

Randweg 30-102 Eindhoven
(2e)

Tracébesluit

A2/A67 Randweg Eindhoven



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Rijkswaterstaat

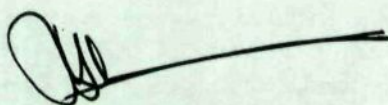
Tracébesluit

Tracébesluit

A2/A67 Randweg Eindhoven

15 januari 2003

de Minister van Verkeer en Waterstaat
in overeenstemming met de
Minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer



Roelf H. de Boer



Gelet op artikel 15, eerste lid van de Tracéwet stel ik, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het Tracébesluit (TB) vast voor de verbreding van de A2/A67 Randweg Eindhoven over het traject dat nu ligt tussen knooppunt Batadorp (A2 km 142,2-Boschdijk/A58 km 13,7 Beatrixkanaal) en knooppunt Leenderheide (A2 km 171,4 –Parkeerplaats Aalsterhut/ A67 km 23,3-Rotonde Leenderheide).

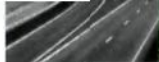
Het TB bestaat uit het hierna onder I te noemen Besluit (I), de daaraan ten grondslag liggende Overwegingen (II) en de Kaarten genummerd 1 tot en met 22.

Dit TB gaat vergezeld van een Toelichting met een aantal Bijlagen.

Het Standpunt van de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 22 mei 2000 naar aanleiding van de Trajectnota/MER Tangenten Eindhoven is als bijlage bij de Toelichting gevoegd.

I BESLUIT

- 1 Het TB voorziet in de ombouw van de bestaande Randweg Eindhoven, autosnelweg A2/A67 van twee rijbanen (2x2 rijstroken) naar vier rijbanen (4x2 en deels 2x2 + 2x3 rijstroken) conform het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) uit de Trajectnota/MER Tangenten Eindhoven, waarin een aantal in dit Besluit, onder punt e) van de Overwegingen genoemde, wijzigingen is doorgevoerd. De twee binnenste rijbanen zijn de hoofdrijbanen die bestemd zijn voor het doorgaande verkeer en kennen geen uitwisseling met het stadsregionale verkeer omdat ze op het betreffende trajectdeel niet aangesloten zijn op andere wegen. De uitwisseling met het Hoofdwegenet vindt plaats in de knooppunten Batadorp (Rotterdam (A58), Amsterdam (A2)), De Hogt (Antwerpen (A67)) en Leenderheide (Maastricht (A2), Venlo (A67)). Dit betreft resp. de bestaande kilometering A2 (km 142,2), A58 (km 13,7), A67 (km 17,6 en 23,3) en A2 (km 171,4). De twee buitenste rijbanen vormen de stedelijk vormgegeven parallelrijbanen voor het stadsregionale verkeer waarop de aansluitingen met het onderliggend wegennet zijn gerealiseerd. Het aantal rijstroken op de rijbanen varieert: de hoofdrijbaan heeft tussen knooppunt Batadorp en knooppunt De Hogt 2x2 rijstroken. Tussen de knooppunt De Hogt en Leenderheide zijn 2x3 rijstroken aanwezig. Op de parallelrijbanen zijn vanaf knooppunt Leenderheide tot aansluiting Strijp/Eindhoven-Centrum 2x2 rijstroken aanwezig. Ten noorden van de aansluiting Strijp zijn op de parallelrijbanen 2x4 rijstroken voorzien. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de Kaarten, behorende bij dit TB.
- 2 De knooppunten Batadorp, De Hogt en Leenderheide worden omgebouwd en krijgen een aan de ROA-richtlijnen (Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen) aangepaste vormgeving, geschikt voor de oplossing met afzonderlijke doorgaande en stedelijk vormgegeven parallelrijbanen. Zie ook de Kaarten behorende bij dit TB.
- 3 De vijf bestaande aansluitingen blijven gehandhaafd, maar worden aangepast aan de nieuwe situatie. Zie ook de Kaarten behorende bij dit TB. Naast de bestaande aansluitingen wordt een extra aansluiting Philips High Tech Campus (PHTC) op de A67 toegevoegd, exclusief ten behoeve van de Philips High Tech Campus (PHTC).



- 4 Het standaard-dwarsprofiel van de autosnelweg bestaat uit vier gescheiden rijbanen. De hoofdrijbaan heeft daarbij 2x2 of 2x3 rijstroken met een vluchtstrook. Op de westtangent, waar 2x2 rijstroken worden aangelegd, is ruimte gereserveerd voor de realisatie van een derde rijstrook. Totale breedte verharding van de hoofdrijbaan bedraagt 12,0 (2x2) resp. 15,0 meter (2x3). De breedte van de middenberm tussen de hoofdrijbanen bedraagt $(2 \times 2,80 =) 5,60$ meter tussen de kanten van de verharding. De breedte van de tussenberm is variabel. Deze is namelijk afhankelijk van de hoogteligging van hoofd- en parallelbanen en bedraagt minimaal 10,55 meter (bij een tweestrooks hoofdrijbaan en een tweestrooks parallelrijbaan) tussen de kanten van de verharding. De rijbaanbreedte van de parallelbanen is 7,25 meter (2x2). Langs de parallelrijbanen worden geen vluchtstroken aangelegd; deze worden wel voorzien van pechhavens. Op plaatsen waar de parallelbanen twee rijstroken telt, ten zuiden van de aansluiting Strijp, is ruimte gereserveerd voor een derde rijstrook. Overigens is het mogelijk in de toekomst realiseren van een derde rijstrook langs hoofd- en/of parallelbaan enkel mogelijk nadat daartoe de geëigende procedure is doorlopen. In het TB is alleen de ruimte voor een derde rijstrook gereserveerd.
- 5 Het ontworpen wegverloop van de hoofdrijbaan volgt zowel in horizontale als in verticale richting vrijwel geheel de bestaande weg. De parallelrijbanen zijn zoveel mogelijk op maaiveld geprojecteerd.
- 6 Voor de realisatie van de nieuwe randweg dient een aantal werkzaamheden te worden uitgevoerd. In algemene zin gaat het om:
- algehele verbreding van het weglichaam;
 - het omleggen van parallelwegen en bermsloten;
 - het amoveren van opstallen (zie punt 7);
 - het verlengen en verleggen van duikers;
 - het aanbrengen van kleine kunstwerken ten behoeve van de waterhuishouding.
- Daarnaast dient een aantal kunstwerken te worden gerealiseerd, vervangen, verbreed of verlengd. In onderstaand overzicht zijn de globale afmetingen van deze kunstwerken weergegeven. In dit overzicht is tevens verwezen naar de Kaarten, behorende bij dit TB. Bij nieuw te realiseren en te vervangen kunstwerken, zijn de nieuwe afmetingen gegeven. Bij te verbreden of te verlengen kunstwerken is de verbreding respectievelijk de verlenging weergegeven. Voor een nadere toelichting met betrekking tot te wijzigen of aan te leggen infrastructuurle voorzieningen wordt verwezen naar de Kaarten, behorende bij dit TB.

Kunstwerk (tussen haakjes kaartnummer)	Km*	Lengte [m]	Breedte [m]	Doorvaart- hoogte [m]	Doorrij- hoogte [m]
Viaduct hoofdrijbaan Den Bosch > Maastricht/Venlo aanbrengen (5)	0.300	109	25,40		4,60
Viaduct parallelbaan Den Bosch > Maastricht/Venlo aanbrengen (5)	0.600	125	15,60		4,60
Zuidelijk spoorviaduct verbreden (5)	1.150	71,50	3,45		6,80
Viaduct in de verbindingsweg Tilburg > Eindhoven/Den Bosch over de verbindingsweg Tilburg > Maastricht/Venlo aanbrengen (6)	n.v.t.	130	13,60		4,60
Viaduct in de verbindingsweg Tilburg > Eindhoven/Den Bosch over de verbindingsweg Maastricht/Venlo > Tilburg aanbrengen (6)	n.v.t.	57	13,60		4,60
Viaduct in de verbindingsweg Tilburg > Eindhoven/Den Bosch over de hoofdbaan en parallelbaan Eindhoven/Den Bosch > Maastricht/Venlo (6)	1.700	178	13,60		4,60
Viaduct in verbindingsweg Maastricht/Venlo > Tilburg aanbrengen (7)	1.950	116	23,30		4,60
Viaduct in parallelbaan Eindhoven/Den Bosch > Maastricht/Venlo aanbrengen (7)	2.500	103	14		4,60
Viaduct in de verbindingsweg hoofdrijbaan Maastricht/Venlo > Eindhoven/Den Bosch aanbrengen (7)	2.650	125	19,15		4,60
Viaducten over Oirschotsedijk aanbrengen (8)	3.375	45	19,10		4,60
		45	18,70		4,60
Viaducten in Anthony Fokkerweg vervangen en verlengen (8)	4.325	108	16,90		4,60
		108	18,30		4,60
Viaduct in verbindingsweg parallelbaan Tilburg/Den Bosch > Eindhoven Strijp aanbrengen (10)	6.000	101	13,70		4,60
Tunnel in parallelbanen over Welschapsedijk aanbrengen (11)	6.850	11	15,80		4,20
		11	20,35		4,20
Brug in parallelbanen over Beatrixkanaal aanbrengen (11)	7.075	40	19,60	6,35	
		63	22,75	6,35	
Viaduct in parallelbanen over Noord-Brabantlaan verbreden (11)	7.425	58,80	7,25		4,45
		60	7,35		4,45
Viaduct in parallelbanen over Meerenakkerweg aanbrengen (12)	8.170	62	16,25		4,60
		62	15,80		4,60
Viaduct in hoofdrijbanen vervangen over Cranendonk (13)	9.050	60	19,50		4,40
		60	19,70		4,40
Viaduct in parallelbanen aanbrengen over Cranendonk (13)	9.050	60	15,80		4,40
		60	16,05		4,40
Viaduct in hoofdrijbanen vervangen over Meerveldhovenseweg (13)	9.625	54	20,25		4,50
		54	19,50		4,50
Viaduct in parallelbanen aanbrengen over Meerveldhovenseweg (13)	9.625	54	15,45		4,50
		54	16,10		4,50
Viaduct in hoofdrijbanen vervangen over Ulenpas (13)	10.250	32	18,85		4,60
		32	23,50		4,60
Viaduct in parallelbanen aanbrengen over Ulenpas (13)	10.250	32	19,65		4,60
		32	19,00		4,60
Viaduct in O.L. Vrouwedijk vervangen en verlengen (14)	n.v.t.	77	15,50		4,60
Fly-over in verbindingsweg parallelbaan Tilburg/Den Bosch > Maastricht aanbrengen (16)	10.900	564	15,20		n.v.t.
Viaduct in verbindingsweg Venlo > Antwerpen over verbindingsweg Antwerpen > Tilburg/Den Bosch aanbrengen (15,16)	n.v.t.	67	16,20		4,60
Viaduct in hoofdrijbaan Maastricht/Venlo > Tilburg/Den Bosch over verbindingsweg Antwerpen > Tilburg/Den Bosch aanbrengen (15)	10.850	68	17,10		4,60
		52	20,70		4,60
Brug in parallelbaan Venlo/Maastricht > Tilburg/Den Bosch aanbrengen (16)	11.175	123	12,20	n.v.t.	
Fly-over in verbindingsweg Venlo/Maastricht > Antwerpen over de Dommel en over de hoofdbaan Venlo/Maastricht > Tilburg/Den Bosch aanbrengen (16)	11.175	218	19,30	n.v.t.	4,60
Brug over de Dommel in hoofdbaan Venlo/Maastricht (Tilburg/Den Bosch aanbrengen (16)	11.175	117	15,60	n.v.t.	
		117	20,10		
Brug over de Dommel in verbindingsweg Antwerpen > parallelbaan Venlo/Maastricht aanbrengen (16)	11.175	155	11,95	n.v.t.	
Brug over de Dommel in verbindingsweg Antwerpen > hoofdbaan Venlo/Maastricht aanbrengen (16)	11.175	130	11,85	n.v.t.	
Viaduct in aansluiting Philips aanbrengen (17)	12.050	100	10,70		4,60
Viaduct in hoofdrijbanen vervangen over Prof. Holstlaan (18)	13.000	58	18,85		4,30
		58	18,85		4,30
Viaduct in parallelbanen aanbrengen over Prof. Holstlaan (18)	13.000	58	15,45		4,30
		58	16,80		4,30



Kunstwerk (tussen haakjes kaartnummer)	Km*	Lengte [m]	Breedte [m]	Doorvaart- hoogte [m]	Doorrij- hoogte [m]
Viaduct in hoofdrijbanen vervangen over Gestelsestraat (18)	13.775	28,25	18,85		4,30
		28,25	18,85		4,30
Viaduct in parallelbanen aanbrengen over Gestelsestraat (18)	13.775	28,25	15,45		4,30
		28,25	16,80		4,30
Brug in hoofdbaan aanbrengen over de Tongelreep (18)	13.990	23	19,15	n.v.t.	
		23	18,85		
Brug in parallelbanen aanbrengen over de Tongelreep (18)	13.990	23	20,40	n.v.t.	
		23	19,00		
Viaduct in hoofdrijbanen vervangen over Aalsterweg (19)	14.300	60	19,15		4,30
		60	19,25		4,30
Viaduct in parallelbanen aanbrengen over Aalsterweg (19)	14.300	60	15,45		4,30
		60	16,80		4,30
Viaduct in parallelbanen over Roostenlaan aanbrengen (19)	17.950	32	15,45		4,20
		32	15,85		4,20
Viaduct in hoofdbaan Maastricht > Tilburg/Den Bosch aanbrengen (20)	15.450	78	20,10		4,60
		85	16,25		4,60
Viaduct in verbindingsweg Leenderheide > Maastricht aanbrengen (20)	16.000	48	22,75		4,60
		62	18,30		4,60

* aangegeven is de op de kaarten vermelde werkkilo met ring

Uitmeetbepaling:

Gelet op de nauwkeurigheid waarmee het ontwerp is uitgewerkt, kan het definitieve ontwerp hiervan met de volgende marges afwijken: 1,0 m omhoog of omlaag en 2,0 m naar weerszijden. Van deze uitmeetbepaling zal slechts dan gebruik worden gemaakt wanneer voor of tijdens de uitvoering van de ombouw blijkt dat de maatvoering zoals opgenomen in het TB in praktijk voor praktische problemen zal zorgen. De effecten op het gebied van geluidhinder van het definitieve ontwerp mogen niet het gevolg hebben dat de vastgestelde grenswaarden voor de geluidsbelasting worden overschreden.

