve geef ik hieronder enkele argumenten uit de bijgevoegde brief hieronder weer: Het huidige streekplan bestemt de genoemde percelen tot 'Centraal Stedelijk gebied'. De definitie van 'Centraal Stedelijk gebied' is "een gebied binnen de stadsregio (Eindhoven), waarbinnen de uitbreiding van het stedelijk gebied moet plaatsvinden". De beoogde natuurcompensatie in het Ontwerp-tracébesluit is strijdig met de in het streekplan aangegeven structuur. Daarnaast is de stedelijke en infrastructuurle invloedssfeer in het onderhavige gebied dermate groot dat men niet meer kan spreken van een groene gordel. Ter verduidelijking zie bijgevoegde kaart. Ten gevolge van voornoemde begrenzingen en versnippering is er géén sprake van een reële verbindingzone. Het is niet aangetoond dat de beoogde ontwikkeling van natuur (volgens het Ontwerp-tracébesluit) op mijn percelen nodig/noodzakelijk is.	In het huidige streekplan vallen de bedoelde percelen in het 'zoekgebied waterberging'. Waardoor ze minder geschikt worden voor stedelijke ontwikkelingen. Een deel van de percelen wordt in het (Ontwerp)Tracébesluit als waterberging voor afstromend wegwater bestemd. Deze functie kan gepaard gaan met de functie natuur. De reden om ook enkele andere percelen in het (Ontwerp)Tracébesluit op te nemen is de strategische ligging van de percelen tussen de natuurontwikkeling bij Batadorp, de plassen bij de Ploegstraat en de natuurgebieden bij Ekkersweijer en de Nieuwe heide. Juist deze smalle corridor op de overgang van de Midden-Brabantse dekzandrug en de Ekkersrijt is van groot belang voor de natuur in een zich steeds verder verstedelijkende omgeving. De ruimte die nodig is om de Pendelweg te realiseren is niet opgenomen in het (Ontwerp)Tracébesluit. Ook bij de aanleg van de Pendelweg dient rekening gehouden te worden met de (potentiële) natuurkwaliteiten van dit gebied. Bij de spoorverbreding ter plaatse is overigens al rekening gehouden met de kwaliteit van het gebied door de aanleg van een faunapassage. Overleg met betrokken familie heeft plaatsgevonden. De familie oefent zelf geen agrarisch bedrijf uit. De gronden worden verpacht aan derden. Voor schadeloosstelling zie Algemeen B. Grondvererving.



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

Volgnummer: 16		Afzender: C.F.E. Smulders Eckartseweg Zuid 189 5623 PB Eindhoven	
Kenmerk: -			
Gedateerd: 31 januari 2002			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. De minst ingrijpende omleiding is vanaf aansluiting Kennedylaan noord richting kanaal naar Son en naar Aarle Rixtel, van daar uit richting Bakel om Helmond heen en dan de aansluiting richting Asten aansluitend op de weg naar Venlo. Ik adviseer de weg zoveel mogelijk langs het kanaal te laten lopen waardoor geen of zo weinig mogelijk natuur- en milieuschade ontstaat.		De beschreven variant lijkt op een van de varianten zoals in het kader van de NNI is onderzocht. Zie hiervoor Algemeen A. Oosttangent	

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

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



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

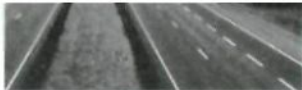
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Er wordt groot belang gehecht aan het open houden van de mogelijkheid om de Meerenakkerweg aan te sluiten op de A2 als aansluiting voor het bedrijventerrein de Hurk.	Er wordt aandacht gevraagd voor het mogelijk realiseren van een extra aansluiting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



