



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

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



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



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

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De op diverse trajecten verhoogde ligging van de A2/A67 in combinatie met de windrichting en het intensieve en voor een belangrijk aandeel zware verkeer zorgt ervoor dat een veel bredere zone dan de 600 meter uit de Wet geluidhinder aparte geluidsoverlast ondervindt. De problematiek van gezondheidsschade vanwege slaapstoornissen is zeer nadrukkelijk aanwezig vanwege de continuïteit waarmee het verkeer gedurende de gehele nachtelijke periode op een intensieve wijze doorgaat. In de geluidsberekeningen die zijn gemaakt voor het Ontwerp-tracébesluit wordt hiermede onvoldoende rekening gehouden, temeer omdat in het Ontwerp-tracébesluit op geen enkele wijze systematische en structurele maatregelen worden aangekondigd ter beheersing van de maximale snelheden conform wettelijk gestelde maxima. <i>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.</i> Toepassing van 50 dB(A) in combinatie met een stringente snelheidsbeperking en technologische oplossingen voor 100% controle en bestraffing zal tevens een heilzame werking hebben op zowel milieuoverlast als ook op de verkeersdoorstroming.	



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



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



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



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



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



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



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



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

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



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

Volgnummer: 45 Kenmerk: - Gedateerd: 8 februari 2002	Afzender: Belangenvereniging De Voldijn A. Huizing Resedalaan 39 5582 AA Waalre
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. De kwaliteit van de besluitvorming rondom de Tangenten Eindhoven is vanaf de start met de Nota Nieuwe Infrastructuur voor de trajectstudie Tangenten Eindhoven (NNI) gekenmerkt door drie intrinsieke zwakheden, te weten: a. Een onjuiste interpretatie van de verkeerssimulatie van de oosttangente oplossingen waardoor deze voortijdig en op onjuiste gronden terzijde zijn geschoven. Op grond van het ontbreken tijdige inspraak door belanghebbende bewoners op de definitieve NNI en de misleidende voorlichting en publiciteit door Rijkswaterstaat aan de adviserende overheden ten aanzien van het effect van een doorgaande oosttangente, betwisten wij de rechtsgeldigheid van het Ontwerp-tracébesluit van 1 december 2001. b. Een zeer sterke onderschatting van de verkeersgroei waardoor de oorspronkelijke kwantitatieve afwegingen volkomen zijn achterhaald. Overwegende dat ook met een verbreding tot 4x3 rijstroken geen robuuste oplossing voor de periode 2010-2020 wordt geboden, aanvullende maatregelen nodig zijn om aan de congestie eis van 2% te voldoen, en de aanleg of reservering van een derde rijstrook daarom onnodig het woon- en leefmilieu in de woonwijk Voldijn in Waalre aantast, maken wij bezwaar tegen een verdere verbreding van de Zuidtangente dan 4x2 rijstroken.	Verdere studie naar nieuwe infrastructuur heeft naar aanleiding van de NNI niet plaatsgevonden, omdat: • Een auto(snelweg) ten oosten van Eindhoven de problemen op de bestaande randweg niet oplost; bij elk alternatief bleek alsnog verbreding van de bestaande wegen noodzakelijk. Dit heeft zowel te maken met het feit dat een oostelijke route een omweg is voor de voornaamste verkeersstromen en dat het (economisch) zwaartepunt van Eindhoven aan de westzijde ligt; • De verkeersproblemen aan de oostzijde van Eindhoven hebben een regionaal en lokaal karakter, hierbij passen oplossingen op dit zelfde niveau; • Een oosttangente leidt tot nieuwe milieuproblemen en een grote aantasting van het landschap en waardevolle natuurgebieden. In de trajectnota/MER A2/A67 Tangenten Eindhoven zijn alle alternatieven tegen hetzelfde toekomstscenario doorgerekend. Destijds loste een auto(snelweg) ten oosten van Eindhoven de problemen op de bestaande randweg niet op; verbreding van de bestaande wegen bleef noodzakelijk. Die constatering is bij de huidige inzichten niet anders. Overigens wordt ook verwezen naar Algemeen A. Oosttangente.

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



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



Volgnummer: 50	Afzender: H.J. van Hout Celebeslaan 2, 5641 AG Eindhoven <i>Namens:</i> Vereniging Sint- Catharinagilde Strijp- Ei, Vereniging Sint- Catharinagilde Strijp-Ei, Celebeslaan 2, 5641 AG Eindhoven
Kenmerk: - Gedateerd: 11 februari 2002	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Momenteel hebben wij een schietlocatie in gebruik die op een strook nabij de Poot van Metz (A2) en de Tilburgseweg in Eindhoven ligt. Het verbreden van deze rijstroken zal ten koste gaan van onze schietlocatie. Deze locatie is ons in 1991 toegewezen na realisatie van de afrit Poot van Metz. Begin jaren '90 moesten we het schietterrein aan de Sliffertestraat al ontruimen vanwege deze afrit en nu worden wij wederom gedupeerd vanwege de verbreding van de rijstroken van de A2 en maken daarom hiertegen bezwaar.	De locatie wordt volgens de plannen uit het (Ontwerp)Tracébesluit niet geraakt. De plannen hebben dan ook geen consequenties voor de beide schietverenigingen.



Volgnummer: 51 Kenmerk: - Gedateerd: 11 februari 2002 Afzender: ir. C.H. Riem Hunenburg 16 5655 JM Eindhoven	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Keuze voor randweg Er dreigt een historische fout gemaakt te worden door de keuze voor een randweg in plaats van een rondweg. Over een jaar of tien zal het verkeer weer vastzitten en moet de oosttangent alsnog worden aangelegd. Dit geldt temeer als de A50 (in het noordoosten aansluitend op de A58) klaar is. Ik zwijg maar over de bereikbaarheid van Helmond. Verhoogde aanleg Ten westen van Eindhoven dreigt een buitensporig brede weg verhoogd te worden aangelegd. Eindhovense en Veldhovense wijken lopen hier tot vlak naast deze weg, waardoor deze wijken blijvend belast en ontsierd zijn. Waarom wordt er tussen Eindhoven en Veldhoven geen tunnel aangelegd? Gescheiden rijbanen voor lokaal verkeer Is daadwerkelijk onderzocht of tijdens de drukke, filegevoelige uren, de verkeershoeveelheid lokaal/doorgaand verkeer ongeveer 50/50 is? Is dit over vijf, tien en vijftien jaar ook nog zo? Alleen dan is de volstrekt inflexibele zeer veel ruimte vergende keuze voor twee vaste rijstroken lokaal en twee rijstroken doorgaand zinnig. Vraag naar geluidsmetingen in de zomer waarbij de huidige bomen hun maximale effect hebben. Gevreesd wordt dat door reflectie van het zes meter hoge scherm gelegen tussen de hoofdrijbaan en de parallelbaan er een toename is van te geluid.	Zie Algemeen A. Oosttangent. Zie Algemeen C. Tunnelvariant. Het Ontwerp-tracébesluit is gebaseerd op een principe-oplossing van vier rijbanen (twee per richting) met elk twee rijstroken. Dit betekent niet dat wordt uitgegaan van gelijke hoeveelheden doorgaand en lokaal verkeer; plaatselijk is sprake van een of meer extra rijstroken of weefvakken. De verkeersprognoseberekening voor de jaren 2010 en 2020 is uitgevoerd met het begin 2001 opgestelde verkeersmodel voor het Ontwerp-tracébesluit Randweg Eindhoven. Het toekomstscenario gaat uit van (per begin 2001) actuele inzichten in beleid en sociaaleconomische ontwikkelingen die aansluiten op regionale en provinciale verwachtingen conform het CPB-European Coördination scenario. Deze wijken af van eerder gehanteerde inzichten voor andere projecten in de regio Eindhoven, waarin bijvoorbeeld werd uitgegaan van een lagere economische groei. De geluidsberekening is uitgevoerd volgens de Standaard Rekenmethode II (SRM II) conform het Reken en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï. Daarbij wordt geen rekening gehouden met afscherpende werking van aanwezige bomen. Bij de berekening van de geluidsbelasting is rekening gehouden met een absorberende werking. De schermen worden dan ook absorberend uitgevoerd waardoor er geen reflectie naar de woning van inspreker optreedt.



Volgnummer: 52		Afzender: J.N.E. van Heek Ranonkelstraat 19 5644 LA Eindhoven	
Kenmerk: -			
Gedateerd: 11 februari 2002			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. Ik kan me bij veel de insprekers tijdens de hoorzitting gehouden op 15 januari 2002 aansluiten, met name bij de heer Mittendorff (bewonersvereniging Eikenburg-De Roosten), de heer Hegener, de heer Becking (Milieudefensie), de heer De Groot (Scouting Stratum), de heer van de Poel en de heer Buchholtz. Ik woon met mijn gezin, waarvan de kinderen Scouting Stratum bezoeken, op een afstand van 1600 meter van de randweg. Ik maak me zorgen over de enorme uitbreiding en verbreding van de A2/A67. Er is sprake van geluidshinder van de snelweg dat versterkt wordt door de overheersende windrichting zuidwest, zuid en zuidoost. Voor een ongestoorde nachtrust moeten de ramen en deuren gesloten worden en buiten in de tuin zitten wordt hinderlijk verstoord. Maar erger misschien nog dan de door de wind aangevoerde herrie, is de onzichtbare ruikbare schadelijke fijne stofdeeltjes en uitlaatgassen die over de wijk neerdalen en schadelijk zijn voor mens en milieu. Bij uitbreiding van het wegennet en door de verhoogde aanleg hiervan kan de schadelijke overlast alleen maar toenemen. Ik geef in overweging mee om een tunnel aan te leggen, maar ook om te blijven kijken naar alternatieven zoals de oosttangent. Maar ik blijf me afvragen of die extra wegen wel nodig zijn, er worden immers nieuwe spoorlijnen aangelegd om het vrachtverkeer te ontlasten. Houd rekening met de kwaliteit van het leven nu en in de toekomst en kijk niet naar korte termijn oplossingen.		Zie reactie Bevoegd Gezag op genoemde inspraak. De Wet geluidhinder kent een geluidszone waarbinnen de regels van de Wet geluidhinder van kracht zijn. De woning van de inspreker bevindt zich buiten deze geluidszone. Vandaar dat deze woning niet is opgenomen in het akoestisch onderzoek. Het luchtkwaliteitonderzoek heeft laten zien dat in 2010 en 2020 voldaan wordt aan de Europese normen zoals vastgelegd in het Besluit Luchtkwaliteit. Zie Algemeen C.Tunnelvariant.	



Volgnummer: 53 Afzender: J. Hoogenboezem Landsteinerlaan 57 5644 DB Eindhoven Kenmerk: - Gedateerd: 11 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) Met deze bijzondere omstandigheden is in het Ontwerp-tracébesluit nauwelijks rekening gehouden. Bovendien is de voorziene reconstructie van de randweg op zichzelf uitzonderlijk en uniek in Nederland naar aard en omvang. De compleet nieuwe aanleg van 2x2 parallelbanen met een geheel eigen op- en afrit regime rechtvaardigt mede om te spreken van een nieuwe situatie waarvoor 50 dB(A) de voorkeursgrenswaarde is. Deze uitzonderlijke omstandigheden rechtvaardigen dat er ook buitengewone zorg besteed wordt aan maatregelen om de geluidsoverlast voor de omwonenden te beperken conform de doelstellingen van de Wet geluidhinder waarbij 50 dB(A) als na te streven maximum op gevelhoogte wordt gepresenteerd teneinde milieu- en gezondheidsschade te beperken. Om gezondheidsschade te beperken wordt in diverse rapporten en onderzoeken aangegeven dat een maximale waarde van 50 dB(A) acceptabel is. Mijn bezwaren hieronder zijn er derhalve op gericht te bewerkstelligen dat: 1. de normwaarde van 50 dB(A) wordt vastgesteld die bij correcte hantering daadwerkelijk leidt tot beheersing van de geluidsoverlast en dat 2. zowel bij het berekenen van geluidswaarden als bij het nemen van besluiten over te treffen geluidsbeperkende maatregelen voldoende rekening wordt gehouden met de realiteit en de specifieke aspecten van de betreffende situatie en met de te verwachten ontwikkelingen op een basis die veilig is voor de overlast naar de omliggende bewoonde wijken.	Voor toelichting op de bezwaren wordt naar de schriftelijk ingediende inspraakreactie verwezen. Reactie is identiek aan reactie op bijlage bij inspreker nummer 22 Voort wordt het volgende opgemerkt. De Wet geluidhinder kent een geluidszone waarbinnen de regels van de Wet geluidhinder van kracht zijn. De woning van de inspreker bevindt zich buiten deze geluidszone.



Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Concluderend maak ik bezwaar tegen: 1. Het hanteren van een norm van 55 dB(A): de grenswaarde dient 50 dB(A) te zijn conform mogelijkheden en intentie van de Wet geluidshinder om gezondheidsschade tegen te gaan, in combinatie met een 100% te controleren snelheidsbeperking van 70 km/uur. 2. De uitvoering van het akoestisch onderzoek: de maatgevende geluidswaarden zijn te laag vastgesteld, in het bijzonder voor de woningen aan de Hippocrateslaan. 3. Het niet aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan de noordzijde van de A2/A67 ter hoogte van de wijk Eikenburg-De Roosten tot en met knooppunt Leenderheide.	



Volgnummer: 54	Afzender: De Stadspartij Dr. ir. C. Velzel Postbus 4222 5604 EE Eindhoven
Kenmerk: - Gedateerd: 11 februari 2002	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. B&W van Eindhoven heeft te weinig oog voor de belangen van de omwonenden van de randweg, belangen die wij behartigen als lokale politieke partij. De belangen van omwonenden die hier in het geding zijn, zijn rust en daarmee indirect gezondheid. Het Ontwerp-tracébesluit komt aan deze belangen onvoldoende tegemoet, en moet op enige punten worden aangepast: - Het definitieve Tracébesluit moet uitgaan van een maximale geluidsbelasting van 50 dB(A), in lijn met het Eindhovens raadsbesluit 142 van 23 juni 1998. - Deze maximale geluidsbelasting moet worden bereikt door een combinatie van fysieke maatregelen (zoals geluidsarm wegdek en geluidsschermen) en snelheidsbeperkingen op het traject. In elke geval zou het definitieve Tracébesluit moeten bepalen dat aan de maximale snelheid voor vrachtverkeer (80 km/uur) op dit traject stringent de hand wordt gehouden, in het bijzonder in de nachtelijke uren. Verdere snelheidsbeperkingen moeten niet worden uitgesloten. Een aanscherping van het Tracébesluit op deze punten kan voorkomen dat de oplossing voor het probleem van het doorgaande verkeer rondom Eindhoven te zeer ten koste gaat van de omwonenden.	Het besluit van de gemeenteraad heeft betrekking op de geluidsgevoelige bebouwing in geluidszone-uitbreiding van 400 naar 600 meter. De gemeenteraad ging hierbij uit dat artikel 76 (nieuwe situaties) van toepassing is met als voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). De gemeente Eindhoven is in de reactie op het Ontwerp-tracébesluit onder ad e. hier verder op ingegaan. Artikel 99 (reconstructies) van de Wet geluidhinder is echter hierbij van toepassing is en niet artikel 76 (nieuwe situaties) van de Wet geluidhinder. De grenswaarde voor de woningen die in de uitbreidingszone komen te liggen is daardoor, de geluidsbelasting in het jaar voorafgaand aan de reconstructie en niet de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). De volgende argumentatie ligt hieraan ten grondslag: De Wet geluidhinder gaat uit van de activiteiten aan de weg voor de definiëring van aanleg en reconstructie. In artikel 99, eerste lid, van de Wet geluidhinder wordt in relatie tot reconstructie gesproken over onder andere aanwezige woningen in een toekomstige zone. Op basis van dit artikel moet geconcludeerd worden dat de zone zoals deze was voordat de weg fysiek gewijzigd werd. Het regime van reconstructie zal dan ook van toepassing zijn op bestaande woningen die nieuw binnen een zone vallen. Conform circulaire uit 1993 met kenmerk MBG 23293014 waarin de definitie van reconstructie onder andere nader is uitgewerkt, moet in het kader van reconstructie het akoestisch onderzoek betrekking hebben op de geluidsbelasting in het jaar voorafgaand aan de reconstructie en de geluidsbelasting in het maatgevende jaar na reconstructie, een ander binnen de zone zoals deze zal zijn na reconstructie. Indien echter in het verleden een hogere waarde is vastgesteld, zal deze hogere waarde indien dit een lagere geluidsbelasting betreft dan de geluidsbelasting in het jaar voorafgaand aan de reconstructie uitgangspunt zijn voor het akoestisch onderzoek. Aangezien de woningen buiten de voormalige geluidszone van de weg gelegen waren, zullen geen hogere waarden zijn vastgesteld en zal in het kader van het akoestisch onderzoek vanwege de wegreconstructie uitgegaan moeten worden van de geluidsbelasting in het jaar voorafgaand aan de reconstructie. Omdat het gaat om een aanwezige weg en reeds aanwezige woningen, is het niet correct uit te gaan van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) voor woningen.



Volgnummer: 55		Afzender: Drs. H.P.M. van Aken Juralaan 23 5691 JC Son	
Kenmerk: -			
Gedateerd: 11 februari 2002			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. Ik blijf bij mijn opvatting dat slechts het vervolmaken van de volledige ruit rond Eindhoven als een verkeersoplossing moet worden beschouwd, welke robuust genoeg is om de te verwachten verkeersstromen rond Eindhoven en ten behoeve van de Eindhovense en Helmondse agglomeraties recht te doen. Dit Ontwerp-tracébesluit dient alsnog deze verbinding te bevatten om als volwaardig te mogen worden beschouwd. De reactie van het bevoegd gezag op mijn eerdere inspraakreactie in 1998 met volgnummer 34 kan worden gekenschetst als onvolwaardig en beschamend. Deze reactie getuigt in hoge mate van gebrek aan motivering en bewuste onzorgvuldigheid. Objectiviteit en deskundigheid dienen ten grondslag te liggen aan een zo wezenlijke beslissing als een Ontwerp-tracébesluit. Er liggen geen relaties met eerdere reacties van het bevoegd gezag bij andere zaken zoals de A2 Eindhoven-Den Bosch met betrekking tot het verkeer in relatie tot economische groei. Er is geen verklaring voor een geconstateerde 'Bermuda-driehoek' in de relatie tussen dit Ontwerp-tracébesluit en de als waar verkondigde cijfers op de A50 bij Son en op de Kennedylaan te Eindhoven. Er wordt een a-typisch beeld geconstateerd tussen verkeersgroei en economische groei op de wegen rond Eindhoven dat niet verklaard kan worden met de cijfers van het achterliggende CPB-model 'Economic Coordination'.		Zie Algemeen A. Oostvariant. De becommentariëring van de inspraakreacties op de Trajectnota/MER is geschied met de noodzakelijke zorgvuldigheid. De verkeersprognoseberekening voor de jaren 2010 en 2020 is uitgevoerd met het begin 2001 opgestelde verkeersmodel voor het Ontwerp-tracébesluit Randweg Eindhoven. Het toekomstscenario gaat uit van (per begin 2001) actuele inzichten in beleid en sociaal-economische ontwikkelingen die aansluiten op regionale en provinciale verwachtingen conform het CPB-European Coördination scenario. Deze wijken af van eerder gehanteerde inzichten voor andere projecten in de regio Eindhoven, waarin bijvoorbeeld werd uitgegaan van een lagere economische groei.	
2. Ik verwijs naar de Europese Richtlijn voor de kwaliteit van de buitenlucht van 22 april 1999 (1999/30/EG). Bij de aanleg van nieuwe wegen moet nu reeds met deze Richtlijn rekening worden gehouden. Hiertoe zijn inmiddels het Besluit Luchtkwaliteit, de Smogregeling en de Meetregeling Luchtkwaliteit geïmplementeerd. Gezien de Kaderrichtlijn luchtkwaliteit (96/62/EC) dient een lijst opgesteld te worden met zones waarin de verontreinigingsniveaus onder de grenswaarden liggen. Hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer en het Besluit uitvoering Kaderrichtlijn luchtkwaliteit schrijven de meet-systemen voor en verplichten tot informatieverstrekking aan de bevolking. De eerste inventarisatie dient Rijkswaterstaat in 2002 uit te voeren. Ik word graag op korte termijn geïnformeerd over de datum waarop ik de eerste informatie kan verwachten die mede betrekking heeft op het gebied waar ik woon en mede tegen de achtergrond van de geconstateerde 'derde Bermuda-driehoek' uit het Ontwerp-tracébesluit.		Het Luchtkwaliteitsonderzoek is gebaseerd op genoemde Europese richtlijn waarbij de resultaten zijn getoetst aan het Besluit Luchtkwaliteit. De algemene informatievoorziening met betrekking tot luchtkwaliteit wordt door de gemeenten en provincies in kaart gebracht en is beschikbaar voor burgers. Publicatie wordt o.a. via internet www.lml.rivm.nl openbaar gemaakt.	



Vervolg Volgnummer: 55

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Om te voorkomen dat de gemeente straks wordt geconfronteerd met kostbare saneringsmaatregelen (gezien de nulmeting van 2002) vanwege de aanleg van de A50 en de wijzigingen aan de Gentiaanlaan en de Planetenlaan, verzoek ik om na te gaan of een 'tweede herziening' bestemmingsplan A50 nu in procedure moet worden gebracht middels een voorbereidingsbesluit.	Het verzoek heeft geen betrekking op voorliggend plan, hier kan dan ook geen uitspraak over worden gedaan.

Volgnummer: 56	Afzender: Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij Drs. P. Visser Postbus 6111 5600 HC Eindhoven
Kenmerk: DZ02-452/HK/DvR Gedateerd: 12 februari 2002	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. De bescherming van bos- en natuurgebieden en de bescherming van soorten is neergelegd in het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij (LNV), in de natuurbeschermingswet (NB-wet) en binnenkort in de Flora en Faunawet (FF-wet). Het soortenbeleid geeft invulling aan de (inter-)nationale verplichtingen op het gebied van biodiversiteit. De belangrijkste EU-verplichtingen zijn de Habitatrichtlijn (HR) en de Vogelrichtlijn (VR). Het onderdeel soortenbescherming van de huidige HR is geïmplementeerd in de NB-wet. Zoals uit de MER-studie is gebleken en ook in het Ontwerp-tracébesluit is aangegeven, komen binnen het invloedsgebied van de A2/A67 soorten voor die in het kader van de HR dan wel de NB-wet bescherming genieten. Op grond van art. 25 van de NB-wet kan de Minister van LNV een ontheffing verlenen van de in de wet opgenomen verboden. De initiatiefnemer moet hiervoor adequate en actuele informatie aanleveren. Het is wenselijk om voor het Tracébesluit ontheffing te hebben, zodat de benodigde compensatie in het Tracébesluit geborgd kan worden. De initiatiefnemer moet bij zijn aanvraag voor ontheffing adequate en actuele informatie verschaffen over de beschermde soorten die redelijkerwijs in het plangebied voor zouden kunnen komen.	Ten behoeve van tracering en ontwerp en als ondersteuning van de besluitvorming heeft getrapte gegevensinwinning plaatsgevonden van de flora- en fauna in het plangebied. Dit was qua soorten afgestemd op provinciale lijsten, die naast de soorten genoemd in de Natuurbeschermingswet nog vele andere soorten bevatten. Daar waar kwetsbare/ Europees beschermde soorten in het geding waren is gedetailleerde informatie ingewonnen en is het ontwerp, indien nodig, aangepast. Blijkt op enig moment dat er sprake is van effecten ten aanzien van een 'algemenere soort', die onder de Natuurbeschermingswet of de Flora en Faunawet valt, waarvoor een ontheffing op basis van die wetten nodig is dan zal deze natuurlijk worden aangevraagd. Overigens gaat de minister ingevolge de Tracéwet niet eerder dan twee jaar voordat de uitvoering van het Tracébesluit is gepland, over tot het aanvragen van vergunningen en/of ontheffingen. Het op dit moment aanvragen van een ontheffing op basis van de Natuurbeschermingswet is, nu de start van de uitvoering over meer dan twee jaar is gepland, dan ook niet aan de orde.