Flexibiliteitsbepaling:

Voorts geldt dat indien verdere technische uitwerking dat vereist of het beschikbaar komen van innovatieve uitvoeringswijzen en/of kostenbesparende methoden dat wenselijk maakt, van het weergegeven ontwerp kan worden afgeweken.

- A) De lengte- en breedtematen genoemd in kolom 3 en 4 van bovenstaande tabel zijn maximale maten. Indien kan worden volstaan met een kleiner ruimtebeslag (lengte en/of breedte zal zulks reden kunnen zijn voor gewijzigde uitvoering).
- B) De doorrijhoogte genoemd in kolom 6 van de bovenstaande tabel betreft een minimummaat.
- C) Daarnaast is wijziging mogelijk die betrekking heeft op:
 - de lengte en dwarsprofielen van de weg zoals opgenomen op de tracekaarten;
 - de grens van een bestemming of aanduiding;
 - de situeringseisen van de kunstwerken als opgenomen op de tracekaarten;
 - de situeringseisen van de wegen als aangegeven op de plankaarten.
- D) Het onder a, b en c genoemde afwijkingen zijn alleen toelaatbaar onder de nadrukkelijke voorwaarde dat:
 - de situering en dwarsprofiel van de tracégedeelten niet meer dan 2 meter mag afwijken;
 - de hoogteligging van de rijbaan niet meer dan 1 meter mag afwijken;
 - de bouwhoogten van de kunstwerken als aangegeven op de plankaarten niet meer dan 1 meter mag afwijken;
 - de situering als weergegeven in de tabel "Kunstwerken" niet meer dan 2 meter mag afwijken.



- het ontwerp binnen de begrenzing van het Tracebesluit zoals op de plankaarten is aangeduid met plangrens kan worden uitgevoerd;
- met het ontwerp niet de in het TB vastgestelde grenswaarden voor geluid worden overschreden
- geen afbreuk wordt gedaan aan de functionaliteit van het (kunst)werk;
- voor het overige geen negatieve gevolgen voor de omgeving door de afwijking worden veroorzaakt.

De betreffende gemeenten dienen met bovenstaande flexibiliteitsbepaling rekening te houden bij hun vaststelling of herziening van het bestemmingsplan overeenkomstig het Tracébesluit, bijvoorbeeld door middel van het opnemen van wijzigingsbevoegdheden in het bestemmingsplan.

- 7 Voor de realisatie van het verbreden van de Randweg dienen de volgende woningen, bedrijven en overige opstallen, te worden aangekocht/ geamoveerd (de te amoveren opstallen zijn op de Kaarten, behorende bij dit TB, middels arcering aangegeven). Het betreft woningen, tenzij uitdrukkelijk anders is aangegeven:

Straat	Huisnummer(s)
Gemeente Eindhoven	
Mispelhoefstraat	24 (woning)
Welschapsedijk	160 en 215 (woningen, tevens bedrijf)
Vensedijk	1 (opstal op Philips van Lenneppark)
Roostenlaan	309 (opstal op terrein Eindhovense Manege)
Gemeente Veldhoven	
De Run	4228 (woning, tevens bedrijf)
Gemeente Waalre	
Gestelsestraat	115 (woning)
Laarstraat	46 (opstal)

Het Rijk zal zich inspannen om, in overleg met betrokkenen, te komen tot oplossingen voor herhuisvesting van noodzakelijk te verplaatsen bedrijven. Met de betrokken eigenaren en bedrijven is het noodzakelijk overleg reeds opgestart teneinde te komen tot oplossingsrichtingen. De resultaten van de gesprekken zijn hieronder vermeld.

Adres	Resultaat verkennende gesprekken
Mispelhoefstraat 24, Eindhoven	Inmiddels geamoveerd. Eigendom van gemeente Eindhoven. Overleg over aankoop is opgestart.
Welschapsedijk 160, Eindhoven	Leegstaand gemeentelijk eigendom. Overleg over aankoop is opgestart.
Welschapsedijk 215, Eindhoven	Overleg is opgestart. In overleg met gemeente Eindhoven wordt naar oplossing gezocht.
Vensedijk 1, Eindhoven	Oplossing wordt, in overleg met gemeente, gezocht bij herinrichting Philips van Lenneppark.
Roostenlaan 309, Eindhoven	Overleg is opgestart. Oplossing is binnen bestaande eigendom mogelijk.
De Run 4228, Veldhoven	Overleg is opgestart. Verzoek tot hervestiging is met gemeente besproken, maar lijkt problematisch.
Gestelsestraat 115, Waalre	n.v.t., reeds eigendom van het Rijk.
Laarstraat 46, Waalre	Op basis van gevoerde gesprekken is het wegontwerp aangepast. Gesprekken zijn nog gaande maar oplossing lijkt haalbaar.



- 8 Als wegverharding zal op de hoofdrijbanen, parallelrijbanen en verbindingswegen van de A2 en A67 over het gehele weggedeelte in principe een wegdek worden toegepast met de akoestische kwaliteiten van zogenaamd dubbellaags ZOAB (DZOAB). Alleen op de westelijke oprit en de oostelijke afrit ter hoogte van de aansluiting Veldhoven is een wegdek toegepast met de akoestische kwaliteiten van enkellaags ZOAB. Op het onderliggend wegennet wordt ter hoogte van de Karel de Grotelaan, oostelijk van de A2, een wegdek toegepast met de akoestische kwaliteiten van steenmastiekasfalt 0/6 (SMA 0/6). Het Ministerie van VROM heeft zich akkoord verklaard met het toepassen van de wegdekcorrectiefactoren van enkellaags ZOAB, DZOAB en SMA 0/6 bij de berekeningen van wegverkeerslawaaï (brief VROM d.d. 25.10.2000, kenmerk IMH-Nw/SCH/L 171 00 0002S).
- 9 Op grond van de Wet geluidhinder zullen op een aantal plaatsen langs de weg geluidwerende voorzieningen worden aangebracht. De hoogte van de geluidwerende voorzieningen is gemeten t.o.v. de hoogte van de naastliggende wegverharding.

Omgeving	Locatiescherm	Hoogte [m]	Lengte [m]
Aan de westzijde van de rijksweg A2 ter hoogte van de Sliffertsestraat	parallelbaan	2	620
	parallelbaan/afrit	4	580
	parallelbaan	4	150
	oprit	4	220
Aan de oostzijde van de rijksweg A2 ter hoogte van de wijk Lievendaal	parallelbaan/oprit	8	870
	parallelbaan	8	130
Aan de oostzijde van de rijksweg A2 ter hoogte van de wijk Genderbeemd	hoofdrijbaan	3	720
	parallelbaan/oprit	2	990
Aan de oostzijde van de rijksweg A2 ter hoogte van de wijk Ooienvaarsnest/Hanevoet	hoofdrijbaan	6	1.450
	parallelbaan/afrit	3	1.100
Aan de westzijde van de rijksweg A2 ter hoogte van de wijk Zeelst	hoofdrijbaan	6	1.360
	parallelbaan	4	1.560
		5	50
Aan de westzijde van de rijksweg A2 ter hoogte van de wijk Oranjebuurt	parallelbaan/afrit	3	400
Aan de westzijde van de rijksweg A2 ter hoogte van de Meerveldhoven	hoofdrijbaan	3	360
	parallelbaan	3	425
	oprit	2	380
Aan de noordzijde van de rijksweg A67 ter hoogte van het St. Joseph Ziekenhuis	hoofdrijbaan	3	400
Aan de zuidzijde van de rijksweg A2/A67 ter hoogte van de wijk Voldijn	parallelbaan/afrit	8	1.480
	parallelbaan	8	350
Aan de zuidzijde van de rijksweg A2/A67 ter hoogte van de wijk Ekenrooi	parallelbaan/oprit	2	1.140
	hoofdrijbaan	2	650
Aan de noordzijde van de rijksweg A2/A67 ter hoogte van de Aalster en	hoofdrijbaan	2	825



Voor de motivering van de schermen wordt verwezen naar de Overwegingen (II) bij dit TB en naar het 'Akoestisch onderzoek A2 Randweg Eindhoven' van september 2001, als bijlage 6 bijgevoegd aan de Toelichting op dit TB. Vanwege het beperken van de omvang van het ruimtebeslag is gekozen om voor alle locaties, waar geluidwerende voorzieningen moeten worden geplaatst, deze uit te voeren in de vorm van schermen.

- 10 Op grond van de Wet geluidhinder (artikel 87 f en 87g) worden bij de vaststelling van het Tracébesluit de volgende ten hoogst toelaatbare waarden vastgesteld. Deze waarden zijn gebaseerd op het "Akoestisch onderzoek A2 Randweg Eindhoven" van september 2001, als bijlage 6 bijgevoegd aan de Toelichting op dit TB. Dit rapport is gelijk aan het akoestisch rapport behorende bij het OTB, met dien verstande dat ten behoeve van het TB een tweetal errata (maart 2002 resp. december 2002) zijn opgesteld. Het erratum van maart 2002 is als bijlage 6A toegevoegd aan de Toelichting op dit TB. Dit erratum heeft betrekking op een herberekening ten behoeve van een tweetal locaties, hetgeen tot vermindering van het aantal hogere waarden heeft geleid, en bevat verder aanvullende informatie over de verkeersverdeling over het etmaal. Het erratum van december 2002 is als bijlage 6B toegevoegd aan de Toelichting op dit TB. Dit erratum heeft betrekking op een herberekening, veroorzaakt door de gewijzigde situering van de door de gemeente Eindhoven in 2003/2004 nog te realiseren onderdoorgang Meerenakkerweg. De herberekening toont aan dat de hiervoor noodzakelijke beperkte wijziging van het lengteprofiel van de hoofd- en parallelbanen geen akoestische gevolgen heeft. In het Standpunt is opgenomen dat gestreefd wordt om terug te gaan naar een geluidsbelasting van 55 dB(A). Indien dit niet gehaald wordt is de eindsituatie per saldo beter dan de situatie in 1994. De toets is conform de TN/MER uitgevoerd tot op 4,5 m waarneemhoogte bij woningen en tot op de bovenste geluidsgevoelige bouwlaag bij flats.