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



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



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



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



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

Volgnummer: 21		Afzender: Aalst-Waalre Belang B.G.N.C. Doormalen Goudbergstraat 52 5583 BD Waalre	
Kenmerk: - Gedateerd: 4 februari 2002			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. Op basis van het besluit van de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu van 21 juni 1999, wordt door de regio - met name door de SRE - onderzoek gedaan naar de meest optimale regionale oplossing voor de verkeersproblematiek veroorzaakt door de A69. Als de oplossing voor de 20-30% bovenregionaal verkeer is bereikt door dit verkeer buiten de driehoek Veldhoven-Eindhoven-Valkenswaard om te leiden, blijft het overige regionale verkeer (70-80%) resteren. Deze 70-80% wordt slechts ten dele beïnvloed door voormelde omleiding. Hetgeen inhoudt dat de beide kerkdorpen Aalst en Waalre blijven zitten met de leefbaarheidproblemen, voornamelijk bestaande uit geluidsoverlast, stank en verkeersveiligheid. Uit de door de SRE opgestarte studie zou kunnen blijken dat een of meerdere oplossingen voor de problemen van de A69 een aansluiting op de parallelwegen elders dan nu is voorzien in het Ontwerp-tracébesluit A2/A67, wenselijk zo niet noodzakelijk zou maken. Als extra onderbouwing is een verkeersparagraaf van het verkiezingsprogramma van Aalst-Waalre Belang meegestuurd.		Zie Algemeen A. Oosttangent. Tijdens het opstellen van de Trajectnota/MER is beoordeeld of een eventueel te realiseren A69 zou kunnen worden aangesloten op de zuidtangente (knooppunt De Hogt of Prof. Holstlaan). Inmiddels heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat haar Standpunt over de Trajectnota/MER A69 vastgesteld. Gekozen is voor het zogenaamde nulalternatief. In het ontwerp van het Ontwerp-tracébesluit Randweg Eindhoven is gezien de voorkeur voor het nulalternatief geen rekening gehouden met de aanleg van de A69 en een aansluiting op de zuidtangente. Ter zake van het realiseren van nieuwe aansluitingen voert het Rijk een terughoudend beleid. In paragraaf 5.2 van het (Ontwerp) Tracébesluit is reeds aangegeven hoe hier mee wordt omgaan.	

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



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

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



Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Onduidelijk of en op welke wijze alle verkeersstromen die gebruik maken van knooppunt Leenderheide zijn meegenomen in de geluidsberekeningen ten behoeve van de woningen Hippocrateslaan. Ander verkeer van en naar de richtingen Venlo, Weert en Eindhoven wordt niet geteld in de verkeersintensiteiten op het stuk A2/A67 van Waalre Leenderheide.	In het bijlagenrapport van het akoestisch onderzoek zijn de intensiteiten weergegeven die toegepast zijn voor de geluidsberekeningen. De daar aangegeven rijlijnummers corresponderen met de nummers in de figuren 2 en 3 in het eindrapport Akoestisch onderzoek. Op deze wijze is inzicht gegeven in de verkeersstromen ter plaatse van knooppunt Leenderheide. De verkeersintensiteiten zijn verkregen uit het verkeersmodel wat rekening heeft gehouden met onder andere verkeer van en naar Venlo/weert/Eindhoven.
Wegdekcorrectiefactoren voor dubbellaags ZOAB worden in twijfel getrokken.	Het Ministerie van VROM heeft formeel ingestemd met de toepassing van de wegdekcorrectiefactor voor DZOAB in het Reken en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï (brief VROM d.d. 25-10-2000, kenmerk IMH-NW/SCH/L 1710000025).
Het Ontwerp-tracébesluit geeft de mogelijkheid om het trace in hoogte te variëren tot +1 meter. Geluidsberekening moet uitgaan van deze maximale marge.	Inderdaad geeft het Ontwerp-tracébesluit de mogelijkheid om de hoogteligging te wijzigen. Daaraan is echter de voorwaarde verbonden dat dit niet tot gevolg mag hebben dat de vastgestelde grenswaarden voor de geluidsbelasting worden overschreden. Dit is verwoord in het (ontwerp)besluit onder punt 6.
Aftrek volgens artikel 103 van de Wet geluidhinder van meer dan 1 dB(A) is ontoelaatbaar. Maken bezwaar tegen het vaststellen van de maximale geluidsbelasting van 55 dB(A) dit moet 50 dB(A) zijn.	De aftrek van 3 dB(A) is toegestaan ingevolge de regeling van de minister van VROM van 26 februari 1989 nr. 1629118 str. 45, gewijzigd bij besluit van 30 maart 1993 welke krachtens het artikel 103 is opgenomen. In bijlage 5 van de Toelichting is de nadere onderbouwing gegeven voor toepassing van artikel 103 Wet geluidhinder.
De voorziene reconstructie van de Randweg is uitzonderlijk en uniek in Nederland naar omvang en aard. De compleet nieuwe aanleg van 2x2 parallelrijbanen met een geheel eigen op- en afrit regime rechtvaardigt mede om te spreken van een nieuwe situatie. Gerefereerd wordt aan een uitspraak van minister Netelenbos die tijdens een werkbezoek sprak over een nieuwe weg.	Bij het opstellen van het Ontwerp-tracébesluit is de Wet geluidhinder toegepast. In de Wet geluidhinder worden twee regimes onderscheiden te weten; Nieuwe weg en Reconstructie. Het volgende heeft ertoe geleid dat beoordeeld is dat de werkzaamheden in het kader van het Ontwerp-tracébesluit vallen onder het regime Reconstructie. De definitie van reconstructie van een weg volgens de Wet Geluidhinder is "één of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg, tengevolge waarvan de geluidsbelasting vanwege de weg met 2 dB(A) of meer toeneemt". In 'publicatie milieubeheer nr. 88' van het ministerie is nader toegelicht wat men verstaat onder "op of aan een aanwezige weg".