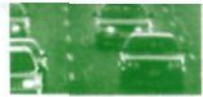
Volgnummer: 57	Afzender: Essent Ir. J.P.A.. van Oijen Postbus 2712 6030 AA Nederweert
Kenmerk: BV/NP/JON?U02NH00339	
Gedateerd: 12 februari 2002	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Kort nabij en binnen de tracégrenzen van het Ontwerp-tracébesluit zijn meerdere bovengrondse en ondergrondse 150 kilo Volt-hoogspanningsverbindingen van Essent Netwerk Brabant BV te vinden. Op de plaatsen waar de bovengrondse 150 kV-verbindingen het tracé kruisen is het noodzakelijk, uit het oogpunt van veiligheid en leveringszekerheid, plaats en hoogte ten opzichte van de nieuwe infrastructuur te controleren, waar nodig dienen de verbindingen te worden aangepast. Aanpassingen aan de hoogspanningsverbindingen worden getoetst aan het bestemmingsplan, waarin masthoogte, tracé en belemmerende strook zijn vastgelegd. Voor het verplaatsen van (een gedeelte van) een hoogspanningsverbinding naar een ander tracé moet een planologische procedure worden doorlopen. Aansluitend dienen de perceeleigenaren met Essent een zakelijk recht overeen te komen voor het plaatsen en onderhouden van de hoogspanningsverbinding en bijbehorende belemmerende strook. Op enkele plaatsen zijn werkzaamheden voorzien kort nabij de ondergrondse 150 kV-verbindingen Eindhoven Noord - Eindhoven West - Eindhoven Zuid. Nader onderzoek dient duidelijkheid te verschaffen omtrent de noodzaak van aanpassingen of beschermingsmaatregelen. Tussen de knooppunten de Hogt en Leenderheide is naar verwachting een verplaatsing van een gedeelte van de bovengrondse 150 kV-verbinding Eindhoven Oost - Eindhoven zuid - Maarheeze noodzakelijk. Met het voeren van een separate planologische procedure en (naar alle waarschijnlijkheid) een gedoogprocedure zijn meerdere jaren gemoeid alvorens de verbinding kan worden verplaatst. Mogelijk kan de door u voorgestelde aanpassing van de wegeninfrastructuur om die reden, niet tijdig worden gerealiseerd. Wij adviseren daarom dringend de grenzen van het Tracébesluit zodanig aan te passen dat een eventueel nieuw tracé voor het te verplaatsen hoogspanningsverbindingendeel, inclusief belemmerende strook, weliswaar buiten de nieuwe toekomstige wegenstructuur doch binnen de grenzen van het Tracébesluit kan worden geplaatst.	Verzocht wordt om de grenzen van het Tracébesluit zodanig op te rekken dat het voeren van een separate planologische procedure alsook een gedoogprocedure overbodig wordt. Dit vanwege benodigde tijdswinst. Helaas is een dergelijk oprekken niet mogelijk omdat de precieze locatie van het hoogspanningsdeel inclusief de belemmeringenstrook, zoals dat in het Tracébesluit moet worden vastgelegd, nog niet voorhanden is. Onderzoek naar de verschillende alternatieve locaties is nog in gang. Daarnaast heeft het opnemen van die locaties inclusief voorschriften in het Tracébesluit niet als gevolg dat een separate planologische procedure kan worden voorkomen

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Essent streeft ernaar dat haar hoogspanningslijnen in de gemeentelijke bestemmingsplannen op uniforme wijze worden geregeld. Hiertoe hebben wij, in samenwerking met de provincie Noord-Brabant en een stedenkundig adviesbureau, een concepttekst opgesteld (zie bijlage). Wij verzoeken ervoor zorg te dragen dat het aangereikte concept wordt opgenomen in de tekst en voorschriften van het Tracébesluit en de noodzakelijke bestemmingsplannen, die betrekking hebben op het aanpassen van de randweg Eindhoven, de aldaar aanwezige hoogspanningsverbindingen en het te verplaatsen nieuwe hoogspanningstracédeel.	

Volgnummer: 58 Kenmerk: - Gedateerd: 12 februari 2002		Afzender: Brabantse Milieufederatie P. van Poppel Postbus 591 5000 AN Tilburg	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:		
1. Mitigatie en compensatie Uitbreiding van infrastructuur moet gepaard gaan met een versterking van natuur en landschap (evenwichtig investeren). Het Ontwerp-tracébesluit beperkt zich echter tot toepassing van het compensatiebeginsel. Naast compensatie biedt de verbreding van de A2 juist ruime kansen voor versterking van natuur en landschap. Wij verzoeken nadrukkelijk het ambitieniveau van het huidige ontwerpplan te verhogen in overeenstemming met het rijksbeleid (zie rijksnota Natuur voor Mensen). Wij verzoeken hierbij ook de relevante passages in het nieuwe Brabantse Ontwerpstrekkplan te betrekken. Een aanmerkelijk deel van de compensatiegronden die bij de noordtangent worden voorgesteld, zijn reeds voor compensatie bestemd in verband met verbreding van de spoorlijn. Wij verzoeken dit deel van de compensatie elders te realiseren. In het Ontwerp-tracébesluit wordt gesteld dat er geen alternatieve locaties voor compensatie buiten de Ecologische Hoofd Structuur (EHS) en gebieden voor stedelijke ontwikkeling gevonden zijn. Wij willen graag het gebied ten zuiden van de A2 tussen De Hogt en Aalst als kansrijk gebied onder de aandacht brengen. Dit landbouwgebied maakt grotendeels deel uit van de Groene Hoofdstructuur en maakt op de ontwerpstrekkplankaart onderdeel uit van de Regionale Natuur en Landschapseenheid. Het gebied is als compensatiegebied zeer geschikt ter versterking van de EHS.	De besluitvorming voor de Randweg Eindhoven vindt plaats op basis van de voorgangers van genoemde nota's. Desondanks is een redelijk hoog ambitieniveau neergelegd dat verder gaat dan beleidsmatig gewenst is. Dit uit zich onder andere in de 100 meter brede overspanningen van het Dommeldal in De Hogt en het inrichten van vrijkomende gronden zonder dat die als compensatiehectaren gerekend worden. Het is juist dat er een overlap is met de compensatiegronden van de NS. Dit is veroorzaakt door onvolledige informatievoorziening. Hiervoor heeft dan ook een correctie plaatsvinden in het Tracébesluit (zie Overwegingen Besluittekst onder i.). Het bewuste perceel ter grootte van 1,3 ha wordt niet meer in het Tracébesluit opgenomen. Aangrenzend aan de resterende compensatiegebieden zal vervangende grond gezocht worden met een zelfde oppervlakte. Hiervoor zal dan ook een correctie plaatsvinden in het Tracébesluit. In het Ontwerp-tracébesluit is gekozen voor geconcentreerde inzet van de compensatiegronden bij Ekkerswijer voor het noordelijk deel van het tracé en bij Leenderheide voor het zuidelijk deel van het tracé. Op deze wijze blijft compensatie robuust, herkenbaar, goed te beheren en in relatie met de ingreep.		



Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het kan een aanzienlijke bijdrage leveren aan de bestaande natuurgebieden, waardoor tevens de functie van het gebied als uitloopegebied voor natuurgerichte recreatie versterkt wordt. Bovendien ontstaat een robuuste groene buffer aansluitend op de stad. Voorgesteld wordt om voor het betreffende gebied met betrokken partijen (o.a. terreinbeheerder en gemeente) een integraal plan te ontwikkelen. De door Rijkswaterstaat gehanteerde toepassing van het compensatiebeginsel wijkt af van het met instemming van LNV vastgestelde provinciale beleidskader. Wij verzoeken het door de provincie Noord-Brabant vastgestelde beleidskader toe te passen. Tevens verzoeken wij de a-biotische kwaliteiten (landschap, licht en geluid) beter te beschermen en zo mogelijk te verbeteren (conform compensatiebeginsel). Daarnaast verzoeken wij de maatregelen ter compensatie en versterking van natuur en landschap volledig te realiseren voorafgaand aan de verbreding van de weg. Dit in overeenstemming met artikel 6 van de Habitatrichtlijn en de Natuurbeschermingswet. In het Ontwerp-tracébesluit hebben geluidsbeperkende voorzieningen voornamelijk betrekking op het bebouwde gebied. Een belangrijke kwaliteit van het landelijk gebied, in het bijzonder het Dommeldal, is de beperkte geluidbelasting. Gelet op hetgeen gesteld is in het NVVP en de grote ecologische en recreatieve betekenis van het gebied verzoeken wij voorzieningen op te nemen ter beperking van geluidbelasting (o.a. weghoogte, type wegdek en geluidsschermen/aarden wallen). Wij verzoeken ook het meest geluidarme wegdek toe te passen (conform het ALARA-beginsel). Het knooppunt De Hogt wordt gereconstrueerd met diverse fly-overs. De wegligging wordt hierdoor aanzienlijk verhoogd (circa vijftien meter boven maaiveld). Wij hebben onze bedenkingen tegen het huidige zeer hoog gelegen ontwerp dat een grote aantasting van het waardevolle landschap in het Dommeldal betekent. In het Ontwerp-tracébesluit wordt niet duidelijk aangegeven wat de hoogte van het knooppunt zal worden en welke inbreuk het ontwerp op het omliggende landschap zal geven en hoe deze inbreuk zal worden gemitigeerd. Wij verzoeken inzicht te geven in de exacte hoogte van het voorstel en de landschappelijke gevolgen. Wij verzoeken de hoogte van de weg zoveel mogelijk te verlagen, alsmede mitigerende maatregelen te treffen, waardoor de inbreuk op het landschap verkleind wordt.	De ruimtelijke ontwikkelingen aan de zuidzijde tussen De Hogt en Aalst zijn dermate onzeker dat dit gebied niet in aanmerking komt voor compensatie. Voor compensatie wordt gestreefd naar een landelijk uniforme werkwijze voor de verschillende Rijkswaterstaat-directies. In afwijking van het provinciaal compensatiebeleid wordt geen kwaliteitstoeslag in oppervlakte toegepast voor compensatie. Dit is echter niet in strijd met het rijksbeleid. Compensatie zal zoveel mogelijk voorafgaand aan de ingreep gerealiseerd worden, zeker als dit noodzakelijk is voor het in stand houden van het leefgebied van (Europees) beschermde soorten. Het streven is om alle compensatie gelijk met de weg gerealiseerd te hebben (2010). Met uitzondering van een zeer klein stukje op de Groote Heide gaan alle natuurgebieden er na ombouw akoestisch op vooruit. Dit komt vooral door het toepassen van dubbellaags Zeer Open Asfalt Beton (ZOAB). Dit is op dit moment het meest geluidsreducerend wegdektype dat toegepast kan worden. De hoogte van het hoogste viaduct in De Hogt is circa achttien meter boven maaiveld, vanwege de hoge kruising met de Dommel van de onderliggende twee weg niveaus. Er kan niets meer in hoogte verminderd worden zonder de overspanning over de Dommel te verlagen of zonder dat dit leidt tot extra ruimtebeslag.



Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De huidige A2 vormt vanaf het knooppunt De Hogt en de aansluiting Waalre een harde doorsnijding van het landschap. De mogelijkheden voor natuurgerichte recreatie in een rustige landschappelijk ongestoorde omgeving worden hierdoor aanzienlijk beperkt. Het huidige Ontwerp-tracébesluit biedt bij uitstek mogelijkheden om deze situatie te verbeteren. Wij verzoeken nadrukkelijk op het genoemde traject aanvullende mitigerende maatregelen te treffen waardoor de landschappelijke kwaliteiten van het gebied verbeterd worden. Aanbevolen wordt de aanleg van een aarden wal met hoge beplanting aan de zuidkant van de weg in voornoemd traject. Deze voorzieningen leveren een substantiële bijdrage aan het landschap en verminderen bovendien de geluidbelasting.	Vanwege de onduidelijk ruimtelijke ontwikkelingen zijn slecht beschieden inpassingsmaatregelen genomen aan de zuidzijde van de weg tussen aansluiting Philips en De Hogt. Om deze reden komt dit gebied ook niet in aanmerking als compensatiegebied. Voor toekomstige ontwikkeling van dit gebied moet verwezen worden naar de gemeente Waalre.
2. Aansluiting Sportbos/Philips HTC In het Ontwerp-tracébesluit is als nieuw onderdeel opgenomen een extra aansluiting Sportbos op de parallelbanen van de A67, exclusief ten behoeve van Philips HTC. Wij vinden een exclusieve aansluiting niet op zijn plaats. Het lijkt ons in strijd met het actieve benuttingbeleid dat juist de diverse overheden propageren. Daarnaast denken we dat uitbouw van de bestaande verbinding (Prof. Holstlaan) tot een aansluiting, minder nieuwe verstoring en aantasting van landschap en omgevingskwaliteit oplevert, dan aanleg en gebruik van een geheel nieuwe weg en aansluiting (Sportbos).	De gemeenten hebben de voorkeur uitgesproken voor een exclusieve aansluiting van de Philips High Tech Campus (PHTC) omdat dan het onderliggend wegennet zo veel mogelijk ontlast wordt. Het ontlasten van het 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. Qua aantasting van natuur- en landschap scoort de aansluiting bij de Holstlaan iets beter. Hierbij dient aangetekend te worden dat door optimalisatie van ontwerp uit het PHTC-rapport de aantasting van de Ecologische Hoofd Structuur is teruggebracht tot 0,1 hectare.
3. Voorzieningen ten behoeve van snelheidsbeheersing Het heeft ons verwonderd dat bij de parallelbanen de voorzieningen voor dynamische verkeersgeleiding (matrixborden) ontbreken. Het lijkt ons aannemelijk dat deze voorzieningen hier al op korte termijn een goede dienst zullen bewijzen bij de veilige en continue doorstroming van het verkeer op de drukste uren. Daarnaast verzoeken wij te onderzoeken of voordelen te behalen zijn door toepassing van externe snelheidsbeheersing op het wegennet rond Eindhoven en welke voorzieningen daarvoor in het verbouwingsprogramma van de randweg kunnen worden opgenomen. Voorzieningen ten behoeve van de veiligheid van weggebruikers en omgeving Wij verzoeken in het Tracébesluit duidelijk op te nemen welke voorzieningen worden gerealiseerd ten behoeve van het goed en snel kunnen opereren van hulpdiensten bij ongevallen en calamiteiten. Wij vragen dit in het bijzonder vanwege de toepassing van gescheiden rijbanen en de verschillen in hoogte ligging.	Signalering wordt voor 80 km/uur wegen niet noodzakelijk geacht. Het verschil in snelheid tussen verkeer in vrije afwikkeling en congestieverkeer is op deze wegen veel kleiner dan op autosnelwegen. Door de vele op- en afritten is de bereikbaarheid van de parallelbanen voor hulpverleners vanaf het onderliggende wegennet behoorlijk. Bij calamiteiten is het gewenst dat het verkeer op de parallelbaan zich uiterst links en rechts opstelt en zo in het midden een strook voor de hulpverleners vrijhoudt. De verhardingsbreedte van de parallelbanen is hiervoor voldoende. Voor voertuigen met pech worden vluchthavens aangelegd. Ten aanzien van het calamiteitenbeleid wordt bovendien verwezen naar de maatregelen die in samenspraak met de hulpdiensten worden uitgewerkt. Het betreft de realisatie van een aantal flexibele doorsteken die in geval van calamiteiten afdoende zijn om snel en veilig de plaats van het ongeval te bereiken. Over de locaties van de flexibele doorsteken, gelegen tussen hoofd- en parallelrijbaan, is inmiddels overeenstemming bereikt met de hulpdiensten. De vormgeving van deze doorsteken wordt in het kader van de voorbereiding nader met de hulpdiensten verder gedetailleerd.



Vervolg Volgnummer: 58

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Overige opmerkingen Wij kunnen ons op hoofdlijnen vinden in de keuze voor het verbeteren en verbreden van de bestaande wegen in plaats van het aanleggen van nieuwe doorsnijdingen van natuurgebieden. Wij zijn het bovendien met Rijkswaterstaat eens dat de door anderen bepleitte wegenruut (inclusief noord- en oosttangent) geen zinvolle en passende oplossing is in de gegeven situatie.	In het kader van diverse ICT-ontwikkelingen wordt ook onderzoek verricht naar een groot aantal vormen van snelheidsbeheersing en informatievoorziening. Deze maken geen direct onderdeel uit van het Tracébesluit maar zullen waar nodig worden ingezet bij de ombouw-activiteiten. Zie ook Algemeen A. Oosttangent.

Volgnummer: 59 Kenmerk: - Gedateerd: 12 februari 2002	Afzender: G. Jansen Mercurius 2 5505 NX Veldhoven
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Wat nu uitgevoerd gaat worden levert praktisch geen verbetering op door het toegenomen vracht- en personenverkeer (in 2015 zijn er zeventien miljoen inwoners in Nederland) en zal uiteindelijk toch in één of andere vorm het enige goede wegenstructuurplan uitgevoerd worden.	Zie Algemeen A. Oosttangent.



Volgnummer: 60		Afzender: F. van de Heijden Westerhovenseweg 2 5551 AD Valkenswaard	
Kenmerk: -			
Gedateerd: 12 februari 2002			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. Als we de reacties zien van de hoorzitting op 15 januari 2002 blijkt de plaatselijke politiek (Waalre en Valkenswaard) te reageren op een manier die nooit zal leiden tot de best mogelijke oplossing voor de verkeersproblemen ten zuiden van de A67 en het gebied tussen Hasselt en Eindhoven, terwijl dit Ontwerp-tracébesluit de best mogelijke en haalbare oplossing bevat, namelijk de voorziene op- en afritten tussen de Hogt en de prof. Holstlaan. Wij ondersteunen dit initiatief van harte. 1. Het probleem van de verkeersstroom noord-zuid wordt door het Ontwerp-tracébesluit opgelost. 2. Het verkeer vanuit België rijdt steeds meer via Borkel en Schaft richting Bergeijk naar Ensel om daar op de A67 te komen. Als de oplossing in het Ontwerp-tracébesluit verkeersveilig gemaakt wordt is dit een zeer goede oplossing. 3. Wij juichen toe dat in het Ontwerp-tracébesluit in de nabijheid van het verkeersknooppunt De Hogt op- en afritten gepland zijn en als vanaf de Onze Lieve Vrouwedijk hierop een aansluiting komt met die op- en afritten, is alle ellende in onze omgeving opgelost en is geen vierbaans autoweg nodig in het Dommeldal naar De Hogt.		1. Geen opmerking. 2. De aansluiting Eersel op de A67 valt buiten de grenzen van het onderhavige (Ontwerp) Tracébesluit. 3. Het in het Ontwerp-tracébesluit Randweg Eindhoven is geen aansluiting van de Onze Lieve Vrouwedijk op het autosnelwegennet voorzien. In het kader van het (Ontwerp) Tracébesluit is op verzoek van de gemeente Veldhoven bekeken of er een extra aansluiting op de A67 kan worden gerealiseerd. Gebleken is dat dit technisch mogelijk mits deze aansluiting De Run westelijk van de Runstraat wordt geprojecteerd. Besluitvorming hierover heeft evenwel niet plaatsgevonden. Zie ook paragraaf 5.2 van de Toelichting op het Tracébesluit.	