GEMEENTE EINDHOVEN RIJKSWEG 2									
Adres				Geluidsbelasting					
Straatnaam	NR.	Postcode	Waar- neem hoogte	Situatie 1986	Vast- gestelde hogere waarde	Heer- sende waarde 2004	Grens waarde conform Wgh.	Situatie 1994	Hogere waarde
DE SCHAKEL	200	5651 GL	4,5	60	63	61	61	64	64
NIEUWE ACHTSE HEIDE	70	5657 AE	1,5	58	-	60	50	62	62
			4,5	60	-	61	50	64	64
NIEUWE ACHTSE HEIDE	72	5657 AE	1,5	57	-	59	50	61	61
			4,5	59	-	60	50	63	63
VENSEDIJK	5	5657 AK	1,5	61	-	63	50	65	64
			4,5	63	-	65	50	67	66
MISPELHOEFSTRAAT	26	5651 GL	1,5	55	-	56	50	59	57
			4,5	57	-	59	50	61	59
SCHELTEMAWEG	46	5652 XG	11	57	-	55	50	-	52
SCHELTEMAWEG	48	5652 XG	11	57	-	55	50	-	52
SCHELTEMAWEG	64	5652 XG	11	57	-	55	50	-	52
SCHELTEMAWEG	66	5652 XG	11	57	-	55	50	-	52
SCHELTEMAWEG	50	5652 XG	14	58	-	56	50	-	52
SCHELTEMAWEG	52	5652 XG	14	58	-	56	50	-	52
SCHELTEMAWEG	54	5652 XG	14	58	-	56	50	-	52
SCHELTEMAWEG	68	5652 XG	14	58	-	56	50	-	52
SCHELTEMAWEG	70	5652 XG	14	58	-	56	50	-	52
SCHELTEMAWEG	72	5652 XG	14	58	-	56	50	-	52
BOUVIGNE	31	5653 LE	4,5	55	-	58	50	-	52
			7,5	56	-	59	50	-	52
HERLAER	48	5653 KN	4,5	50	-	54	50	-	52
			7,5	56	-	60	50	-	52
HERLAER	50	5653 KN	4,5	56	-	59	50	-	52
HERLAER	52	5653 KN	4,5	49	-	52	50	-	51
			7,5	56	-	60	50	-	52
HERLAER	54	5653 KN	4,5	54	-	58	50	-	52
			7,5	56	-	59	50	-	51
BINCKHORST	1	5655 JH	4,5	58	-	61	50	-	53
			7,5	61	-	64	50	-	56
ELSWOUT	22	5655 JS	4,5	53	-	57	50	-	52
			7,5	56	-	59	50	-	54
ELSWOUT	23	5655 JR	4,5	57	-	60	50	-	55
			7,5	58	-	62	50	-	56
ELSWOUT	24	5655 JS	1,5	54	-	58	50	-	52
			4,5	57	-	61	50	-	55
			7,5	58	-	62	50	-	57
ELSWOUT	26	5655 JS	1,5	54	-	57	50	-	52
			4,5	57	-	60	50	-	55
			7,5	58	-	61	50	-	57
ELSWOUT	28	5655 JS	1,5	54	-	58	50	-	52
			4,5	57	-	61	50	-	55
			7,5	58	-	61	50	-	57
ELSWOUT	30	5655 JS	1,5	54	-	57	50	-	52
			4,5	57	-	60	50	-	55
			7,5	58	-	61	50	-	57
HERINKHAVE	4	5655 JL	4,5	57	-	60	50	-	52
HERINKHAVE	6	5655 JL	4,5	56	-	60	50	-	53
			7,5	58	-	61	50	-	55
HERINKHAVE	11	5655 JL	4,5	54	-	57	50	-	53
			7,5	7	-	60	50	-	54
HERINKHAVE	14	5655 JL	4,5	56	-	60	50	-	53
			7,5	60	-	63	50	-	55
HERINKHAVE	15	5655 JL	4,5	54	-	57	50	-	52
			7,5	56	-	60	50	-	54
HERINKHAVE	16	5655 JL	4,5	57	-	60	50	-	53
			7,5	60	-	63	50	-	55
HERINKHAVE	18	5655 JL	4,5	56	-	59	50	-	53
			7,5	60	-	63	50	-	55

GEMEENTE EINDHOVEN RIJKSWEG 2									
Adres		Geluidsbelasting							
Straatnaam	NR.	Postcode	Waar- neem hoogte	Situatie 1986	Vast- gestelde hogere waarde	Heer- sende waarde 2004	Grens waarde conform Wgh.	Situatie 1994	Hogere waarde
HERINKHAVE	20	5655 JL	4,5	56	-	59	50	-	54
HERINKHAVE	21	5655 JL	4,5	55	-	58	50	-	53
			7,5	58	-	61	50	-	55
ONTGINNINGWEG	1	5655 JE	4,5	54	-	58	50	-	53
			7,5	57	-	61	50	-	55
ONTGINNINGWEG	3	5655 JE	4,5	52	-	56	50	-	52
			7,5	56	-	60	50	-	54
SOETENDAAL	11	5655 JP	4,5	56	-	60	50	-	54
			7,5	58	-	61	50	-	55
SOETENDAAL	13	5655 JP	4,5	56	-	60	50	-	54
			7,5	58	-	61	50	-	55
SOETENDAAL	15	5655 JP	4,5	56	-	60	50	-	54
			7,5	58	-	61	50	-	55
SOETENDAAL	17	5655 JP	4,5	56	-	60	50	-	54
			7,5	57	-	61	50	-	56
SOETENDAAL	19	5655 JP	4,5	56	-	60	50	-	54
			7,5	57	-	61	50	-	56
SOETENDAAL	21	5655 JP	4,5	56	-	60	50	-	54
			7,5	57	-	61	50	-	56
SOETENDAAL	23	5655 JP	4,5	56	-	60	50	-	54
			7,5	57	-	61	50	-	56
TWICKEL	14	5655 JJ	4,5	54	-	58	50	-	52
			7,5	56	-	60	50	-	54
TWICKEL	16	5655 JJ	1,5	51	-	55	50	-	51
			4,5	55	-	58	50	-	54
			7,5	58	-	62	50	-	56
TWICKEL	18	5655 JJ	4,5	53	-	57	50	-	53
			7,5	57	-	60	50	-	55
TWICKEL	20	5655 JJ	4,5	54	-	57	50	-	54
			7,5	57	-	61	50	-	56
TWICKEL	22	5655 JJ	4,5	52	-	56	50	-	55
			7,5	58	-	61	50	-	57
TWICKEL	24	5655 JJ	4,5	52	-	56	50	-	55
			7,5	58	-	62	50	-	58
TWICKEL	26	5655 JJ	1,5	50	-	53	50	-	52
			4,5	55	-	59	50	-	55
			7,5	60	-	63	50	-	59
TWICKEL	28	5655 JJ	1,5	51	-	54	50	-	51
			4,5	56	-	59	50	-	55
			7,5	60	-	63	50	-	58
TWICKEL	30	5655 JJ	1,5	52	-	55	50	-	51
			4,5	56	-	60	50	-	55
			7,5	60	-	64	50	-	58
TWICKEL	31	5655 JK	4,5	51	-	55	50	-	52
			7,5	57	-	60	50	-	55
TWICKEL	32	5655 JJ	1,5	53	-	56	50	-	51
			4,5	57	-	60	50	-	54
			7,5	60	-	63	50	-	57
TWICKEL	33	5655 JK	4,5	51	-	54	50	-	51
			7,5	56	-	59	50	-	54
TWICKEL	34	5655 JJ	4,5	56	-	60	50	-	53
			7,5	60	-	63	50	-	56
TWICKEL	35	5655 JK	4,5	51	-	54	50	-	52
			7,5	56	-	59	50	-	54
TWICKEL	36	5655 JJ	4,5	57	-	60	50	-	54
			7,5	60	-	63	50	-	56
TWICKEL	37	5655 JK	4,5	51	-	55	50	-	52
			7,5	56	-	60	50	-	54
TWICKEL	38	5657 JJ	4,5	57	-	60	50	-	53

GEMEENTE EINDHOVEN RIJKSWEG 2									
Adres				Geluidsbelasting					
Straatnaam	NR.	Postcode	Waarnem hoogte	Situatie 1986	Vast-gestelde hogere waarde	Heer-sende waarde 2004	Grens waarde conform Wgh.	Situatie 1994	Hogere waarde
			7,5	60	-	63	50	-	55
TWICKEL	39	5655 JK	4,5	51	-	55	50	-	52
			7,5	56	-	60	50	-	54
TWICKEL	40	5655 JJ	4,5	58	-	61	50	-	52
			7,5	59	-	63	50	-	54
TWICKEL	41	5655 JK	4,5	50	-	54	50	-	51
			7,5	56	-	59	50	-	54
TWICKEL	42	5655 JJ	4,5	60	-	63	50	-	53
TWICKEL	43	5655 JK	4,5	52	-	55	50	-	51
			7,5	56	-	59	50	-	54
TWICKEL	44	5655 JJ	4,5	60	-	63	50	-	54
TWICKEL	45	5655 JK	4,5	57	-	60	50	-	53
TWICKEL	46	5655 JJ	4,5	55	-	59	50	-	52
			7,5	59	-	62	50	-	55
TWICKEL	47	5655 JK	4,5	54	-	57	50	-	52
			7,5	56	-	60	50	-	54
ULENPAS	85	5655 JB	4,5	55	-	58	50	-	52
			7,5	57	-	60	50	-	53
ULENPAS	87	5655 JB	4,5	56	-	60	50	-	52
			7,5	58	-	61	50	-	54
ULENPAS	89	5655 JB	4,5	58	-	61	50	-	52
			7,5	60	-	63	50	-	55
ULENPAS	102	5655 JB	4,5	54	-	57	50	-	52
			7,5	56	-	60	50	-	54
WARMELO	42	5655 JW	4,5	55	-	58	50	-	52
			7,5	57	-	61	50	-	55
WARMELO	44	5655 JW	7,5	56	-	59	50	-	53
GENNEPERWEG	170	5644 RT	1,5	54	-	56	50	58	54
			4,5	56	-	59	50	60	56
			7,5	57	-	59	50		56
GENNEPERWEG	203	5644 RT	1,5	55	-	57	50	59	55
			4,5	57	-	59	50	61	57
GENNEPERWEG	205	5644 RT	1,5	56	-	58	50	60	56
			4,5	58	-	60	50	62	58
LAARSTRAAT	16	5644 RV	1,5	61	-	63	50	65	61
			4,5	63	-	66	50	68	64
SLIFFERTSESTRAAT	50	5657 AR	1,5	59	-	60	50	64	54
			4,5	62	-	62	50	67	57
SLIFFERTSESTRAAT	310	5657 AS	1,5	56	51	52	51	61	56
			4,5	58	55	57	55	63	59
SLIFFERTSESTRAAT	357	5657 AN	4,5	62	-	61	50	-	52
			7,5	63	-	63	50	-	54
SLIFFERTSESTRAAT	359	5657 AN	4,5	62	-	61	50	-	52
			7,5	63	-	63	50	-	54
SLIFFERTSESTRAAT	361	5657 AN	4,5	62	-	61	50	-	52
			7,5	63	-	63	50	-	54
SLIFFERTSESTRAAT	363	5657 AN	4,5	62	-	61	50	-	52
			7,5	63	-	63	50	-	54
SLIFFERTSESTRAAT	365	5657 AN	4,5	62	-	61	50	-	52
			7,5	63	-	63	50	-	54
SLIFFERTSESTRAAT	367	5657 AN	4,5	61	-	60	50	-	51
			7,5	62	-	63	50	-	53
SLIFFERTSESTRAAT	369	5657 AN	4,5	61	-	60	50	-	51
			7,5	62	-	63	50	-	53
SLIFFERTSESTRAAT	371	5657 AN	4,5	61	-	60	50	-	51
			7,5	62	-	63	50	-	53
SLIFFERTSESTRAAT	373	5657 AN	4,5	61	-	60	50	-	51
			7,5	62	-	63	50	-	53
SLIFFERTSESTRAAT	375	5657 AN	7,5	60	-	61	50	-	52

GEMEENTE EINDHOVEN									
RIJKSWEG 2									
Adres		Geluidsbelasting							
Straatnaam	NR.	Postcode	Waar- neem hoogte	Situatie 1986	Vast- gestelde hogere waarde	Heer- sende waarde 2004	Grens waarde conform Wgh.	Situatie 1994	Hogere waarde
SLIFFERTSESTRAAT	377	5657 AN	7,5	60	-	61	50	-	52
SLIFFERTSESTRAAT	379	5657 AN	7,5	60	-	61	50	-	52
SLIFFERTSESTRAAT	381	5657 AN	7,5	60	-	61	50	-	52
SLIFFERTSESTRAAT	383	5657 AN	7,5	60	-	61	50	-	52