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



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



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



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

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



Volgnummer: 24		Afzender: Van den Boomen Advocaten Mr H.B.J. Reijnders Postbus 193 5580 AD Waalre <i>Namens:</i> Boomen, mr P.J. van den Boomen, Dirk van Hornelaan 25, 5581 CZ Waalre Vos, D.R.G. Vos, Dirk van Hornelaan 27, 5581 CZ Waalre	
Kenmerk: - Gedateerd: 4 februari 2002			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. De heer Vos heeft bedenkingen tegen het feit dat het desbetreffende geluidsscherm langs de A67 niet volledig wordt doorgetrokken. De afscherming van de woningen aan de Voldijn wordt door het aanbrengen van een scherm van acht meter hoog in principe wel gegarandeerd, maar bij de woning aan de Dirck van Hornelaan 27 wordt op geen enkele wijze voldaan aan de voorkeursgrenswaarde, maar ook niet aan een zogenaamde hogere grenswaarde. Een en ander is te wijten aan het feit dat het verkeer, afkomstig van het verkeersknooppunt De Hogt richting Eindhoven, hetgeen tot gevolg heeft dat er geen enkele afscherming ten opzichte van het pand Dirck van Hornelaan 27 plaatsvindt. In het Ontwerp-tracébesluit wordt uitgegaan van een hogere waarde van 58 dB(A) bij 1,5 meter waarneemhoogte en 59 dB(A) bij 4,5 meter waarneemhoogte. De situatie in 1994 is aangeduid met 62 en 63 dB(A). Tevens wordt een waarde van 60 respectievelijk 61 dB(A) voor wat betreft de heersende waarde in 2004 aangegeven. Uit het Ontwerp-tracébesluit blijkt reeds dat op geen enkele wijze tegemoet kan worden gekomen aan de normering zoals gesteld in de Wet geluidhinder. Bovendien wordt de streefwaarde van 55 dB(A) op 4,5 meter hoogte derhalve overschreden. Aangegeven wordt dat om reden van doelmatigheid (kosten versus effect) is afgezien van verdere afscherming ter plaatse om terug te gaan naar de Wet geluidhinder en de grenswaarde van 55 dB(A). Er wordt derhalve gehandeld in strijd met de wet. Inmiddels is er sprake van een toename van een slecht woon- en leefklimaat. Clïënt is dan ook van mening dat het scherm ter hoogte van de Dirck van Hornelaan met 300 meter moet worden verlengd zodat er op geen enkele wijze sprake kan zijn van welke geluids-overlast dan ook.		Voor de woning Dirck van Hornelaan 27 geldt een grenswaarde Wet geluidhinder van 50 dB(A). Dit vanwege het feit dat de geluidsbelasting in 1986 meer dan 55 dB(A) bedroeg. Daarnaast is er een streefwaarde van 55 dB(A) vanuit het Standpunt. Om daaraan te voldoen bedragen de schermkosten f1.200.000,-. Dit ligt ver boven het normbedrag zoals dat is opgenomen in het akoestisch onderzoek onder paragraaf 5.1.2-schermcriterium. De Wet geluidhinder biedt de mogelijkheid om de grenswaarde te verhogen indien men overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Om financiële reden wordt een hogere waarde vastgesteld voor de woning Dirck van Hornelaan 27. Er wordt daarmee niet in strijd met de Wet geluidhinder gehandeld. Het Standpunt geeft aan als indien niet voldaan wordt aan de streefwaarde van 55 dB(A), dat de eindsituatie per saldo beter is dan de situatie in 1994. De waarde na reconstructie ligt 4 dB(A) lager dan de waarde in 1994. Daarmee wordt voldaan aan deze voorwaarde uit het standpunt.	
2. Op geen enkele wijze wordt in het Ontwerp-tracébesluit aandacht besteed aan het pand aan de Dirck van Hornelaan 25. Slechts in bijlage 16 gemeente Waalre Voldijn wordt in de akoestische rapportage het pand aangegeven, alsmede dat er sprake is van een waarneemhoogte van 7,5 meter en een geluidsbelasting in 2020 zonder afscherming van 57 dB(A). Ook hier wordt niet voldaan aan de grenswaardebepaling. Bovendien is er geen situatie in 1994 aangegeven.		Voor de woning Dirck van Hornelaan 25 is er een afname van 1 tot 2 dB(A) ten opzichte van de grenswaarde van de Wet geluidhinder. Er is daarmee geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De streefwaarde vanuit het Standpunt wordt niet overschreden op 4,5 meter waarneemhoogte. Daarmee wordt voldaan aan de Wet geluidhinder en de afscherming ervan vanuit het Standpunt. Afscherming voor de woning Dirck van Hornelaan 25 wordt derhalve niet overwogen.	