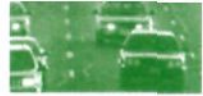


Volgnummer: 61	Afzender: Advocatenkantoor Van Mierlo Mr. Th. A.G. Vermeulen, Postbus 141 5240 AC ROSMALEN Namens: Golfcentrum Best, Golfcentrum Best, van Heesewijk
Kenmerk: 690802/02-02148 TV/MvdG Gedateerd: 12 februari 2002	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Het Ontwerp-tracébesluit is onzorgvuldig voorbereid, ontoereikend gemotiveerd en niet in redelijkheid genomen. Het ontbreekt aan onderzoek naar alternatieven voor andere, minder ruimtevragende oplossingen voor verkeersuitwisseling dan thans voorgenomen. Bovendien is onduidelijk waarom nu juist ten noorden van de Noordtangent gekozen wordt voor natuurcompensatie. Het Ontwerp-tracébesluit biedt ter plaatse geen keuzemogelijkheden, net zo min als motivering waarom alleen deze verkeerskundige keuze en voorkeur voor natuurcompensatie ter plaatse de juiste zou zijn. Aangezien de aanpassing van de A2/A67 voor bestemming, inrichting en gebruik van de naastgelegen, noordelijke gronden ingrijpende gevolgen heeft, had zo mogelijk in overleg met de gemeente en de betrokken eigenaren, onderzoek naar de samenhang en naar eventuele toekomstige ontwikkelingen plaats moeten vinden. Clënten hebben gronden langs de A2/A67 in eigendom en exploitatie. Dat betreft onder meer een boerderij met bijbehorende landerijen, enkele voormalige ontzandigspuiten en bosgebied. Het Ontwerp-tracébesluit, in het bijzonder de zeer ruim getrokken plangrens inclusief de gronden voor natuurcompensatie, doen een forse aanslag op deze eigendommen en de mogelijkheden om deze rendabel te exploiteren. Er wordt onterecht niet naar compensatie voor deze (landbouw)gronden gezocht. Mijn cliënten hebben plannen om het Golfcentrum Best in zuidelijke richting tot aan de rijksweg uit te breiden met 9 holes, tot een 27-holes golfbaan. Een globale inrichtingsschets is aanwezig. De voorgenomen uitbreiding van de A2/A67 is een behoorlijke streep door de rekening. Er dient derhalve door de overheid te worden gezocht naar compensatie van gronden, aansluitend en in de naaste omgeving dan wel naar een combinatie van een aanleg en uitbreiding van het extensieve recreatiegebied van de Golfbaan Best met natuurcompensatie als gevolg van de aanpassing van de rijkswegen. Het Golfcentrum Best is uiteraard bereid natuurwaarden in de uitbreiding van de golfbaan in te passen.	Het noodzakelijk ruimtebeslag volgt uit het voor het verkeersaanbod noodzakelijke verkeers technische ontwerp, waarbij ter hoogte van het perceel van betrokkene de verkeersstromen op de A58 en A2 elkaar ongelijkvloers moeten kruisen. Met de betrokken overheden (waterschap, gemeente en provincie) is regelmatig overleg geweest over de keuzes voor natuurcompensatie en waterberging. Voor waterberging is het noodzakelijk voorzieningen aansluitend aan het tracé te in te richten. Hierin kunnen compensatiedoelstellingen meegenomen worden. Ecologisch, ruimtelijk en planologisch is de zone direct ten noorden van de A2 hiervoor zeer geschikt. Het gaat hier over een relatief beperkte zone die aansluit op bestaande natuur en de te realiseren compensatie voor de spoorverbreding. Een aansluiting van natuurcompensatie op andere extensieve functies (bijvoorbeeld golfen) is zeer wel mogelijk. Voorwaarde is wel dit planologisch geregeld kan worden en dat de functionaliteit van de ecologische zone intact blijft. In overleg met betrokkene zal worden gezien op welke wijze de agrarische gronden kunnen worden gecompenseerd. De noodzaak van bedrijfsverplaatsing is niet de orde. Zie Algemeen B, Schadevergoeding. Onderzoek heeft uitgewezen dat het golfcentrum niet direct geraakt wordt. Over uitbreiding van het bestaande golfcentrum c.q. andere (bedrijfs)functies zijn geen concrete plannen bekend.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
In het Ontwerp-tracébesluit is nog weinig te zien omtrent het precieze oppervlakte van gronden die mijn cliënten ten behoeve van uitbreiding van de rijkswegen zullen moeten afstaan. Daarvoor zal een onteigeningsprocedure moeten plaatsvinden. In dit stadium betreuren mijn cliënten dat er nog geen overleg met hen heeft plaatsgevonden. Zij vragen tegen die achtergrond meer zicht omtrent de data, de onteigening en de daarbij mogelijkerwijs aan te bieden compensatie in grond. Hetzelfde geldt voor planschade. Dat betreft in het bijzonder de inrichting en het gebruik van de naastgelegen gronden en bedrijvigheid. Ook in dit opzicht biedt het Ontwerp-tracébesluit nog weinig concreets. Het is gewenst om ten behoeve van betrokkenen daarover tijdig inzicht te bieden.	
2. De milieugevolgen van de verdubbeling en uitbouw van de rijkswegen zullen zich doen voelen op de eigendommen van cliënten, in het bijzonder aan de Ploegstraat 3. Dat betreft in het bijzonder geluid, doch ook waterafvoer /overlast en luchtverontreiniging. De geluidsbelasting op de gevel van de woning/boerderij Ploegstraat 3 zal toenemen tot 55 en 57 dB(A) op 1,5 en 4,5 meter hoogte. De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt daarmee ruimschoots overschreden, de streefwaarde van 55 dB(A) op 4,5 meter hoogte eveneens. Desalniettemin wordt nagelaten om maatregelen in het vooruitzicht te stellen. Dat wordt als een ernstige onvolkomenheid aangemerkt en vragen wij om afscherpende maatregelen. Met betrekking tot de waterafvoer van de weg en de toegenomen verharde oppervlakte wordt gesteld dat het afkomend water maar opgevangen zal moeten worden in een natte, drasse zone langs de noordzijde van de noordtangent. Of het past, gezien ook de verontreiniging van dat water, bij de inrichting, het grondgebruik en de exploitatie van de aanliggende gronden is in het geheel niet bezien. Tenslotte brengt het autoverkeer en de toename daarvan als gevolg van wegutbreiding de nodige luchtverontreiniging mee. Het is bekend dat lood en roet neerslaan in de naaste omgeving van de weg, derhalve op gronden in eigendom en exploitatie bij mijn cliënten. Die zullen daarvan zeker bij de heersende zuidwestelijke winden de nodige nadelige gevolgen van ondervinden zonder dat daarvoor compensatie wordt geboden.	De grenswaarde conform de Wet geluidhinder voor de woning Ploegstraat 3 bedraagt 55 en 57 dB(A) op respectievelijk 1,5 en 4,5 meter waarneemhoogte. Na reconstructie blijft de geluidsbelasting gelijk. De grenswaarde Wet geluidhinder wordt niet overschreden. Om op 4,5 meter hoogte de geluidsbelasting niet de streefwaarde uit het Standpunt van 55 dB(A) te laten overschrijden, stuit op financiële bezwaren zoals is verwoord in het akoestisch onderzoek onder paragraaf 5.3. De geluidsbelasting na reconstructie is 3 dB(A) lager dan in 1994, waardoor de eindsituatie beter is dan in 1994. De kwaliteit van het afstromend wegwater dat plaatselijk moet infiltreren is van dien aard dat dit geen schadelijke gevolgen voor grond- of oppervlaktewater heeft (zie waterbeheersplan). Het bergbezinkbasin wordt zo ontworpen dat het geen direct contact met omliggend oppervlaktewater is. Bij eventuele calamiteiten op de weg blijven de gevolgen beheersbaar. Uit het luchtkwaliteitonderzoek blijkt dat de emissie van het verkeer binnen de normen van het Besluit Luchtkwaliteit blijft.



Volgnummer: 62	Afzender: Van den Boomen Advocaten Mr. R. Keuken Postbus 193 5580 AD Waalre
Kenmerk: 999220/Kk/er/adv Gedateerd: 12 februari 2002	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Namens cliënte is indertijd een schriftelijke inspraakreactie ingediend. Deze reactie heeft volgnummer 24 in het Ontwerp-tracébesluit gekregen. Met instemming wordt kennis genomen van de reactie in die zin dat speciale aandacht is geschonken aan een ruimtebesparende oplossing voor de aansluiting Waalre. Met name het feit dat het kantoorpand (Huize Voorbeek) wordt ontzien stemt tot tevredenheid. Een en ander neemt niet weg dat aandacht wordt gevraagd voor een tweetal punten: 1. Uit de detail plankaarten blijkt dat ten behoeve van de aansluiting een klein gedeelte van het bestaande parkeerterrein waarschijnlijk ingenomen moet worden. Met inachtneming van het gegeven dat dergelijke kaarten op deze schaal wellicht enigszins onnauwkeurig kunnen zijn, wordt toch aandacht gevraagd of het absoluut noodzakelijk is dat een dergelijk klein gedeelte nodig is voor de nieuwe aansluiting. 2. Niet geheel duidelijk uit de detail plankaarten blijkt dat de toegangsweg tot het kantoor, de parallelweg aan de Eindhovenseweg, onverkort gehandhaafd blijft. Het spreekt voor zich dat deze weg absoluut vereist is voor de toegankelijkheid van het kantoor aangezien het de enige ontsluitingsweg is.	1. Als plangrens is hier de kadastrale grens van rijkseigendom aangehouden. Het ontwerp blijft hier ruim binnen, het parkeerterrein blijft gehandhaafd. 2. De toegangsweg tot het kantoor vanaf de parallelweg aan de Eindhovenseweg blijft gehandhaafd.



2.8 Mondelinge inspraakreacties op het Ontwerp-tracébesluit

- 1 L.J. Lindeman, Moggendries 20, 5641 PN Eindhoven
- 2 Hoveniersbedrijf De Noo BV,
Peter Zuidlaan 22, 5502 NH Veldhoven
- 3 H.W.J. Ansems, Backenhagen 6, 5655 KZ Eindhoven
- 4 C.L. Verleg, Severeind 11, 5502 PW Veldhoven
- 5 drs. J. Hegener, Koningin Julianalaan 3, 5582 JV Waalre
- 6 Milieudefensie Son en Breugel, Australielaan 9, 5691 JK Son
- 7 A. Huijbrechts, Heikantstraat 17 e, 5581 VB Waalre
- 8 Weg Bos Weg, Rijnlaan 27, 5691 JG Son
- 9 Bewonersvereniging Eikenburg - de Roosten
Jennerlaan 28, 5644 DT Eindhoven
- 10 Stichting Souting,
Heihoefpad 10, 5644 AZ Eindhoven
- 11 L. van der Poel, Booyenhoek 26, 5583 GV Waalre
- 12 Fietzersbond Eindhoven,
Winselerhof 56, 5625 LZ Eindhoven
- 13 R. Buchholtz, Vorsenpoel 13, 5283 ZE Boxtel
- 14 B.G.N.C. van Aalst-Waalre Belang,
Goudbergstraat 52, 5583 BD Waalre



Volgnummer: mondeling 1		Afzender: L.J. Lindeman Moggendries 20 5641 PN Eindhoven	
Kenmerk: -		Gedateerd: 17 januari 2002	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. Wat bedoelt Rijkswaterstaat met het begrip 'belanghebbenden'. Volgens het artikel wordt niet de kans geboden om bezwaar te maken tegen het Tracébesluit; klopt dit en is dit juist? Wel wordt aangegeven dat tegen het Tracébesluit te zijner tijd beroep kan worden aangetekend bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Maar wie kan beroep aantekenen? Zal dan het begrip 'belanghebbenden' worden gehanteerd conform artikel 1:2 eerste lid Awb, waar onder belanghebbenden wordt verstaan degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken. Bovendien: ingevolge artikel 7:1 eerste lid Awb van de Awb in onderlinge samenhang bezien met artikel 8:1 eerste lid van de Awb is de mogelijkheid om bezwaar te maken slechts voorbehouden aan belanghebbenden. Blijkens vaste jurisprudentie heeft de term betrokken belang onderscheidend vermogen in die zin, dat het belang van betrokkene zich op enigerlei wijze dient te onderscheiden van het belang van andere personen die met de gevolgen van het besluit te maken krijgen. Teneinde vast te stellen of bedoeld onderscheid zich voordoet, is van belang om ten aanzien van eiser te beoordelen of sprake is van een objectief bepaalbaar, actueel eigen en persoonlijk belang. Een belanghebbende wordt geacht een persoonlijk belang te hebben als het betreft een kenmerkend en individualiseerbaar belang. Gaarne uw reactie c.q. uw commentaar. Het artikel waarin wordt aangegeven dat men als belanghebbende de gelegenheid heeft om reactie te geven op de voorgestelde plannen, speciaal betreffende het inspreken, is niet duidelijk en kan verwarring veroorzaken. Daarom zouden belanghebbenden niet gebruik maken van de mogelijkheden welke het Inspraakpunt hen biedt. Redenen dat ik hierbij de nietigheid inroep van de oproep c.q. het artikel van 19 december 2001 vanwege vormfout(en). Er moet een nieuwe datum benoemd voor de openbare hoorzitting en in de bekendmaking moet het begrip 'belanghebbenden' zodanig omschreven zijn dat dit stellig zal zijn en geen aanleiding kan geven tot misverstanden.		Bij de terinzagelegging van het Ontwerp-tracébesluit is niet bedoeld enkel de belanghebbenden uit te nodigen om zijn of haar zienswijze op het Ontwerp-tracébesluit uit te brengen. Nog tijdens de inspraakperiode is daarom een rectificatie ten aanzien van de eerdere publicaties geplaatst in meerdere dagbladen in de regio waarin alsnog eenieder is uitgenodigd zijn of haar zienswijze op het Ontwerp-tracébesluit schriftelijk dan wel mondeling kenbaar te maken. Aldus is eenieder in de gelegenheid geweest om op het Ontwerp-tracébesluit te reageren.	