GEMEENTE VELDHOVEN RIJKSWEG 2									
Adres			Geluidsbelasting						
Straatnaam	NR.	Postcode	Waar- neem hoogte	Situatie 1986	Vast- gestelde hogere waarde	Heer- sende waarde 2004	Grens waarde conform Wgh.	Situatie 1994	Hogere waarde
BIEZENKUILEN	78	5502 PE	7,5	56	-	59	50	-	52
BIEZENKUILEN	80	5502 PE	7,5	56	-	59	50	-	52
BIEZENKUILEN	88	5502 PG	4,5	51	-	55	50	-	51
			7,5	56	-	59	50	-	52
BIEZENKUILEN	96	5502 PG	4,5	53	-	57	50	-	51
			7,5	56	-	60	50	-	53
BIEZENKUILEN	98	5502 PG	4,5	56	-	59	50	-	51
			7,5	57	-	60	50	-	53
BIEZENKUILEN	100	5502 PG	4,5	59	-	63	50	-	52
			7,5	60	-	63	50	-	54
BIEZENKUILEN	102	5502 PG	4,5	59	-	63	50	-	52
			7,5	60	-	63	50	-	54
BIEZENKUILEN	104	5502 PG	4,5	62	-	65	50	-	53
			7,5	62	-	66	50	-	55
BIEZENKUILEN	107	5502 PC	7,5	56	-	59	50	-	51
BIEZENKUILEN	109	5502 PC	7,5	57	-	60	50	-	52
BIEZENKUILEN	111	5502 PC	7,5	57	-	60	50	-	52
BIEZENKUILEN	113	5502 PC	4,5	55	-	59	50	-	51
			7,5	57	-	61	50	-	54
BLAARTHEMSEWEG	70	5502 JW	4,5	56	-	59	50	-	51
			7,5	57	-	60	50	-	52
BLAARTHEMSEWEG	72	5502 JW	4,5	56	-	59	50	-	51
			7,5	57	-	60	50	-	52
BLAARTHEMSEWEG	79	5502 JT	4,5	56	-	59	50	-	51
			7,5	57	-	60	50	-	52
BLAARTHEMSEWEG	81	5502 JT	4,5	56	-	59	50	-	51
			7,5	57	-	60	50	-	52
BLAARTHEMSEWEG	87	5502 JT	4,5	63	-	66	50	-	53
BORGHOUTSPARK	39	5502 JX	7,5	56	-	59	50	-	51
BORGHOUTSPARK	41	5502 JX	7,5	56	-	59	50	-	51
BORGHOUTSPARK	43	5502 JX	4,5	61	-	64	50	-	53
			7,5	61	-	64	50	-	54
BORGHOUTSPARK	50	5502 JZ	4,5	55	-	58	50	-	51
			7,5	56	-	59	50	-	53
BORGHOUTSPARK	52	5502 JZ	4,5	61	-	64	50	-	52
			7,5	62	-	65	50	-	53
BORGHOUTSPARK	54	5502 JZ	4,5	61	-	64	50	-	52
			7,5	62	-	65	50	-	53
KRUISSTRAAT	130	5502 JJ	4,5	54	-	57	50	-	51
			7,5	56	-	58	50	-	51
KRUISSTRAAT	132	5502 JJ	7,5	57	-	59	50	-	52
PETER ZUIDLAAN	4	5502 NH	4,5	58	-	58	50	-	51
			7,5	59	-	61	50	-	51
PETER ZUIDLAAN	22	5502 NH	4,5	63	-	66	50	-	52
SEVEREIND	1	5502 PW	4,5	59	-	63	50	-	52
			7,5	60	-	63	50	-	54
SEVEREIND	3	5502 PW	4,5	59	-	63	50	-	52
			7,5	60	-	63	50	-	54
SEVEREIND	5	5502 PW	4,5	59	-	63	50	-	52
			7,5	60	-	63	50	-	54
SEVEREIND	7	5502 PW	4,5	59	-	63	50	-	52
			7,5	60	-	63	50	-	54
SEVEREIND	9	5502 PW	4,5	59	-	63	50	-	52
			7,5	60	-	63	50	-	54
SEVEREIND	11	5502 PW	4,5	59	-	63	50	-	52
			7,5	60	-	63	50	-	54
SEVEREIND	6	5502 PW	4,5	52	-	55	50	-	51
			7,5	56	-	59	50	-	53
SEVEREIND	8	5502 PW	4,5	53	-	57	50	-	51

GEMEENTE VELDHOVEN
RIJKSWEG 2

Adres		Geluidsbelasting							
Straatnaam	NR.	Postcode	Waar- neem hoogte	Situatie 1986	Vast- gestelde hogere waarde	Heer- sende waarde 2004	Grens waarde conform Wgh.	Situatie 1994	Hogere waarde
			7,5	56	-	59	50	-	53
SEVEREIND	10	5502 PW	4,5	56	-	59	50	-	51
			7,5	58	-	62	50	-	53
VLOETEIND	18	5502 PV	4,5	55	-	58	50	-	52
			7,5	57	-	61	50	-	54
VLOETEIND	19	5502 PT	4,5	55	-	59	50	-	51
			7,5	57	-	61	50	-	53
VLOETEIND	21	5502 PT	4,5	55	-	59	50	-	51
			7,5	57	-	61	50	-	53
VLOETEIND	23	5502 PT	4,5	55	-	59	50	-	51
			7,5	57	-	61	50	-	53
VLOETEIND	25	5502 PT	4,5	55	-	59	50	-	51
			7,5	57	-	61	50	-	53
VLOETEIND	27	5502 PT	4,5	61	-	64	50	-	52
			7,5	62	-	65	50	-	54
VLOETEIND	29	5502 PT	4,5	61	-	64	50	-	52
			7,5	62	-	65	50	-	54
VLOETEIND	31	5502 PT	4,5	61	-	64	50	-	52
			7,5	62	-	65	50	-	54
VLOETEIND	33	5502 PT	4,5	61	-	64	50	-	52
			7,5	62	-	65	50	-	54
VLOETEIND	35	5502 PT	4,5	61	-	64	50	-	52
			7,5	62	-	65	50	-	54
VLOETEIND	37	5502 PT	4,5	61	-	64	50	-	53
			7,5	62	-	65	50	-	54
VLOETEIND	39	5502 PT	4,5	61	-	64	50	-	53
			7,5	62	-	65	50	-	54
VLOETEIND	41	5502 PT	4,5	61	-	64	50	-	53
			7,5	62	-	65	50	-	54
VLOETEIND	43	5502 PT	4,5	61	-	64	50	-	53
			7,5	62	-	65	50	-	54
DE RUN	2164	5503 LE	1,5	55	-	58	50	-	53
			4,5	56	-	59	50	-	55
DE RUN	2168	5503 LE	1,5	54	-	57	50	-	52
			4,5	56	-	59	50	-	55
DE RUN	2174	5503 LE	1,5	52	-	55	50	-	52
			4,5	55	-	58	50	-	55
			7,5	56	-	59	50	-	56
DE RUN	2178	5503 LE	1,5	56	-	59	50	-	53
			4,5	59	-	62	50	-	55
			7,5	60	-	63	50	-	57
DE RUN	2180	5503 LE	1,5	56	-	59	50	-	53
			4,5	59	-	62	50	-	55
			7,5	60	-	63	50	-	57
DE RUN	2182	5503 LE	1,5	57	-	60	50	-	53
			4,5	59	-	63	50	-	55
			7,5	60	-	63	50	-	57
DE RUN	2184	5503 LE	1,5	57	-	60	50	-	53
			4,5	59	-	63	50	-	55
			7,5	60	-	63	50	-	57
DE RUN	2186	5503 LE	1,5	57	-	60	50	-	52
			4,5	60	-	63	50	-	55
			7,5	60	-	63	50	-	56
DE RUN	2188	5503 LE	1,5	56	-	59	50	-	52
			4,5	59	-	63	50	-	54
			7,5	60	-	64	50	-	56
DE RUN	2190	5503 LE	1,5	57	-	60	50	-	51
			4,5	58	-	61	50	-	53
			7,5	58	-	62	50	-	55

GEMEENTE VELDHOVEN RIJKSWEG 2									
Adres		Geluidsbelasting							
Straatnaam	NR.	Postcode	Waar- neem hoogte	Situatie 1986	Vast- gestelde hogere waarde	Heer- sende waarde 2004	Grens waarde conform Wgh.	Situatie 1994	Hogere waarde
DE RUN	2192	5503 LE	1,5	57	-	60	50	-	51
			4,5	58	-	61	50	-	53
			7,5	59	-	62	50	-	55
DE RUN	2194	5503 LE	1,5	58	-	61	50	-	54
			4,5	61	-	64	50	-	55
			7,5	61	-	65	50	-	56
DE RUN	2196	5503 LE	1,5	61	-	64	50	66	54
			4,5	63	-	66	50	67	57
			7,5	64	-	67	50	68	59
DE RUN	4483	5503 LS	4,5	51	-	55	50	-	53
			7,5	56	-	59	50	-	56
DE RUN	4485	5503 LS	4,5	51	-	55	50	-	53
			7,5	56	-	59	50	-	56
DOMMELSTRAAT ZUID	48	5504 PK	1,5	56	-	59	50	61	60
			4,5	58	-	60	50	62	62
DOMMELSTRAAT ZUID	50	5504 PK	1,5	54	-	56	56	58	58
			4,5	55	-	58	58	60	60



GEMEENTE WAALRE RIJKSWEG 2									
Adres	Geluidsbelasting								
Straatnaam	NR.	Postcode	Waar- neem hoogte	Situatie 1986	Vast- gestelde hogere waarde	Heer- sende waarde 2004	Grens waarde conform Wgh.	Situatie 1994	Hogere waarde
ANDOORNLAAN	1	5582 AR	7,5	56	-	58	50	-	52
ANDOORNLAAN	3	5582 AR	7,5	56	-	58	50	-	52
ANDOORNLAAN	5	5582 AR	7,5	56	-	58	50	-	52
ANDOORNLAAN	7	5582 AR	7,5	56	-	58	50	-	52
ANDOORNLAAN	18	5582 AV	7,5	56	-	58	50	-	52
BOLDERIKLAAN	20	5582 AV	7,5	56	-	58	50	-	52
BOLDERIKLAAN	21	5582 AT	4,5	51	-	54	50	-	51
			7,5	56	-	59	50	-	54
BOLDERIKLAAN	31	5582 AT	4,5	51	-	54	50	-	51
			7,5	56	-	59	50	-	54
BOLDERIKLAAN	33	5582 AT	4,5	51	-	54	50	-	51
			7,5	56	-	59	50	-	54
BOLDERIKLAAN	35	5582 AT	4,5	51	-	54	50	-	51
			7,5	56	-	59	50	-	54
BOLDERIKLAAN	37	5582 AT	4,5	51	-	54	50	-	51
			7,5	56	-	59	50	-	54
BOLDERIKLAAN	32	5582 AV	4,5	55	-	58	50	-	52
			7,5	58	-	61	50	-	54
BOLDERIKLAAN	34	5582 AV	4,5	55	-	58	50	-	52
			7,5	58	-	61	50	-	54
BOLDERIKLAAN	36	5582 AV	4,5	55	-	58	50	-	52
			7,5	58	-	61	50	-	54
BOLDERIKLAAN	38	5582 AV	4,5	57	-	59	50	-	52
			7,5	61	-	63	50	-	55
BOLDERIKLAAN	39	5582 AT	4,5	52	-	55	50	-	51
			7,5	56	-	59	50	-	54
BOLDERIKLAAN	41	5582 AT	4,5	52	-	55	50	-	51
			7,5	56	-	59	50	-	54
BOLDERIKLAAN	43	5582 AT	4,5	52	-	55	50	-	51
			7,5	56	-	59	50	-	54
BOLDERIKLAAN	45	5582 AT	4,5	52	-	55	50	-	51
			7,5	56	-	59	50	-	54
BOLDERIKLAAN	40	5582 AV	4,5	58	-	61	50	-	54
			7,5	61	-	64	50	-	56
BOLDERIKLAAN	42	5582 AV	4,5	58	-	61	50	-	54
			7,5	61	-	64	50	-	56
BOLDERIKLAAN	44	5582 AV	4,5	58	-	61	50	-	54
			7,5	61	-	64	50	-	56
BOLDERIKLAAN	44A	5582 AV	4,5	58	-	61	50	-	54
			7,5	61	-	64	50	-	56
BOLDERIKLAAN	46	5582 AV	4,5	58	-	61	50	-	54
			7,5	61	-	64	50	-	56
BOLDERIKLAAN	48	5582 AV	4,5	58	-	61	50	-	54
			7,5	61	-	64	50	-	56
BOLDERIKLAAN	47	5582 AT	4,5	51	-	54	50	-	51
			7,5	56	-	59	50	-	54
BOLDERIKLAAN	49	5582 AT	4,5	51	-	54	50	-	51
			7,5	56	-	59	50	-	54
BOLDERIKLAAN	51	5582 AT	4,5	51	-	54	50	-	51
			7,5	56	-	59	50	-	54
BOLDERIKLAAN	53	5582 AT	4,5	51	-	54	50	-	51
			7,5	56	-	59	50	-	54
BOLDERIKLAAN	55	5582 AT	4,5	51	-	54	50	-	51
			7,5	56	-	59	50	-	54
BOLDERIKLAAN	50	5582 AV	4,5	58	-	61	50	-	54
			7,5	61	-	64	50	-	56
BOLDERIKLAAN	52	5582 AV	4,5	58	-	61	50	-	54
			7,5	61	-	64	50	-	56
BOLDERIKLAAN	54	5582 AV	4,5	58	-	61	50	-	54