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

Volgnummer: 25 Kenmerk: - Gedateerd: 6 februari 2002		Afzender: W. Marinelli Pasteurlaan 53 5644 JB Eindhoven	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. Ik maak bezwaar tegen de toegepaste normwaarde van 55 dB(A) als ontwerpdoelstelling voor het Ontwerp-tracébesluit Randweg Eindhoven. Het is alleszins gerechtvaardigd en mogelijk om binnen de mogelijkheden van de Wet geluidhinder een normwaarde voor de geluidsbelasting van 50 dB(A) vast te stellen voor het definitieve ontwerp, waarmee recht wordt gedaan aan de bedoeling van de Wet geluidhinder om 50 dB(A) na te streven als een 'optimale' normwaarde mede en vooral uit oogpunt van de gezondheidsrisico's. De reconstructie van de randweg is zodanig ingrijpend met een uitbreiding van het aantal rijbanen van vier naar tien respectievelijk van zes naar twaalf, dat hier kan worden gesproken van een nieuwe weg, waardoor de Wet geluidhinder de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) aanbeveelt. De geheel nieuwe aanleg van 2x2 rijstroken als parallelbanen met een geheel eigen regime van op- en afritmogelijkheden, alsmede de fundamenteel te wijzigen op- en afritten voor het doorgaande verkeer scheppen een geheel nieuwe situatie.		Het volgende wordt opgemerkt. De Wet geluidhinder kent een geluidszone waarbinnen de regels van de Wet geluidhinder van kracht zijn. De woning van de inspreker bevindt zich buiten deze geluidszone. Bij het opstellen van het Ontwerp-tracébesluit is de Wet geluidhinder toegepast. In de Wet geluidhinder worden twee regimes onderscheiden te weten; Nieuwe weg en Reconstructie. Het volgende heeft ertoe geleid dat beoordeeld is dat de werkzaamheden in het kader van het Ontwerp-tracébesluit vallen onder het regime Reconstructie. De definitie van reconstructie van een weg volgens de Wet geluidhinder is "één of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg, tengevolge waarvan de geluidsbelasting vanwege de weg met 2 dB(A) of meer toeneemt". In 'publicatie milieubeheer nr. 88' van het ministerie is nader toegelicht wat men verstaat onder "op of aan een aanwezige weg". De aanwezige weg heeft een bepaalde verkeersfunctie. De gereconstrueerde weg dient dan eenzelfde verkeersfunctie te behouden als voorheen. Dit houdt dat het aantal wegen dat voor het openbaar verkeer openstaat, na de reconstructie niet mag zijn toegenomen. Dit is bijvoorbeeld af te leiden uit de benaming van de weg. Verder zal de aanwezige weg een geluidsbelasting veroorzaken op bepaalde gevels.	



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



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



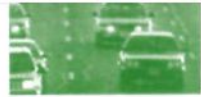
Vervolg Volgnummer: 25

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

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

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

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



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

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

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

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

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



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

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

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

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

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



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

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

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

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



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

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



Vervolg Volgnummer: 30

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

Volgnummer: 30a	Afzender: Drs. A.M.J. Maatman Eykmansstraat 16 5644 HP Eindhoven
Kenmerk: - Gedateerd: 7 februari 2002	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Identiek nummer 30	Zie nummer 30

Volgnummer: 30b	Afzender: Bewoners Hippocrateslaan prof. dr. L.F. Feiner Hippocrateslaan 24 5644 DV Eindhoven
Kenmerk: - Gedateerd: 7 februari 2002	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Identiek nummer 30	Zie nummer 30

Volgnummer: 30c	Afzender: Ir. J. Hoogenboezem Landsteinerlaan 57 5644 DB Eindhoven
Kenmerk: - Gedateerd: 12 februari 2002	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Identiek nummer 30	Zie nummer 30

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

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

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



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

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



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

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

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



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



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