Volgnummer: mondeling 2	Afzender: Hoveniersbedrijf De Noo BV dhr. Pelle Peter Zuidlaan 22 5502 NH Veldhoven
Kenmerk: - Gedateerd: 17 januari 2002	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. In het Ontwerp-tracébesluit staat dat bij Zeelst de eerstelijns bebouwing op 130 meter uit het midden van de rijksweg ligt met uitzondering van de woningen aan de Sliffertsestraat, deze liggen op 60 meter. Het pand aan de Peter Zuidlaan 22 ligt op minder dan 90 meter uit het midden van de weg in plaats van de aangegeven 130 meter. De geluidsbelasting in 1986 zou 61 en 63 decibel zijn geweest en de situatie in 2020 zonder afscherming zou 63 en 66 dB(A) worden. Bij de woningen aan de Sliffertsestraat was de geluidsbelasting in 1994 al 5 dB(A) hoger gemeten dan de situatie in 1986. Dit terwijl in de tabel een waarde van 66 dB(A) in 2004 aangegeven wordt voor het pand aan de Peter Zuidlaan 22. Bij een hogere waarde van 52 dB(A) zou dit in moeten houden dat het met 14 dB(A) gereduceerd zou worden. In punt 2.7 "de gevolgen van het Standpunt van de minister" staat dat niet overal de grenswaarde zal worden gehaald. In de eindsituatie wordt erop vooruitgegaan naar de maatstaven van 1994 of de huidige situatie. Van beide situaties ken ik geen getallen en deze zijn ook nergens terug te vinden, maar aangenomen wordt dat beide getallen al onaanvaardbaar hoog liggen. Ik woon in een mooi vrijstaand huis met een grote tuin van ongeveer 1500 m². In de gehele tuin kunnen we één hoekje vinden van ongeveer 15 m² om nog enigszins redelijk buiten te kunnen zitten. Indien de geluidsbelasting hoger is dan oorspronkelijk berekend, wordt bij reconstructie van de weg of bij regulier onderhoud maatregelen getroffen. Dan zitten we weer 10 jaar of langer met een te hoge geluidsbelasting of hebben we op nog langere termijn gewoon pech gehad dat de berekeningen niet klopten of de normen niet zijn gehaald. Tot slot de te verwachten geluids-overlast mede door het viaduct Meeren-akkerweg. Over deze weg zal vrij veel verkeer komen, waaronder veel zware vrachtwagens, met de nodige geluidsoverlast. Dit opgeteld bij de uitbreiding van de randweg, zal met deze verkeersstromen op zo'n korte afstand onmogelijk zijn het gewenste geluidsniveau te bereiken. Ik vraag Rijkswaterstaat dan ook een en ander eens nader te bezien en met een betere oplossing te komen.	De geluidsbelastingen zijn berekend met de Standaard Rekenmethode II (SRM II) volgens het wettelijk vastgesteld Reken en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï. Daarvoor wordt bij de verschillende jaren de daarbij specifieke omgevingskenmerken en de ligging van de woning ingevoerd. Zo ook de ligging van het huidige en het toekomstige tracé met de daarbij behorende hoogtes. De in het Tracébesluit opgenomen afstanden corresponderen met de Tracébesluit-kaarten. De woningen aan de Sliffertsestraat liggen inderdaad dicht bij de weg dan de geconcentreerde eerstelijnsbebouwing van Zeelst. De geluidsbelasting na reconstructie is 49 en 52 dB(A) op respectievelijk de begane grond en de 1^e verdieping. Vanwege het feit dat de geluidsbelasting in 1986 meer dan 55 dB(A) bedroeg, is de grenswaarde volgens de Wet geluidhinder 50 dB(A). Voor de 1e verdieping wordt een hogere waarde vastgesteld. De streefwaarde van 55 dB(A) volgens het Standpunt wordt niet overschreden. In het Standpunt wordt aangegeven dat indien de geluidsbelasting meer dan 55 dB(A) bedraagt, de eindsituatie per saldo beter is dan de situatie in 1994. Omdat de waarde niet de 55 dB(A) overschrijdt, is de geluidsbelasting in 1994 niet berekend.



Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
2. Er is een viaduct gepland bij de Meerenakkerweg. Deze heeft een lengte van 62 meter. Dit betekent van mijn huis uitgezien een viaduct van 62 meter breed en deze is midden voor mijn huis gepland, ongeveer 30 meter vanaf de perceelgrens. In de lijst van kunstwerken kan ik echter alleen de viaducten over de parallelbanen vinden. Komt er onder de hoofdrijbaan ook nog een viaduct? In de Toelichting heb ik gelezen onder punt 2.5 dat de aansluiting Veldhoven om aanvullende maatregelen vraagt, onder andere afsluiting nabij het viaduct Meerenakkerweg. Bij afsluiting van de Hurksestraat is het logisch gevolg dat de enige aansluiting vanaf het industrieterrein de Hurk komt te liggen bij het nieuwe viaduct Meerenakkerweg. Hiervoor zullen dan ook 2 x 2 rijstroken worden aangelegd, dit mede gezien de breedte van het viaduct. Dit houdt voor ons in dat er binnen de bestaande ruimte voor de hoofdrijbaan ongeveer 60 meter vanaf de perceelgrens twee parallelbanen bij komen met de mogelijkheid van een derde en vierde rijbaan vanuit het viaduct Meerenakkerweg. In totaal komen er dus voor mijn pand geen twee rijbanen bij, maar zes rijbanen met een mogelijke uitbreiding naar acht. Mijn woning en bedrijfsruimte liggen niet 130 meter uit het midden van de bestaande weg, zoals het rapport aangeeft. Straks krijgt ik als gevolg van deze plannen binnen 130 meter van de woning een totaal wegpakket van 13 rijbanen met een mogelijke uitbreiding in de toekomst van nog eens vier banen.	Het viaduct onder de hoofdrijbaan staat niet in het Tracébesluit omdat dit viaduct geen deel uitmaakt van hetgeen de minister op basis van dit besluit wil realiseren. Al voordat dit Tracébesluit zal worden gerealiseerd is de gemeente Eindhoven in 2003 voornemens dit viaduct te bouwen. Daarom gaat dit Tracébesluit uit van de situatie dat er reeds een viaduct is aangelegd in de hoofdrijbaan. Bijgevolg is ook het ontwerp van het aantal rijstroken voor de onderdoorgang Meerenakkerweg een verantwoordelijkheid van de gemeente Eindhoven en Veldhoven. Nu zij voor het bovenstaande initiatiefnemer zijn dienen zij deze plannen via afzonderlijke procedures te realiseren.

Volgnummer: mondeling 3 Kenmerk: - Gedateerd: 17 januari 2002		Afzender: H.W.J. Ansems Backenhagen 6 5655 KZ Eindhoven	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. Ik heb een drietal onduidelijkheden in het Ontwerp-tracébesluit gevonden. Vanwege het kappen van bomen in de wijk Ooievaarsnest zal natuurcompensatie plaatsvinden bij Batadorp en Leenderheide. Ik wil graag zoveel mogelijk natuurcompensatie in mijn eigen omgeving.		Ingevolge de principes van natuurcompensatie behoeven de te compenseren bomen niet binnen hetzelfde gebied te worden teruggeplant. Alleen indien bomen gekapt worden op locaties die vallen binnen de gebieden die door de provincie zijn aangeduid als Groene Hoofstructuur worden zij binnen dat aangewezen natuurcompensatiegebieden teruggeplant. Naast natuurcompensatie op de locaties Leenderheide en Batadorp wordt in totaal 18,2 ha begroeiing teruggeplant langs de weg (zie landschaps- en compensatieplan blz. 21). Een deel hiervan wordt aangeplant langs de weg bij Ooievaarsnest.	
2. De geplande randweg die over de Ulepas gaat lopen zou omhoog lopen, boven maaiveld, klopt dit? De weg hoeft bij de kruising Ulepas niet boven maaiveld omdat daar alleen een fietspad onderdoor loopt. Dit scheelt in de visuele hinder die ik van de weg ondervind.		Uitgangspunt bij het ontwerp is dat alle doorrijhoogten in de bestaande onderdoorgangen gehandhaafd blijven. De Ulepas is op dit moment toegankelijk voor alle verkeer en daarom liggen zowel de hoofdrijbanen als de parallelbanen verhoogd. Overigens is een fietstunnel onder maaiveld in verband met sociale onveiligheid minder gewenst.	
3. Waar kan ik het Onderzoek Luchtkwaliteit inzien, want het ligt nergens ter inzage.		Het rapport Onderzoek Luchtkwaliteit is toegezonden. Een samenvattend overzicht van de resultaten is opgenomen in het (Ontwerp) Tracébesluit.	



Volgnummer: mondeling 4		Afzender: C.L. Verleg Severeind 11 5502 PW Veldhoven	
Kenmerk: -			
Gedateerd: 17 januari 2002			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. In feite zit iedereen de komende jaren nog vaak bij elkaar omdat alle gemeenten zoals Veldhoven, Eindhoven en Waalre hun bestemmingsplannen moeten aanpassen. De komende jaren moet de burger daarna vechten tegen de gewijzigde bestemmingsplannen.		Ingevolge de gewijzigde Tracéwet heeft het Tracébesluit planologische doorwerking. Dit betekent dat voorzover het Tracébesluit strijdig is met bestemmingsplannen het Tracébesluit als vrijstelling geldt conform artikel 19 op de Wet Ruimtelijke Ordening. Voorts zijn de betrokken gemeenten verplicht binnen een jaar nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden hun bestemmingsplannen aan te passen of te herzien overeenkomstig dat Tracébesluit. Dit alles betekent dat met het onherroepelijk worden van het Tracébesluit het planologisch regiem al is vastgelegd	
2. Komen er bij de op- en afritten verkeerslichten? Ik maak mij zorgen over verkeersopstoppingen op de parallelbanen.		De overgang tussen op- en afritten en de kruisende wegen wordt geregeld door verkeerslichten. Deze kruispunten kunnen de geprognosticeerde verkeersstromen verwerken middels de voorgestelde aanpassingen op de kruispunten. De parallelwegen zelf kruisen ongelijkvloers.	

Volgnummer: mondeling 5 Afzender: drs. J. Hegener Koningin Julianalaan 3 5582 JV Waalre Kenmerk: - Gedateerd: 17 januari 2002	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Ik lees in alle stukken niets terug over de Oosttangent en argumenten worden van tafel geveegd. Op verkeerstechnische gronden is de Oosttangent echter 50% van de oplossing om Eindhoven en omgeving van de overlast te verlossen. Kan de minister zorgen voor een duidelijke argumentatie waarom die Oosttangent steeds maar weer wordt afgewezen? Er is sprake van willekeur gezien de wijze waarop dit zomaar van tafel geveegd wordt en daarop verder niet in te gaan.	Zie Algemeen A. Oosttangent.
2. Op de snelweg vanuit Duitsland bij Venlo wordt op het verkeersbord het verkeer richting Amsterdam aangeraden via Eindhoven te rijden in plaats van Nijmegen. Dit punt moet in de discussie meegenomen worden om de overlast in Eindhoven op te lossen.	De route Venlo - Amsterdam is over Eindhoven nagenoeg even lang als over Nijmegen (circa 188 km). Evenals de A67 en A2 bij Eindhoven zijn de A73 en A50 nabij Arnhem/Nijmegen zwaar belast, zodat hieruit niet een duidelijke voorkeur voor de ene of de andere route is af te leiden. Daarnaast dient bedacht te worden dat bewegwijzering die niet aansluit bij het verwachtingspatroon van de weggebruiker en zijn idee over de te volgen route slecht gevolgd zal worden en tot verwarring kan leiden. Bovendien is het aandeel van het verkeer Ruhrgebied-Amsterdam in de verkeershoeveelheden rondom Eindhoven dermate gering (circa 1 à 2%) dat van de voorgestelde wijziging geen substantiële verlichting van de druk op Eindhoven en omstreken mag worden verwacht.



Volgnummer: mondeling 6		Afzender: Milieudefensie Son en Breugel L.K. Becking Australielaan 9 5691 JK Son	
Kenmerk: -		Gedateerd: 17 januari 2002	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. Ik ben destijds betrokken geweest bij de Tangente-studie en roep in de herinnering dat de keuzes die destijds gemaakt zijn voor de westkant van Eindhoven in hoge mate bepaald werden door de te lage prognoses die over de randweg zijn bepaald. De studie was gebaseerd op verkeerscijfers uit 1994 en de nieuwsbrief van Rijkswaterstaat in 2001 meldde al dat de prognoses voor 2010 waren achterhaald. Dat is jammer voor een goede beoordeling.		Bij de keuze voor verbreding van de bestaande randweg Eindhoven hebben behalve verkeerskundige effecten ook andere effecten een rol gespeeld, zoals milieuproblemen en aantasting van natuur en landschap bij een alternatieven met nieuwe infrastructuur zoals een oost-tangent. In de Trajectstudie/MER A2/A67 Tangenten Eindhoven zijn alle alternatieven tegen hetzelfde toekomstscenario doorgerekend. Destijds loste een auto(snelweg) ten oosten van Eindhoven de problemen op de bestaande tangenten niet op; verbreding van de bestaande wegen bleef noodzakelijk. Die constatering is bij de huidige inzichten niet anders. Zie ook Algemeen A. Oosttangent.	
2. In hoeverre komt het fijne stof onderzoek ook in deze omgeving aan de orde? Fijne stof wordt niet voldoende in de afwegingen betrokken. Uiteindelijk is het wel zo dat die kanker-verwekkende partikels (PM ¹⁰) toch - zeker bij een hoogliggende omgeving - behoorlijk hun werk gaan doen. Ik vind het jammer dat daar te weinig aandacht aan wordt geschonken ten nadele van de gezondheid van de omwonenden over een langere periode.		Het onderzoek naar luchtkwaliteit is uitgevoerd conform de Europese Richtlijn ter zake en getoetst aan het Besluit Luchtkwaliteit. Fijne stof (PM ¹⁰) maakt deel uit van dit onderzoek. Gebleken is dat voldaan wordt aan de normen van genoemd Besluit, ook voor fijne stof.	