GEMEENTE WAALRE RIJKSWEG 2									
Adres		Geluidsbelasting							
Straatnaam	NR.	Postcode	Waar- neem hoogte	Situatie 1986	Vast- gestelde hogere waarde	Heer- sende waarde 2004	Grens waarde conform Wgh.	Situatie 1994	Hogere waarde
			7,5	61	-	64	50	-	56
BOLDERIKLAAN	56	5582 AV	4,5	58	-	61	50	-	54
			7,5	61	-	64	50	-	56
BOLDERIKLAAN	58	5582 AV	4,5	58	-	61	50	-	54
			7,5	61	-	64	50	-	56
BOLDERIKLAAN	60	5582 AV	4,5	58	-	61	50	-	54
			7,5	61	-	64	50	-	56
BOLDERIKLAAN	62	5582 AZ	4,5	58	-	61	50	-	53
			7,5	61	-	64	50	-	55
BOLDERIKLAAN	64	5582 AZ	4,5	58	-	61	50	-	53
			7,5	61	-	64	50	-	55
BOLDERIKLAAN	66	5582 AZ	4,5	58	-	61	50	-	53
			7,5	61	-	64	50	-	55
BOLDERIKLAAN	68	5582 AZ	4,5	58	-	61	50	-	53
			7,5	61	-	64	50	-	55
BOLDERIKLAAN	70	5582 AZ	4,5	58	-	61	50	-	53
			7,5	61	-	64	50	-	55
BOLDERIKLAAN	72	5582 AZ	4,5	58	-	61	50	-	53
			7,5	61	-	64	50	-	55
BOLDERIKLAAN	74	5582 AZ	4,5	58	-	61	50	-	53
			7,5	61	-	64	50	-	55
BOLDERIKLAAN	76	5582 AZ	4,5	58	-	61	50	-	53
			7,5	61	-	64	50	-	55
BOLDERIKLAAN	78	5582 AZ	4,5	56	-	58	50	-	52
			7,5	59	-	61	50	-	53
BOLDERIKLAAN	80	5582 AZ	4,5	56	-	58	50	-	52
			7,5	59	-	61	50	-	53
DIRCK VAN HORNELAAN	27	5581 CZ	1,5	58	-	60	50	62	58
			4,5	59	-	61	50	63	59
EINDHOVENSEWEG	97	5582 HR	4,5	56	-	59	50	-	52
			7,5	57	-	60	50	-	54
EINDHOVENSEWEG	99	5582 HR	4,5	56	-	59	50	-	52
			7,5	57	-	60	50	-	54
EREPRIJSLAAN	1	5582 DA	4,5	56	-	58	50	-	51
			7,5	57	-	60	50	-	53
EREPRIJSLAAN	3	5582 DA	4,5	56	-	58	50	-	51
			7,5	57	-	60	50	-	53
EREPRIJSLAAN	5	5582 DA	4,5	55	-	57	50	-	51
			7,5	57	-	59	50	-	52
EREPRIJSLAAN	7	5582 DA	4,5	55	-	57	50	-	51
			7,5	57	-	59	50	-	52
ERICALAAN	48	5582 CA	4,5	55	-	58	50	-	52
			7,5	57	-	59	50	-	53
ERICALAAN	50	5582 CA	4,5	55	-	58	50	-	52
			7,5	57	-	59	50	-	53
FRESIALAAN	4	5582 AC	4,5	54	-	57	50	-	51
			7,5	59	-	61	50	-	55
FRESIALAAN	6	5582 AC	4,5	54	-	57	50	-	51
			7,5	59	-	61	50	-	55
FRESIALAAN	7	5582 AC	4,5	57	-	59	50	-	52
			7,5	59	-	61	50	-	53
FRESIALAAN	8	5582 AC	4,5	54	-	57	50	-	51
			7,5	59	-	61	50	-	55
FRESIALAAN	9	5582 AC	4,5	57	-	59	50	-	52
			7,5	59	-	61	50	-	53
FRESIALAAN	10	5582 AC	1,5	55	-	57	50	-	51
			4,5	58	-	61	50	-	54
			7,5	61	-	63	50	-	56
FRESIALAAN	11	5582 AC	4,5	59	-	61	50	-	54

**GEMEENTE WAALRE
RIJKSWEG 2**

Adres			Geluidsbelasting						
Straatnaam	NR.	Postcode	Waar- neem hoogte	Situatie 1986	Vast- gestelde hogere waarde	Heer- sende waarde 2004	Grens waarde conform Wgh.	Situatie 1994	Hogere waarde
			7,5	61	-	64	50	-	55
GESTELSESTRAAT	95	5582 HG	4,5	56	-	59	50	-	51
GESTELSESTRAAT	101	5582 HG	4,5	57	-	60	50	-	52
GESTELSESTRAAT	103	5582 HG	4,5	57	-	60	50	-	52
GESTELSESTRAAT	105	5582 HG	4,5	56	-	59	50	-	52
LAARSTRAAT	28	5582 HL	4,5	54	-	57	50	-	51
			7,5	57	-	60	50	-	53
LAARSTRAAT	30	5582 HL	4,5	54	-	57	50	-	51
			7,5	57	-	60	50	-	53
LAARSTRAAT	32	5582 HL	4,5	54	-	57	50	-	51
			7,5	57	-	60	50	-	53
LAARSTRAAT	34	5582 HL	4,5	54	-	57	50	-	51
			7,5	57	-	60	50	-	53
LAARSTRAAT	57	5582 HL	7,5	57	-	59	50	-	52
MIMOSALAAN	15	5582 AG	1,5	50	-	53	50	-	51
			4,5	54	-	57	50	-	54
			7,5	57	-	60	50	-	55
RESEDALAAN	1	5582 AA	1,5	56	-	58	50	-	52
			4,5	59	-	61	50	-	54
RESEDALAAN	3	5582 AA	1,5	56	-	59	50	-	52
			4,5	59	-	61	50	-	54
RESEDALAAN	5	5582 AA	1,5	56	-	59	50	-	52
			4,5	59	-	61	50	-	54
			7,5	61	-	64	50	-	56
RESEDALAAN	7	5582 AA	1,5	56	-	59	50	-	52
			4,5	59	-	61	50	-	54
			7,5	61	-	64	50	-	56
RESEDALAAN	9	5582 AA	1,5	56	-	59	50	-	52
			4,5	59	-	61	50	-	54
			7,5	61	-	64	50	-	56
RESEDALAAN	10	5582 AB	1,5	50	-	53	50	-	51
			4,5	54	-	57	50	-	54
			7,5	57	-	60	50	-	55
RESEDALAAN	11	5582 AA	1,5	56	-	59	50	-	52
			4,5	59	-	61	50	-	54
RESEDALAAN	13	5582 AA	1,5	56	-	59	50	-	52
			4,5	59	-	61	50	-	54
RESEDALAAN	14	5582 AB	1,5	49	-	53	50	-	51
			4,5	55	-	57	50	-	54
			7,5	57	-	60	50	-	55
RESEDALAAN	16	5582 AB	1,5	49	-	53	50	-	51
			4,5	55	-	57	50	-	54
			7,5	57	-	60	50	-	55
RESEDALAAN	15	5582 AA	1,5	56	-	59	50	-	52
			4,5	59	-	61	50	-	54
RESEDALAAN	17	5582 AA	1,5	56	-	59	50	-	52
			4,5	59	-	61	50	-	54
			7,5	61	-	64	50	-	56
RESEDALAAN	19	5582 AA	1,5	56	-	59	50	-	52
			4,5	59	-	61	50	-	54
			7,5	61	-	64	50	-	56
RESEDALAAN	18	5582 AB	1,5	49	-	53	50	-	51
			4,5	55	-	57	50	-	54
			7,5	57	-	60	50	-	55
RESEDALAAN	20	5582 AB	1,5	49	-	53	50	-	51
			4,5	55	-	57	50	-	54
			7,5	57	-	60	50	-	55
RESEDALAAN	21	5582 AA	1,5	56	-	58	50	-	52
			4,5	59	-	61	50	-	54

GEMEENTE WAALRE RIJKSWEG 2									
Adres			Geluidsbelasting						
Straatnaam	NR.	Postcode	Waar- neem hoogte	Situatie 1986	Vast- gestelde hogere waarde	Heer- sende waarde 2004	Grens waarde conform Wgh.	Situatie 1994	Hogere waarde
RESEDALAAN	23	5582 AA	1,5	56	-	58	50	-	52
			4,5	59	-	61	50	-	54
RESEDALAAN	25	5582 AA	1,5	56	-	59	50	-	52
			4,5	59	-	61	50	-	54
RESEDALAAN	27	5582 AA	4,5	58	-	61	50	-	54
			7,5	61	-	63	50	-	55
RESEDALAAN	29	5582 AA	4,5	55	-	57	50	-	52
			7,5	59	-	61	50	-	55
RESEDALAAN	31	5582 AA	4,5	55	-	57	50	-	52
			7,5	59	-	61	50	-	55
RESEDALAAN	33	5582 AA	4,5	55	-	57	50	-	52
			7,5	59	-	61	50	-	55
RESEDALAAN	40	5582 AB	4,5	54	-	56	50	-	51
			7,5	56	-	59	50	-	53
RESEDALAAN	42	5582 AB	7,5	56	-	59	50	-	52
RESEDALAAN	44	5582 AB	4,5	55	-	57	50	-	51
			7,5	57	-	59	50	-	52
RESEDALAAN	46	5582 AB	7,5	57	-	59	50	-	52
THEBISLAAN	12	5582 AD	4,5	58	-	60	50	-	52
			7,5	61	-	63	50	-	54
THEBISLAAN	14	5582 AD	4,5	58	-	60	50	-	52
			7,5	61	-	63	50	-	54
THEBISLAAN	16	5582 AD	4,5	58	-	60	50	-	52
			7,5	61	-	63	50	-	54
THEBISLAAN	18	5582 AD	4,5	58	-	60	50	-	52
			7,5	61	-	63	50	-	54
THEBISLAAN	20	5582 AD	4,5	58	-	60	50	-	52
			7,5	61	-	63	50	-	54

Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar:

- hoofdstuk 3 van de Toelichting op dit TB;
- 'Toelichting Wet Geluidhinder', als bijlage 5 bijgevoegd aan de Toelichting op dit TB;
- het "Akoestisch onderzoek A2 Randweg Eindhoven" van september 2001, als bijlage 6 bijgevoegd aan de Toelichting op dit TB. Dit rapport is gelijk aan het akoestisch rapport behorende bij het OTB, met dien verstande dat ten behoeve van het TB een tweetal errata (maart 2002 resp. december 2002) zijn opgesteld. Het erratum van maart 2002 is als bijlage 6A toegevoegd aan de Toelichting op dit TB. Dit erratum heeft betrekking op een herberekening ten behoeve van een tweetal locaties, hetgeen tot vermindering van het aantal hogere waarden heeft geleid, en bevat verder aanvullende informatie over de verkeersverdeling over het etmaal. Het erratum van december 2002 is als bijlage 6B toegevoegd aan de Toelichting op dit TB. Dit erratum heeft betrekking op een herberekening, veroorzaakt door de gewijzigde situering van de door de gemeente Eindhoven in 2003/2004 nog te realiseren onderdoorgang Meerenakkerweg. De herberekening toont aan dat de hiervoor noodzakelijke beperkte wijziging van het lengteprofiel van de hoofd- en parallelbanen geen akoestische gevolgen heeft.