Volgnummer: mondeling 7		Afzender: A. Huijbrechts Heikantstraat 17 e 5581 VB Waalre	
Kenmerk: -			
Gedateerd: 17 januari 2002			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. In 1999 zijn de getallen herzien. Hierna heeft men niet opnieuw de oosttangent in overweging genomen en dat vind ik zeer merkwaardig want daaruit is gebleken dat er voldoende verkeer was om ook die oosttangent weer opnieuw te bekijken. Deze kan namelijk zeker een zeer grote ontlasting geven van het verkeer aan de westkant en de zuidkant van de randweg. Ik wil dat dit meegenomen wordt in de overweging en dat er goed gekeken wordt naar een oplossing langs de noordoostkant van Eindhoven en Helmond, voor alle duidelijkheid betreft het hier de grote ruit.		Bij de keuze voor verbreding van de bestaande Randweg Eindhoven hebben behalve verkeerskundige effecten ook andere effecten een rol gespeeld, zoals milieuproblemen en aantasting van natuur en landschap bij een alternatieven met nieuwe infrastructuur zoals een oosttangent. In de trajectstudie/MER A2/A67 Tangenten Eindhoven zijn alle alternatieven tegen hetzelfde toekomstscenario doorgerekend. Destijds loste een auto(snelweg) ten oosten van Eindhoven de problemen op de bestaande randweg niet op; verbreding van de bestaande wegen bleef noodzakelijk. Die constatering is bij de huidige inzichten niet anders. Zie ook Algemeen A. Oosttangent.	



Volgnummer: mondeling 8		Afzender: Weg Bos Weg F.H.D. Schagen Rijnlaan 27 5691 JG Son	
Kenmerk: -			
Gedateerd: 17 januari 2002			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. Er is hiervoor een NNI (Notitie Nieuwe Infrastructuur) geweest met tussenfasen. Er komen potentieel acht rijkswegen uit op de grote ruit van Eindhoven. Allereerst de A2 verbinding Amsterdam – Maastricht. De kortste weg van Amsterdam naar Maastricht is bij Den Bosch langs de Zuid-Willemsvaart tot Nederweert en daar weer de A2 op. Hiertoe trek ik een rechte lijn tussen Amsterdam en Maastricht. In de BOSE studie (Bereikbaarheid Oostzijde Stadsregio Eindhoven), een studie naar de bereikbaarheid van Zuidoost-Brabant, werd voorgesteld dat er een snelweg moest komen tussen Den Bosch en Helmond. En die is toen rekenkundig afgewezen omdat dat kleine stukje onvoldoende doorstroming gaf. In een eerdere inspraakronde heb ik tegen Rijkswaterstaat gezegd de N266 in ogenschouw te nemen en ook de mogelijkheid van doortrekking van de A58 naar Boxmeer in de toekomst zodat er een aansluiting bij Goch op de Duitse autobaan komt. Het enige commentaar wat ik hierop kreeg is dat "de N266 niet tot het rijkswegennet behoort". Waarom neemt Rijkswaterstaat deze mogelijkheid niet mee in de studie?		Zie Algemeen A. Oosttangent.	
2. De regio Eindhoven is blij dat er eindelijk rust is op de westtangent afgezien van de files. Er zijn geen bouwtoestanden meer en geen verstoppingen meer. En nu gaat de regio weer in een complete verkeerschaos zitten want alles gaat op de schop en tegen de tijd dat het over tien jaar klaar is de weg weer te klein omdat het verkeer weer zodanig gegroeid is en komen er alsnog nieuwe asfaltwegen in het toch kostbare, kleinschalige postzegelnatuurgebiedje. De hele zaak wordt vol gelegd met asfalt en dat vind ik doodzonde. Ik vraag daar graag nog de aandacht voor – ook al is het heel erg laat.		De geconstateerde fileproblematiek, in combinatie met de woon- en leefmilieuproblemen, noodzaken tot een ingreep. De voorkeur en noodzaak van aanpassing van de bestaande westelijke randweg is onder punt 1. van deze reactie reeds aangeduid.	



Volgnummer: mondeling 9		Afzender: Bewonersvereniging Eikenburg - de Roosten R. Mittendorff Jennerlaan 28 5644 DT Eindhoven	
Kenmerk: - Gedateerd: 17 januari 2002			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. Ik spreek namens Bewonersvereniging Eikenburg De Roosten en ik licht een paar hoofdpunten toe uit de schriftelijke reactie die nog volgt. We hebben uitgezocht wat de verkeerstoename op de zuidtangent (tussen Eindhoven en Waalre) zal zijn. Tussen Waalre en Leenderheide zijn er nu vier rijbanen, straks zijn dat er tien. Het verkeer tussen 2004 en 2020 neemt in het akoestisch onderzoek toe met een percentage van 41,8%, zeg maar 40%. De bewonersvereniging concludeert dat de verkeersintensiteiten hogelijk onderschat worden en verzoekt daarom een hernieuwd akoestisch onderzoek met realistische verkeersintensiteiten en met realistische snelheden en diverse andere punten die daarbij horen.		De verkeersprognoseberekening is uitgevoerd met het begin 2001 opgestelde verkeersmodel voor het Ontwerp-tracébesluit Randweg Eindhoven. Het toekomstscenario gaat uit van (per begin 2001) actuele inzichten in beleid en sociaal-economische ontwikkelingen die aansluiten op regionale en provinciale verwachtingen. Het model is opgezet om prognoses te maken voor de jaren 2010 en 2020. Het verkeersmodel geeft geen jaar-op-jaar prognoses. Daarom is de situatie in 2004 ingeschat door een evenredige verdeling van de groei tussen de in 2000 geregistreerde verkeersintensiteiten en de prognoses 2010. In het gehanteerde toekomstscenario ontwikkelt het vrachtverkeer zich veel sterker dan het personenautoverkeer, het eerste houdt verband met de veronderstelde economische groei, het tweede met de demografische ontwikkeling van Nederland. Meestal, zo ook bij de Randweg Eindhoven, is de nachtperiode maatgevend voor de vraag of de geluidbelasting normen overschrijdt. Het is niet reëel om bij berekening van die geluidbelasting in de nacht uit te gaan van een volledige belasting van de capaciteit van de weg.	
2. Het tweede hoofdpunt betreft de toelaatbare norm voor geluidssterkte welke 55 dB(A) is. Een nieuwe weg heeft de voorkeursgrens van 50 dB(A). De gemeenten Veldhoven, Eindhoven en Waalre hebben in de eerdere inspraakronde ook gevraagd 50 dB(A) als grenswaarde toe te passen. De randweg loopt tamelijk dichtbij stedelijk gebied, het is een permanente en continue last en hinder voor de omwonenden en het maakt een onderdeel uit van drie rijkswegen die drie havens verbinden met het achterland en distributiecentra. Het is nu een eenmalige mogelijkheid, vooral voor de gemeenten maar ook voor het rijk, om hier een grondige oplossing voor te bedenken. Vandaar dat de bewonersvereniging pleit voor 50 dB(A) en ze maakt bezwaar tegen de toepassing van 55 dB(A) omdat 50 dB(A) ook binnen de wet mogelijk is. Het is algemeen bekend dat gezondheidsschade niet optreedt bij geluidssterktes beneden 50 dB(A), bij 55 dB(A) dus wel.		Voor de kanttekeningen t.a.v. het aspect geluid wordt verwezen naar de schriftelijke inspraak met volgnr. 22 waar deze vraagpunten uitgebreid zijn beschreven en van een commentaar zijn voorzien.	



Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
3. Het derde hoofdpunt betreft het niet aanbrengen van geluidswerende voorzieningen of het zeer beperkt aanbrengen ter noordzijde van de A2/A67 richting Eikenburg De Roosten. De weg ligt daar zes meter verhoogd, er is vaak wind uit het zuiden, zuidoost, zuidwest en continue rijdt er zwaar vrachtverkeer. Dit geeft voldoende redenen om geluidswerende maatregelen te treffen en als de 50 dB(A) wordt toegepast zullen deze maatregelen er ook komen.	Zie antwoord bij schriftelijke inspraakreactie nr 22.
4. Ik wil ook nog twee andere punten van bezwaar aan de orde stellen. Er is maar een echte goede oplossing voor deze randweg: een tunnel. Nu is de mogelijkheid om het probleem op te lossen door een tunnel te graven van Batadorp tot en met Leenderheide. Ik maak bezwaar tegen de verhoogde ligging en tegen de voorstellen van de gemeente Eindhoven om de randweg bij voorkeur verhoogd aan te leggen in plaats van op maaiveld. De overlast wordt eenvoudigweg afgewenteld op de omliggende wijken en bewoners en dat vind ik een trieste zaak.	Zie Algemeen C. Tunnelvariant.
5. Ik stel voor om al het verkeer 70 km/uur te laten rijden, dat scheelt slechts vier minuten reistijd. Door deze snelheidsbeperking neemt de verkeersdoorstroming toe en de uitstoot van schadelijke stoffen is stukken minder bij 70 km/uur dan bij 120 km/uur. Het Ontwerp-tracébesluit stelt juist het omgekeerde voor; 120 km/uur om lekker door te kunnen rijden.	De ontwerpsnelheid van 120 km/uur volgt uit het Standpunt waar is aangegeven dat in verband met de scheiding van doorgaand en overig verkeer en een nadrukkelijke keuze om deze scheiding ook te laten doorwerken in de vormgeving van de hoofdrijbaan als achterlandverbinding en de parallelbaan met een meer stedelijke functie, wordt gekozen voor een ontwerpsnelheid van in principe 120 km/uur en op de parallelbaan in principe 80 km/uur.



Volgnummer: mondeling 10 Kenmerk: - Gedateerd: 17 januari 2002		Afzender: Stichting Souting Stratum M. de Groot Heihoefpad 10 5644 AZ Eindhoven	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. Ik spreek namens de Stichting Scouting Stratum. Er ligt een bijna nieuwe blokhut tussen de verlengde Roostenlaan en het knooppunt Leenderheide. Deze vindt spreker nergens terug op geen enkele tekening, alsof hij niet bestaat. De blokhut zijn ze nog aan het inrichten en gevreesd wordt voor de overgang A67/A2 die daar nu wordt aangelegd en een geluidsscherm aan de zijkant dat exact bij de blokhut zal ophouden. Dat gaat allerlei geluidsoverlast veroorzaken.		De blokhut staat niet op tekening, omdat ten tijde van de aanmaak van de ondergronden t.b.v. de Ontwerp-tracébesluit-tekeningen de blokhut (nog) niet was gebouwd. Tijdens de bouw van de blokhut is gekeken of de opstal binnen het tracé viel. Daar dit niet het geval was, is de tekening niet meer aangepast.	
2. Aan de onderkant van de talud is de randweg gepland en dat is gevaarlijk voor de kinderen die daar spelen, zowel in het kader van de veiligheid als het geluid. Het is een bron van zorg.		Afscherming terrein kan op zelfde wijze als bestaand geschieden. Momenteel is er tussen het scoutingterrein en de weg een fietspad, bermsloot en talud gelegen; dit blijft ongewijzigd.	
3. Daarnaast moeten we grond inleveren voor de aanleg van de randweg. Er ligt ook nog een recreatief fietspad tussen de snelweg en de blokhut. Kan het fietspad niet naar de andere kant van de weg zodat er meer ruimte overblijft voor de blokhut?		In principe dient elke parallelweg, elk fietsen/of voetpad wat door de plannen van het project verdwijnen door de veroorzaker te worden hersteld. Dus ook de bestaande fietsroutes. Wel is het mogelijk alternatieven te zoeken, die het mogelijk maken het betreffende gebied te blijven ontsluiten. Deze alternatieven dienen doorgesproken te worden met betrokkenen. Zolang deze alternatieven geen definitieve status hebben worden de bestaande fietsroutes opgenomen in het Tracé Besluit.	

Volgnummer: mondeling 11 Kenmerk: - Gedateerd: 17 januari 2002		Afzender: L. van der Poel Booyenhoek 26 5583 GV Waalre	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. Ik heb een alternatief voor de hoge snelweg gezien en ik vraag u nog eens serieus te kijken naar een verzonken bak met een weg daarboven die het geluid absorbeert. Dit is de kans om het nu te doen.		Het voorgestelde HooggelegenSnelweg-alternatief heeft een zodanige reikwijdte op o.a. het milieu en wijkt zoveel af van het in het Ontwerp-tracébesluit en Standpunt voorgestelde ontwerp dat dit in dit stadium van de procedure niet kan worden ingepast. Een dergelijk alternatief had in de Startnotatiefase moeten worden ingebracht zodat het op al haar (milieu)aspecten, bv. visuele hinder en geluid, had kunnen worden beoordeeld. Ten aanzien van de verdiepte ligging wordt verwezen naar Algemeen C. Tunnelvariant.	



Volgnummer: mondeling 12		Afzender: Fietzersbond Eindhoven M. Daru Winselerhof 56 5625 LZ Eindhoven	
Kenmerk: -			
Gedateerd: 17 januari 2002			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. Ik spreek namens de Fietzersbond Eindhoven en ik pleit ervoor zorgvuldig te kijken naar wat de plannen betekenen voor het fietsverkeer, niet alleen na de definitieve aanleg van een weg of tunnel, maar ook tijdens de werkzaamheden. De non-stop fietsroute tussen Aalst-Waalre en Eindhoven maakt onderdeel uit van het Eindhoven's fietsbeleid en het is dus van belang dat het fietsverkeer ongehinderd plaats kan vinden en dat woon-werkverkeer niet ontmoedigd wordt, bijvoorbeeld bij de Hightech Campus van Philips.		Tijdens de uitvoering van bouwactiviteiten zal overlast ontstaan voor zowel het verkeer op de randweg als voor het kruisend (langzaam) verkeer. In principe worden er geen extra kruisingsmogelijkheden geschapen maar zullen de kruisende verbindingen in takt blijven. Slechts in incidentele situaties zullen, bijvoorbeeld door de sloop van bestaande viaducten, verbindingen tijdelijk volledig worden afgesloten. In die specifieke situatie zal in nauw overleg met de gemeenten naar oplossingen worden gezocht die de overlast zoveel mogelijk beperken. Desondanks zal de kwaliteit van de fietsroutes in een aantal gevallen afnemen. Bouwactiviteiten vereisen nu eenmaal maatregelen waarbij het afstappen van fietsers niet is te voorkomen. Het schoonhouden en blokkeren van routes zal evenwel een bijzonder aandachtspunt vormen tijdens de werkzaamheden.	

Volgnummer: mondeling 13		Afzender: R. Buchholtz Vorsenpoel 13 5283 ZE Boxtel	
Kenmerk: -			
Gedateerd: 17 januari 2002			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1. Ik vraag aandacht voor de geluidsproblematiek. Toen minister Jorritsma in april 1996 de ombouw van de A2 tussen Den Bosch en Eindhoven opende werden de bewoners in Boxtel oost geconfronteerd met een enorme geluidsoverlast. Bij Den Bosch en Eindhoven worden 2 x 4 rijstroken aangelegd, bij Boxtel oost gaat de weg zes meter omhoog, de geluidswal loopt af en er zit een gat van 400 meter. Dit geeft enorme geluids- en gezondheidsproblemen. De geluidshinder is dusdanig hoog en de grenswaarden van fijne stofdeeltjes worden al overschreden. Is Rijkswaterstaat niet verplicht geluidsvoorzieningen te treffen in de omgeving – ook in Boxtel? Ik pleit ook voor een verdiepte ligging van de weg bij Boxtel oost.		De zienswijze heeft geen betrekking op het voorliggend plan maar op de A2, Eindhoven-Den Bosch. Inhoudelijk wordt verder hier niet op ingegaan. Voor genoemd wegvak loopt momenteel een Tracéstudie waarvoor naar verwachting in 2003 de Trajectnota/MER verschijnt.	



Volgnummer: mondeling 14 Kenmerk: - Gedateerd: 17 januari 2002 Afzender: Aalst-Waalre Belang B.G.N.C. van Doormalen Goudbergstraat 52 5583 BD Waalre	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Ten zuiden van Eindhoven in de driehoek Eindhoven, Veldhoven, Valkenswaard ligt een groot probleem, met name in de gemeente Waalre. Het doorgaande verkeer wordt veroorzaakt door de problematiek van de A69. In hoeverre houdt Rijkswaterstaat rekening met de uitslag van de thans lopende onderzoeken? De studie die door de SRE gemaakt is kan nog wel degelijk invloed hebben op de plannen zoals die nu voorliggen.	Tijdens het opstellen van de Trajectnota/MER is beoordeeld of een eventueel te realiseren A69 zou kunnen worden aangesloten op de zuidtangent (knooppunt De Hogt of Prof.Holstlaan). Inmiddels heeft de minister van verkeer en waterstaat haar Standpunt over de Trajectnota/MER A69 vastgesteld. Gekozen is voor het z.g. nulalternatief. In het ontwerp van het Ontwerp-tracébesluit Randweg Eindhoven is gezien de voorkeur voor het nulalternatief geen rekening gehouden met de aanleg van de A69 en een aansluiting op de zuidtangent.
2. Ik mis een grotere internationale kijk op het gebeuren in de regio Eindhoven en verzoek de minister aandacht te schenken aan het noorden van Turnhout, want als u in Turnhout links aanhoudt op Galder rijdt u richting Europoort, houdt u rechts aan naar Gilze Rijen dan kunt u aansluiten bij Gorinchem en dan zou het traject Amsterdam – Maastricht een alternatieve route op kunnen leveren wat de regio Eindhoven een enorme verkeersoverlast bespaart.	In de Trajectnota/MER was het verkeersonderzoek uitgestekt tot over de nationale grenzen.



BIJLAGE 3

Ontwerp Infrastructuur

Ontwerp 4x2

De scheidingsvariant 4x2 is ontworpen op basis van de volgende uitgangspunten/randvoorwaarden:

- de as van de bestaande A2 blijft zoveel mogelijk gehandhaafd;
- het huidige horizontale en verticale alignement wijzigt nagenoeg niet, met uitzondering van het gedeelte ter hoogte van de aansluiting Strijp;
- symmetrische ombouw tot een 2x2-strooks autosnelweg voor het doorgaande lange afstandsverkeer (functie achterlandverbinding), met aan weerszijden een nieuw aan te leggen parallelbaan voor het lokale verkeer;
- de parallelbanen worden voorzien van 2 rijstroken;
- het aantal en de plaats van de bestaande knooppunten en aansluitingen blijft gehandhaafd;
- ten behoeve van de Philips High Tech campus wordt een nieuwe aansluiting ontworpen;
- de knooppunten Batadorp, De Hogt en Leenderheide krijgen een nieuwe vormgeving conform de ROA, met een uitwisseling van het verkeer tussen de A2 met respectievelijk de A58, de A67 west en de A67 oost;
- ten opzichte van de Trajectnota is rekening gehouden met de wijzigingen zoals opgenomen in paragraaf 2.2. van de Toelichting;
- hoofdrijbanen: ten westen van Eindhoven 2 rijstroken met vluchtstrook met een totale verhardingsbreedte van 12 meter, ten zuiden van Eindhoven 3 rijstroken met een totale verhardingsbreedte van 15 meter;
- de middenbermbreedte (tussen de kanten verharding) bedraagt 5,60 meter;
- parallelbanen: 2 rijstroken, pechhavens en waar nodig weefstroken met een totale verhardingsbreedte van 7,25 meter (exclusief weefstroken), ten noorden van de aansluiting Strijp 3 rijstroken, pechhavens en waar nodig weefstroken met een totale verhardingsbreedte van 10,50 meter;
- de tussenbermbreedte (tussen kanten verharding) bedraagt minimaal 10,55 meter;
- het dwarsprofiel van de zijbermen (vanaf kant verharding) ter plaatse van geluidwerende voorzieningen is als volgt:
 - berm met een breedte van 4,05 meter;
 - gereserveerde strook voor geluidwerende voorzieningen met een breedte van 1,00 meter voor een geluidsscherm;
 - een beplantings-/onderhoudsstrook met een breedte van 4 meter;
 - bij talud: talud plus 4 meter onderberm ten behoeve van onderhoud;
 - watergang;
- het dwarsprofiel van de zijbermen (vanaf kant verharding) zonder geluidwerende voorzieningen is als volgt:
 - berm met een breedte van 4,05 meter;
 - bij talud: talud plus 4 meter onderberm ten behoeve van onderhoud;
 - watergang;
- voor taluds tussen de hoofdrijbaan en de parallelrijbaan hebben een helling van 1:2. De taluds in de buitenberm hebben een helling van 1:2.

Gegeven de bovenstaande uitgangspunten is zoveel mogelijk ontworpen conform de ontwerprichtlijnen ROA (A2) en RONA (Randweg Eindhoven en onderliggend wegennet). Daarbij is voor de hoofdrijbanen uitgegaan van een ontwerpsnelheid van 120 km/uur, voor de parallelbanen van een ontwerpsnelheid van 80 km/uur.



De locaties waar wordt afgeweken van de richtlijnen zijn de volgende:

- de horizontale boogstraal van 750 meter ter hoogte van de aansluiting Strijp is te krap volgens de richtlijnen, maar wordt gecompenseerd door de verbreding van de middenberm ter plaatse;

Ontwerp knooppunt Batadorp

Het knooppunt Batadorp is ontworpen met als belangrijkste uitgangspunt de ROA. De straal van de A2 in het knooppunt Batadorp is 500 meter. Dit is te krap in een doorgaande hoofdrijbaan, maar aanvaardbaar omdat de hoofdrijbaan hier deel uit maakt van een knooppunt. Ter compensatie zijn de volgende maatregelen getroffen:

- Bermbreedte zodanig dat het stopzicht is gewaarborgd;
- Adviesnelheid van 100 km/uur.

Ontwerp knooppunt De Hogt

Het knooppunt De Hogt is ontworpen met als belangrijkste uitgangspunt de ROA. De straal van de A2 in het knooppunt de Hogt is 450 meter. Dit is te krap in een doorgaande hoofdrijbaan, maar aanvaardbaar omdat de hoofdrijbaan hier deel uit maakt van een knooppunt. Ter compensatie zijn de volgende maatregelen getroffen:

- Bermbreedte zodanig dat het stopzicht is gewaarborgd;
- Adviesnelheid van 90 km/uur.

Ontwerp knooppunt Leenderheide

Het knooppunt Leenderheide is ontworpen met als belangrijkste uitgangspunt de ROA. De straal van de A2 in het knooppunt Leenderheide is 750 meter. Dit is te krap in een doorgaande hoofdrijbaan, maar wordt gecompenseerd door de verbreding van de middenberm ter plaatse. De verbinding Venlo - Weert v.v. wordt over het verkeersplein geleid.