- 11 De landschappelijk inpassing van de te wijzigen hoofdweg (A2/A67) zal - een en ander gelet op artikel 11, vierde lid, van de Tracéwet - als volgt geschieden:

- De A2 wordt als hoofdroute benadrukt. De A58 eindigt als route in knooppunt Batadorp en in knooppunt Ekkersweijer. De zuidtangent blijft de gecombineerde A2/A67 route. De A2 route kent hoofdrijbanen zonder aansluitingen en parallelbanen met aansluitingen. Het onderscheid in karakter van de verschillende routes wordt benadrukt met behulp van specifieke verlichting (lichtlinten). De overige inrichting is helder en rustgevend. Taludhellingen en bermbreedtes worden zoveel mogelijk constant gehouden. De hoofd- en parallelbanen worden van elkaar gescheiden door lage heggen;
- Voor de zone tussen weg en omgeving worden vier gebieden onderscheiden met elk een eigen inrichtingsconcept. Zowel Rijkswaterstaat als betreffende gemeenten hanteren deze concepten bij verdere inrichting van deze zone;
 - a Noordtangent: inpassingsthema water en natuur. Omgeving van de weg benutten voor versterking Middenbrabantse dekzandrug en beekdal Ekkersrijt.
 - b Westtangent-noord: inpassingsthema bossen en bedrijven in het groen. Omgeving van de weg met gecombineerde functies bedrijventerrein, bos en recreatie.
 - c Westtangent-zuid (Poot van Metz): inpassingsthema stedelijk wonen en werken. Ter hoogte van woonbebouwing wordt een parkachtige inrichting nagestreefd. Ter hoogte van bedrijfsbebouwing wordt de weg geflankeerd door laanbeplanting met aandacht voor stedelijke presentatie; stedelijke ontwikkelingen tot aan de rand van de weg worden hier mogelijk gelaten.
 - d Zuidtangent: inpassingsthema beken en natuur. Omgeving van de weg buitengebiedkarakter met 'eilanden' van wonen en werken. Randen van de weg benutten voor landschapsversterking.
- Maatregelen voor waterbeheer, natuurcompensatie en landschappelijke inpassing worden zo veel mogelijk geïntegreerd in de nabijheid van de weg ingezet;
- De kunstwerken die door langzaam verkeer gebruikt worden, worden niet versmald ten opzichte van de huidige situatie. Bij het detailontwerp zal zorgvuldige aandacht worden besteed aan inrichting en verlichting in verband met sociale veiligheid;
- De inrichting ter hoogte van woonbebouwing wordt in overleg met betrokkenen afgestemd op de specifieke situatie. Het ontwerp van de geluidwerende voorziening en het aanbrengen van beplanting zijn hierbij de belangrijkste hulpmiddelen;
- De parken bij Zeelst, Voldijn en het Philips Van Lennep-wandelpark krijgen een nieuwe afronding in overeenstemming met de gebruiksfuncties van deze parken als geheel;
- De te verwijderen gracht met wal op landgoed de Wielewaal wordt over de volle lengte teruggebracht;
- Geluidwerende voorzieningen worden als scherm uitgevoerd. Ter hoogte van de wijken Lievendaal, Zeelst, Ooievaarsnest en Voldijn worden de schermen van onder gesloten (3 à 4 meter) en van boven transparant uitgevoerd om aanzicht en lichtinval positief te beïnvloeden. Ter hoogte van de aanwezige zichtlocaties Poort van Metz en op viaducten en bruggen worden de schermen geheel transparant uitgevoerd. Voor overige potentiële bouwlocaties zal in de uitvoeringsfase in overleg een nadere afweging worden gemaakt.

Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar hoofdstuk 4 Landschaps- en compensatieplan van de Toelichting op dit TB.

- 12 In het kader van het verminderen van de negatieve effecten van de weg op natuur en landschap zullen - gelet op artikel 11, vierde lid, van de Tracéwet - de volgende mitigerende maatregelen worden getroffen:

- Toepassing van een wegdek met de akoestische kwaliteiten van DZOAB langs het volledige traject; hierdoor vermindert de verstoringafstand van de weg op natuur- en bosgebieden in 2010 met 20 tot 30% ten opzichte van de autonome situatie;
- Herstel van bosranden waar de huidige bosrand ten gevolge van de verbreding verdwijnt. Hiervoor wordt ter hoogte van bosdoorsnijdingen een strook van 15 meter breedte begrensd;
- De ruimte binnen de knooppunten en vrijkomende gronden grenzend aan de knooppunten worden zo veel mogelijk aangewend voor natuurherstel en natuurontwikkeling;
- De volgende voorzieningen worden getroffen om ecologische barrières op te heffen dan wel te verminderen:

1	Passage Beatrixkanaal bij Best: aanbrengen looprichels met afscherming voor kleine zoogdieren en amfibieën aan beide zijden van bruggen, inclusief (her)inrichting stapstenen.
2	Passage Ekkersrijt: verleggen van de Ekkersrijt zodat korte, ecologisch gunstige doorsteek door knooppunt verkregen wordt. Uitvoering met natuurvriendelijke oevers en ecoduikers, inclusief inrichting stapstenen.
3	Tunnels voor kleine zoogdieren ten noorden en ten zuiden van de Oirschotsedijk en voor de verbinding Ekkersrijt-noordzijde Batadorp (diameter circa 0,5 meter)
4	Amfibieënscherm en amfibieënpool aan westzijde snelweg ter hoogte van volkstui- nen Strijp alsmede restauratie van bestaande amfibieënpool
5	Passage Gender: bestaande passage voorzien van looprichel, nieuwe overkluizing uit te voeren als ecoduiker.
6	Passage Dommel de Hogt. Overspanning kunstwerken tenminste 100 meter en ten- minste 3 meter hoogte t.o.v. maaiveld. Aan noordwestzijde fietspad; aan zuidoostzij- de ecologische zone. De Dommel krijgt over een lengte van 300 meter ruimte voor natuurlijke beekprocessen. Beperkte hermeandering maakt deel uit van de inrichting.
7	Drie kleine nat-droog duikers ter ontsluiting van de diverse onderdelen in knooppunt de Hogt.
8	Passage Tongelreep: verleggen van de Tongelreep in westelijke richting waardoor een zo kort mogelijke passage ontstaat. Huidige duiker wordt vervangen door duiker van circa 12 bij 3 meter. Kunstwerken parallelbanen worden ruimer gedimensioneerd. De huidige duiker van de Tongelreep blijft als passage liggen en wordt verlengd.
9	Passage voor kleine zoogdieren ten zuiden van knooppunt Leenderheide, inclusief geleiding.
10	Passages voor kleine zoogdieren bij de viaducten Prof. Holstlaan en Roostenlaan. Deze bestaan uit een onverharde strook en geleiding.

Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar hoofdstuk 4 Landschaps- en compensatieplan van de Toelichting op dit TB.



- 13 De compensatie als gevolg van de te wijzigen hoofdweg (A2), groot 31,6 ha, waarvan 31,2 ha vanwege vernietiging en 0,4 ha vanwege verstoring van de ecologische hoofdstructuur (EHS), zal - een en ander gelet op artikel 11, vierde lid van de Tracéwet - worden gerealiseerd in de vorm van inrichting van nieuwe terreinen. Hiernaast is sprake van vernietiging van terreinen met natuurwaarden ter grootte van 17,3 ha in en nabij de knooppunten Batadorp, de Hogt en Leenderheide die momenteel de bestemming verkeersdoeleinden op Rijksgrond hebben. Deze terreinen zullen zo veel mogelijk binnen de nieuwe knooppunten en aansluitingen herontwikkeld worden in vergelijkbare kwantiteit en kwaliteit. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar hoofdstuk 4.3 van de Toelichting op dit TB.

De compensatie wordt in principe ingezet langs de weg als versterking van de aangetaste natuurterreinen. Als streefdatum waarop de compensatie gereed is wordt de openstelling van de gehele weg in 2010 aangehouden.

Natuurcompensatie		
Natuurdoeltype	Terrein RWS	Terrein derden
Multi-functioneel bos	2,4 ha	19,9 ha
Natuurbos Droog Nat	0 ha 10,3 ha	2,7 ha 2,0 ha
Struweel, rietmoeras, ruigte	2,6 ha	2,7 ha
Vochtig schraalgrasland	1,2 ha	0,5 ha
Bloemrijk grasland	0 ha	1,3 ha
Droge heide Droge heide verstoring*	0,8 ha 0 ha	3,2 ha 0,4 ha
Totaal	17,3 ha	32,7 ha

* verstoord wordt 1 ha, hiervoor wordt 0,4 ha gecompenseerd
(zie compensatie- en landschapsplan, bijlage 10)

In het TB is een tweetal locaties opgenomen voor het realiseren van de natuurcompensatie. Deze locaties zijn gelegen bij de knooppunten Batadorp en Leenderheide. 1,3 ha van het gebied bij Batadorp is niet meer begrensd in het TB vanwege overlap met een ander compensatiegebied. RWS zal proberen deze 1,3 ha grenzend aan de rest van de compensatiegebieden te verwerven.

In de omgeving van de te verbreden randweg Eindhoven ligt een aantal gebieden met soorten of habitats waarop de Europese Habitatrichtlijn van toepassing is. Voor zover nodig is voor deze locaties aanvullend onderzoek gedaan en is het ontwerp van de weg zodanig aangepast dat geen significante effecten optreden voor de kwaliteit van de habitats en/of het voortbestaan van daarin aanwezige populaties. (zie hoofdstuk 4.3 van de Toelichting bij dit TB).

Voor zover niet gecompenseerd vanwege natuurwaarden, worden landschappelijke beplantingen conform de Boswet teruggebracht in het kader van het project.

Landschappelijke beplantingen (compensatie volgens de Boswet)			
Traject	Te verwijderen op RWS terrein	Te verwijderen op RWS terrein	Opnieuw aan te planten
Westtangent-noord	1,9 ha	1,7 ha	
Westtangent-zuid	6,0 ha	4,2 ha	
Zuidtangent	3,0 ha	1,4 ha	
Totaal	10,9 ha	7,3 ha	18,2 ha

- 14 Van de drie bekende archeologische vindplaatsen, die voorgedragen kunnen worden voor bescherming middels de Monumentenwet 1988, wordt alleen de vindplaats Laareind niet geraakt vanwege het verleggen van een fietspad. De gevolgen hiervan worden nog nader onderzocht. Voordat daadwerkelijk met de uitvoering wordt begonnen, zal in overleg met de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) nader onderzoek worden uitgevoerd. Tijdens de aanlegfase zullen maatregelen worden genomen om de schade aan monumenten en archeologische vindplaatsen door bijvoorbeeld heien en bemalen te voorkomen. Zo nodig wordt, gehoord de directeur van de ROB, de vindplaats opgegraven of geconserveerd. Voor aanvullende informatie wordt verwezen naar Hoofdstuk 4.4. Cultuurhistorie en archeologie van de Toelichting.
- 15 Het project is uitgevoerd conform de startovereenkomst 'Waterbeleid in de 21e eeuw'. Op 30 oktober 2001 heeft de waterbeheerder (waterschap de Dommel) aangegeven dat het voldoet aan de principes van de 'Watertoets'. Uit het waterbeheersplan (bijlage 11 bij dit TB) volgt een drietal ruimteclaims in het ontwerp vanuit het aspect water:
- Ter hoogte van de waterwingebieden Welschap, Klotputten en Aalsterweg worden grondwaterbeschermende voorzieningen getroffen in de vorm van kanteldijkjes en/of hydrologische isolatie van de weg ten opzichte van de omgeving;
 - De beken Ekkersrijt, Dommel en Tongelreep worden op een waterhuishoudkundige en ecologisch betere wijze onder de weg doorgeleid. Er vindt geen rechtstreekse lozing van wegwater op deze beken plaats;
 - Binnen de infrastructuurbundel is een systeem van waterinfiltratie en -berging opgenomen. Op twee plaatsen is extra ruimte buiten het tracé nodig voor waterberging. Dit is een oppervlakte van netto 0,1 ha aan de noordzijde van de noordtangent, ondergebracht in een ecologische verbinding van 25 meter breed en een oppervlakte van netto 0,8 ha ter hoogte van GDC Acht. Voor deze laatste is circa 1 ha ruimte gereserveerd die aansluit op de waterberging van het GDC.
- 16 Conform de Wet milieubeheer (art 7.39) zal het bevoegd gezag een evaluatie uitvoeren naar de feitelijke milieugevolgen. De evaluatie beperkt zich tot de in de Trajectnota/MER voorspelde milieugevolgen en aspecten die bij de besluitvorming ter discussie stonden. Het evaluatie-onderzoek is daarbij gericht op het meten/waarnemen/berekenen van de werkelijk optredende effecten en mogelijk aanvullende maatregelen. In de evaluatie wordt ook nagegaan of aan de verplichting tot natuurcompensatie is voldaan. In de Trajectnota/MER



Tangenten Eindhoven is een eerste aanzet voor een evaluatieprogramma opgenomen. De termijn waarover de evaluatie zich uitstrekt, reikt van de aanvang van de werkzaamheden tot 3 jaar na ingebruikneming van de weg met bijbehorende voorzieningen. Voor aanvang van de werkzaamheden zal een nulmeting worden uitgevoerd, die als referentiekader voor de evaluatie fungeert, voor zover deze referentie niet in de Trajectnota/MER is beschreven. Het evaluatieprogramma en de resultaten van het onderzoek worden gepubliceerd.

- 17 De Minister van Verkeer en Waterstaat kent de belanghebbende die schade lijdt, of zal lijden, als gevolg van het TB op zijn verzoek een vergoeding toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel te zijner laste behoort te blijven en voor zover de vergoeding niet, of niet voldoende, anderszins is verzekerd. Ter zake is de Regeling Nadeel-compensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het TB is vastgesteld. De Minister zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het TB onherroepelijk is geworden.



II OVERWEGINGEN

a De volgende overwegingen liggen aan de uitbreiding van de wegcapaciteit ten grondslag:

- De A2/A67, Randweg Eindhoven, tussen de knooppunten Batadorp en Leenderheide, maakt deel uit van het hoofdwegennet uit het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II). De A2 is daarbij aangemerkt als een achterlandverbinding. Reeds in de huidige situatie is er sprake van een bereikbaarheidsprobleem. De congestienorm van 2% wordt op de gehele randweg overschreden. Afhankelijk van de plaats op de randweg lag reeds in 1992 op alle wegvakken de congestiekans tussen 7 en 19%. Ook voldoet de huidige weg niet aan de normen voor wegontwerp. Dit leidt tot het slecht functioneren van de achterlandverbinding (geen vlotte en veilige verplaatsing over grote afstanden), het moeilijk bereikbaar worden van de regio, grote verliezen voor het economisch belangrijke verkeer en het massaal uitwijken van het verkeer naar het onderliggend wegennet met alle leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen van dien. De congestie wordt veroorzaakt door zowel capaciteitsproblemen op de weg zelf als door terugstuwing vanaf de vele knooppunten en aansluitingen.
- Zonder maatregelen zullen de congestiekansen op de randweg nog verder toenemen; in 2010 gemiddeld (ruim) boven de 10% en plaatselijk kan de kans stijgen tot 30% of meer.
- Gelet op de sterke verkeersgroei in de afgelopen jaren en de ten behoeve van het TB geactualiseerde prognoses voor de randweg zullen de gesignaleerde problemen eerder en in grotere omvang optreden. De verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet verslechtert sterk. De verkeersveiligheid neemt af. Als gevolg van de vertragingen zal de bereikbaarheid afnemen en het economisch belangrijke verkeer zal steeds grotere verliezen lijden.

Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar het Standpunt d.d. 22 mei 2000, als bijlage 1 toegevoegd aan de Toelichting op dit TB.

b De volgende overwegingen hebben, gegeven de keuze voor capaciteitsuitbreiding, geleid tot de keuze voor het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA):

Als belangrijke voorwaarden voor de oplossing is gesteld dat een goede facilitering van het doorgaand verkeer dient te worden gewaarborgd; dat er een goede inpassing van het tracé plaatsvindt, waarbij met name aandacht nodig is voor de dimensionering van het dwarsprofiel en het ruimtebeslag. Alleen het doorgaand alternatief en het MMA voorzien in een scheiding van doorgaand en overig verkeer en bieden daarmee een duurzame facilitering van het doorgaande verkeer, ook na 2010. Op het gebied van woon- en leefmilieu scoort het MMA beter dan het doorgaand alternatief. Daarom biedt het MMA een betere oplossing voor de problematiek dan het doorgaande alternatief.

c Voor gebieden die deel uitmaken van de nationale Ecologische Hoofdstructuur dan wel de provinciale Groene Hoofdstructuur zijn de beschermingsformules uit het Structuurschema Groene Ruimte toegepast.

Dit houdt in dat ingrepen en ontwikkelingen in en in de onmiddellijke nabijheid van de kerngebieden niet toegestaan zijn, indien deze de wezenlijke kenmerken of waarden van het kerngebied aantasten. Alleen bij een zwaarwegend maatschappelijk belang kan hiervan worden afgeweken. Tevens dient te worden nagegaan of aan dit belang niet redelijkerwijs elders of op andere wijze



tegemoet kan worden gekomen. T.a.v. het zwaarwegend belang wordt verwezen naar de overwegingen onder a.

De beoordeling van de ecologische effecten van het oplossen van de verkeersproblemen op de Randweg Eindhoven heeft op drie niveaus plaatsgevonden. Op al deze niveaus is gekeken of er alternatieve oplossingen mogelijk waren.

1 Notitie Nieuwe Infrastructuur

Dit beoordelingsniveau is afgestemd op een vergelijking van oplossingen door aanleg van nieuwe- versus het verbreden van bestaande infrastructuur (schaalniveau van circa 1:25.000). De beoordeling van de alternatieven heeft plaatsgevonden op basis van vernietiging, versnippering en verstoring van de Ecologische Hoofdstructuur en de provinciale Groene Hoofdstructuur. De aantasting van natuur door nieuwe infrastructuur zou vele honderden hectaren bedragen tegenover enkele hectaren voor verbreding. De alternatieven aan de oostzijde van Eindhoven leiden hierbij tot verstoring of zelfs plaatselijk vernietiging van het Habitat-richtlijn gebied Strabrechtse heide.

Vanwege het beperkte oplossend vermogen voor de problemen op de bestaande weg en de zeer grote milieu-effecten is gekozen voor verbreding van de bestaande weg.

2 Trajectnota/MER

Voor de verbreding van de bestaande weg is een Trajectnota/MER opgesteld met een schaalniveau 10.000. Ten behoeve van deze MER is bestaande informatie over de natuurwaarden in het gebied verzameld (zoogdieren, amfibieën, dagvlinders en planten) en aangevuld door veldonderzoek naar vogels en vegetatie (Natuuronderzoek Tangenten Eindhoven, dienst REW provincie Noord-Brabant, 1995 en 1996). De keuze voor het MMA, met 68 ha te compenseren natuurgebied is ecologisch niet de meest gunstige. De keuze voor het MMA is echter gekoppeld aan versmalling van het dwarsprofiel en aanpassing van de knooppunten. Hierdoor worden de ecologische effecten in orde van grootte van het ecologisch gunstigste alternatief gebracht.

3 Tracébesluit

De uitwerking tot TB ging samen met een beoordeling en afweging van ecologische effecten op detailniveau. Voor zover relevant is aanvullend veldonderzoek gedaan om de situatie ter plaatse beter te kunnen beoordelen (veldonderzoek amfibieën Strijp 2001, Limes Divergens). Dit heeft (mede) geleid tot aanpassingen in het tracé bij de Hogt (EHS, Dommeldal) en Leenderheide (EHS).

Zoals reeds onder punt 13 van het Besluit (I) aangegeven ligt in de omgeving van de te verbreden randweg Eindhoven een aantal gebieden met soorten of habitats waarop de Europese Habitatrichtlijn van toepassing is. Er is sprake van enige overlap met het SGR. Het gebied Groote Heide is namelijk aangemeld als Habitat-gebied op grond van de Habitatrichtlijn en is tevens een gebied dat tot de Ecologische Hoofd Structuur behoort. Voor zover nodig is voor de locaties waar gebieden en soorten van Europese betekenis een rol spelen aanvullend onderzoek gedaan (veldonderzoek amfibieën Strijp 2001, Limes Divergens). De ontwerpen van de weg zijn zodanig aangepast dat geen significante effecten optreden voor de kwaliteit van de habitats en/of het voortbestaan van daarin aanwezige populaties. Het betreft hier de locaties Strijp/volkstuinen Welschap (Kamsalamander), De Hogt (Drijvende Waterwegbree) en de Groote Heide (speciale beschermingszone).

Mitigerende en compenserende maatregelen

Teneinde een gelijkwaardige of betere ecologische situatie te krijgen na uitvoering van de ingreep is in het project een aantal maatregelen opgenomen. Alle mitigerende en de meeste compenserende maatregelen zijn grenzend aan de ingreep opgenomen. Voor compenserende maatregelen is deze keuze gemaakt vanuit de overweging om juist de aangetaste gebieden weer te herstellen. Dit is mogelijk omdat vrijwel alle compensatie vernietigd gebied betreft dat toch al onder invloed van de weg ligt. Dit is in overeenstemming met de compensatiegedachte (geen netto verlies en compensatie zo dicht mogelijk bij de ingreep) en afgestemd op het feit dat tegenover de zware stedelijke druk in het gebied robuuste natuurgebieden gezet dienen te worden. Verkenningen in de omgeving van het tracé hebben geen alternatieve locaties voor compensatie opgeleverd; vrijwel alle resterende landbouwgebieden zijn ofwel reeds voor natuur bestemd in het kader van de Ecologische Hoofdstructuur, ofwel bedoeld voor stedelijke ontwikkelingen. Om deze redenen wordt het grootste gedeelte van de compensatie binnen het TB begrensd onder de bestemming natuurdoeleinden.

d Aanscherping geluidhinder

In het standpunt is de volgende aanscherping voor geluidhinder opgenomen. Gestreefd wordt om de waarde van 55 dB(A) te handhaven, conform het uitgangspunt van het MMA. Conform de Trajectnota/MER wordt voor woningen deze beoordeling uitgevoerd voor een waarneemhoogte van 4,5 meter. Bij flats wordt de bovenste geluidsgevoelige bouwlaag hiervoor genomen. In situaties waar de grenswaarde van 55 dB(A) niet kan worden gehaald is gezocht naar alternatieve vormen en plaatsen van geluidwerende voorzieningen teneinde op die betreffende locaties de geluidsbelasting verder terug te dringen. De eindsituatie is per saldo beter dan de situatie in 1994. Hiermee wordt niet alleen de toename van de geluidshinder weggenomen, maar tevens een verbetering tot stand gebracht.

De geluidswaarden en -maatregelen zijn gebaseerd op actuele verkeersprognoses (basisjaar 2000) met als toekomstjaar 2020.

Om in situaties waar afscherming niet wordt overwogen, toch zoveel mogelijk te kunnen voldoen aan de situatie in 1994 en om de omvang en ruimtebeslag van de geluidwerende voorzieningen te beperken is uitgegaan van een wegdek met de akoestische kwaliteiten van zogenaamd dubbellaags ZOAB (DZOAB). Het Ministerie van VROM heeft formeel ingestemd met de toepassing van de wegdekcorrectiefactor voor DZOAB in het Reken en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï (brief VROM d.d. 25-10-2000, kenmerk IMH-NW/SCH/L 171000002S).

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

e De volgende overwegingen hebben geleid tot de gemaakte keuzes voor de geluidwerende voorzieningen:

A2 westzijde – Sliffertsestraat ten noorden van de Noord-Brabantlaan

Ten noorden van de Noord Brabantlaan zijn 24 woningen en één woonwagenterrein aanwezig. Het scherm wordt geplaatst vanwege het terugbrengen van de geluidsbelasting naar de streefwaarde van 55 dB(A). Zonder scherm wordt al voldaan aan de grenswaarde van de Wet geluidhinder (Wgh-grenswaarde). Alleen bij twee woningen wordt op 4,5 meter hoogte nog de streefwaarde overschreden met 1 dB(A). De waarde van 1994 wordt echter niet



overschreden. Om reden van doelmatigheid (kosten versus effect) is afgezien om verdere afscherming te plaatsen.

A2 westzijde - Zeelst/Sliffertsestraat ten zuiden van de Noord-Brabantlaan

Bij 65 woningen en één school wordt de Wgh-grenswaarde overschreden.

Daarvan wordt bij 1 woning gelegen aan Sliffertsestraat, de eerder vastgestelde waarde overschreden en ondervindt deze woning tevens een overschrijding van de streefwaarde van 55 dB(A). Daarnaast zijn er drie woningen aan de Sliffertsestraat waar alleen de streefwaarde wordt overschreden.

Om redenen van financiële aard wordt hier afgezien om verdere afscherming te plaatsen om tot de Wgh-grensswaarde en/of de streefwaarde van 55 dB(A) te komen.

Voor de overige groep woningen was op 1 maart 1986 de geluidsbelasting hoger dan 55 dB(A) waardoor de grenswaarde conform de Wgh 50 dB(A) bedraagt. Bij deze groep woningen wordt de streefwaarde van 55 dB(A) niet overschreden. Om redenen van doelmatigheid (kosten versus effect) is afgezien om verdere afscherming te plaatsen om terug te gaan naar de Wgh-grenswaarde.

A2 westzijde - Akkereind/Oranjebuurt

Zowel noordelijk (wijk Zeelst) als zuidelijk (Meerveldhoven) wordt een scherm geplaatst. Er ontstaat zo een "open" deel tussen deze voorzieningen van circa 400 meter. Afscherming wordt daarom om akoestische en stedenbouwkundige overwegingen geplaatst. De Wgh-grenswaarde en de streefwaarde van 55 dB(A) worden niet overschreden.

A2 westzijde - Meerveldhoven

Bij dertien woningen aan de Run wordt de Wgh-grenswaarde overschreden waarbij één woning de streefwaarde van 55 dB(A) met 2 dB(A) op 4,5 meter wordt overschreden. Voor deze groep woningen was op 1 maart 1986 de geluidsbelasting hoger dan 55 dB(A) waardoor de grenswaarde 50 dB(A) bedraagt. De schermen geven een reductie tot 7 dB(A). Om redenen van doelmatigheid (kosten versus effect) is afgezien om verdere afscherming te plaatsen om terug te gaan naar de Wgh-grenswaarde en de streefwaarde van 55 dB(A).

A2 oostzijde - Lievendaal

Bij één flat op de 4^{de} en 5^{de} bouwlaag waar tien woningen zijn gelegen, wordt de Wgh-grenswaarde overschreden met 2 dB(A). Voor deze groep woningen was op 1 maart 1986 de geluidsbelasting hoger dan 55 dB(A) waardoor de grenswaarde 50 dB(A) bedraagt. De geluidsbelasting komt daarmee nagenoeg gelijk aan de omringende woningen waarvoor eerder waarden zijn vastgesteld. Bij één flat wordt bij vier woningen de Wgh-grenswaarde niet overschreden maar wel de streefwaarde met 1 dB(A).

Om redenen van doelmatigheid (kosten versus effect) is afgezien om voor beide flats afscherming te plaatsen om terug te gaan naar de Wgh-grenswaarde en de streefwaarde van 55 dB(A).

A2 oostzijde - Genderbeemd

Bij vijf woningen wordt de Wgh-grenswaarde overschreden. De waarden blijven daarbij onder de streefwaarde van 55 dB(A). Op 1 maart 1986 was de geluidsbelasting hoger dan 55 dB(A) waardoor de grenswaarde 50 dB(A) bedraagt. Voor de vijf woningen bedraagt de overschrijding 1 tot 2 dB(A) op de 2^{de} en 3^{de} bouwlaag. De geluidsbelasting komt daarmee gelijk aan de omringende woningen waarvoor als grenswaarde de huidige geluidsbelasting

geldt. Om redenen van doelmatigheid (kosten versus effect) is afgezien verder afscherming te plaatsen om terug te gaan naar de Wgh-grenswaarde.

A2 oostzijde - Hanevoet/Ooienvaarsnest

Bij 57 woningen is er een overschrijding van de Wgh-grenswaarde. Voor deze groep woningen was op 1 maart 1986 de geluidsbelasting hoger dan 55 dB(A) waardoor de grenswaarde 50 dB(A) bedraagt. De streefwaarde van 55 dB(A) op 4,5 meter hoogte wordt niet overschreden. Om redenen van doelmatigheid (kosten versus effect) is afgezien verder afscherming te plaatsen om terug te gaan naar de Wgh-grenswaarde.

A67 noordzijde - De Run/Ziekenhuis

Door het plaatsen van het scherm wordt de streefwaarde van 55 dB(A) bij het ziekenhuis niet overschreden. Het scherm heeft geen effect voor de overige woningen in het gebied omdat deze te ver van het scherm zijn gesitueerd.

A2/A67 noordzijde - Aalster- en Leenderweg

Bij de instelling Eikenburg is sprake van geluidsgevoelige bebouwing. Door het plaatsen van het scherm wordt de streefwaarde van 55 dB(A) niet overschreden. Daarnaast wordt met dit scherm bij één woning de streefwaarde van 55 dB(A) niet meer overschreden.

A2/A67 zuidzijde - Voldijn

Voor 103 woningen wordt de Wgh-grenswaarde overschreden. De streefwaarde van 55 dB(A) op 4,5 meter hoogte wordt alleen bij één woning overschreden. Betreft hier een solitaire woning. Om reden van doelmatigheid (kosten versus effect) is afgezien verder afscherming te plaatsen om terug te gaan naar de Wgh-grenswaarde en de streefwaarde van 55 dB(A).

A2/A67 zuidzijde Ekenrooi

Met het scherm wordt de streefwaarde van 55 dB(A) nergens meer overschreden. Er is nergens sprake van overschrijding van de Wgh-grenswaarde.

A67/A2 onderliggend wegnnet – Overige locaties

Voor de overige locaties waar zich woningen en andere geluidsgevoelige bebouwing bevinden, geldt dat om redenen van doelmatigheid (kosten versus effect) geen afscherming wordt geplaatst. Het betreft hier verspreid liggende woningen waardoor de kosten voor afscherming ver boven het toetsbedrag uitstijgen, zoals in de Toelichting op dit TB is beschreven.

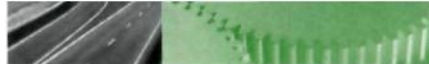
In sommige gevallen wordt de Wgh-grenswaarde en/of de streefwaarde van 55 dB(A) op 4,5 meter hoogte overschreden. Voor de woningen waarbij de geluidsbelasting boven de streefwaarde van 55 dB(A) uit komt, wordt per saldo de waarde zoals deze in 1994 heerste niet overschreden.

Voor een gedetailleerde motivering wordt verwezen naar het "Akoestisch onderzoek A2 Randweg Eindhoven" van september 2001, als bijlage 6 bijgevoegd aan de Toelichting op dit TB. Dit rapport is gelijk aan het akoestisch rapport behorende bij het OTB, met dien verstande dat ten behoeve van het TB een erratum is opgesteld. Dit erratum (maart 2002) is als bijlage 6A toegevoegd aan de Toelichting op dit TB. Het erratum heeft betrekking op een herberekening ten behoeve van een tweetal locaties, hetgeen tot vermindering van het aantal hogere waarden heeft geleid, en bevat verder aanvullende informatie over de verkeersverdeling over het etmaal.



f Ten opzichte van de Trajectnota/MER en/of het Standpunt wijkt het TB qua wegontwerp op de volgende 12 punten af:

- 1) Aanpassing dwarsprofiel en symmetrisch verbreden vanuit de bestaande wegas. Het MMA vergt extra ruimte ten opzichte van andere alternatieven. Het dwarsprofiel is in het TB in afwijking van het MMA versmald door het achterwege laten van de doorgaande bomenrij in de tussenbermen en het stedelijk vormgeven van de parallelbanen. Dit houdt in dat de rijstroken van de parallelbanen zijn versmald en de vluchtstrook is weggelaten. Vanwege de gewenste relatie met de omgeving is de parallelbaan zoveel mogelijk op maaiveld gelegd en heeft indien nodig zowel hoofdrijbaan als parallelbanen zelfstandige geluidwerende voorzieningen. Alleen ter hoogte van Voldijn is hiervan afgeweken; de parallelrijbaan is hier hoog aangelegd vanwege de betere inpassingsmogelijkheden. Overigens is het technisch mogelijk om de hoofdrijbaan (westtangent) en ten zuiden van Strijp de parallelrijbanen met 1 extra rijstrook uit te breiden. Per saldo is het ruimtegebruik in het dwarsprofiel echter afgenomen ten opzichte van het MMA.
- 2) Aanpassing maximum snelheid hoofd- en parallelrijbaan. 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, is gekozen voor een ontwerpsnelheid van in principe 120 km/uur op de hoofdrijbaan, dit in afwijking van het MMA (100km/uur). Voor de stedelijk vormgegeven parallelrijbanen is een ontwerpsnelheid aangehouden van in principe 80 km/uur. In afwijking van het standpunt is ook op de parallelrijbaan tussen knooppunt Batadorp en de aansluiting Strijp de ontwerpsnelheid teruggebracht van 100 naar 80 km/uur. De reden hiervoor is uniformiteit (verkeersveiligheid) in de relatie wegbeeld/wegtype.
- 3) Knooppunt Batadorp. Beperking van het ruimtegebruik is een van de uitgangspunten van het TB. Door verschuiving van het beginpunt van de splitsing doorgaand/regionaal verkeer van knooppunt Ekkersweijer naar knooppunt Batadorp is hier invulling aan gegeven. Aansluiting Best (A58) en knooppunt Ekkerweijer kunnen daardoor ongewijzigd blijven. Het beginpunt van de reconstructie van de randweg ligt hierdoor bij het Beatrixkanaal (A58-km 13,7) en de Boschdijk (A2-km 142,2). Door een compacter ontwerp van het knooppunt Batadorp en het zuidelijk daarvan gelegen breiwerk van hoofd- en parallelrijbanen is aanzienlijke ruimtebesparing gerealiseerd. Hierbij is de wegas ter hoogte van Mispelhoef 24 meter naar het westen verschoven. Deze asverschuiving heeft in combinatie met inperking van het breiwerk plaatsgevonden om per saldo ruimte te besparen en het rijksmonument Mispelhoef te ontzien. Hierdoor vindt echter extra aantasting plaats van het natuurbos ten westen van de weg (0,36 ha). In deze situatie hebben de status van Rijksmonument en de uniciteit van het object t.o.v. het bosgebied tot deze keuze geleid. Hierdoor kan ook het monument Mispelhoef worden gespaard.
- 4) Aansluiting Welschap. Aansluiting Welschap wordt in haar huidige vormgeving gehandhaafd. Dit leidt tot beperking van het ruimtebeslag.
- 5) Aansluiting Strijp. Ter hoogte van Strijp is een aantal maatregelen genomen teneinde het volkstuintencomplex Welschap en aangrenzende golfbaan maximaal te ontzien in verband met de waarde van het gebied voor de Kamsalamander (Europese Habitatrichtlijn). De ontworpen boogstraal in de hoofdrijbaan ter hoogte van Strijp is teruggebracht van 1300 naar 750 meter, het dwarsprofiel is versmald en het hier gelegen deel van de Vense Dijk wordt opgeheven. De vormgeving van de aansluiting Strijp is ten



- opzichte van de Trajectnota/MER beperkt aangepast. Het viaduct in de westelijke afrit is namelijk licht gebogen teneinde een mogelijk toekomstige uitbouw tot volledige aansluiting technisch niet onmogelijk te maken.
- 6) Aansluiting Veldhoven-zuid. Het ontwerp van deze aansluiting is ten opzichte van het MMA gewijzigd. Het geprojecteerde halve klaverblad is gewijzigd in een ruimtebesparende Haarlemmermeeraansluiting
 - 7) Knooppunt De Hogt (verkeerskundig ontwerp). In knooppunt De Hogt is de richting Antwerpen aangesloten op de hoofdrijbaan. Dit heeft verkeerskundig gezien grote voordelen in termen van een betere aansluiting van het landelijke hoofdwegenet op het internationale net. De consequentie van het aansluiten van de aansluiting Antwerpen met de hoofdrijbaan, in combinatie met het stedelijk vormgegeven van de parallelrijbanen, is een verschuiving van de verkeersstromen op o.a. de zuidtangent. De oorspronkelijk noodzakelijke 3^e rijstrook op de parallelrijbanen langs de zuidtangent is derhalve in het TB naar de hoofdrijbaan verschoven. Per saldo is het ruimtebeslag ongewijzigd.
 - 8) Knooppunt De Hogt (vormgeving). Teneinde de woonwijk Ooievaarsnest en het bedrijventerrein De Run te ontzien werd in het standpunt voorgesteld het knooppunt De Hogt circa 100 meter in zuidelijke richting op te schuiven. Door aanpassing van de verbindingsboog in de hoofdrijbaan en een compacter ontwerp is deze verschuiving niet noodzakelijk gebleken. Het TB-ontwerp ontziet evenwel toch Ooievaarsnest en De Run. De verbindingsboog in de zuidelijke parallelrijbaan zodanig ontworpen dat het terrein van Natuurmonumenten vrijwel geheel ontzien wordt.
 - 9) Hoogteligging zuidtangent. De zuidtangent (ter hoogte van Aalst) heeft in de bestaande situatie over grote lengte een hoge ligging. In het MMA werd uitgegaan van een lage ligging van de zuidtangent. In de toekomstige situatie wordt in afwijking hiervan ook gekozen voor handhaving van de hoge ligging van de zuidtangent. Het verleggen van de zuidtangent ter hoogte van Aalst naar maaiveldniveau had een groot nadeel, doordat de regionale en lokale kruisende wegen, voor onder andere langzaam verkeer, verhoogd of verdiept moesten worden. Het regionale en lokale verkeer zou dan een hoogte verschil moeten overbruggen. Bovendien vraagt de aanleg van de verhoogde of verdiepte kruisende verbindingen ook nog de nodige extra ruimte met alle gevolgen van dien. Het ruimteverschil is per saldo beperkt.
 - 10) Aansluiting Philips. Op grond van de inspraakreactie van Philips NV, ondersteund door de gemeente Eindhoven, is onderzoek verricht naar de mogelijkheden om voor de Philips High Tech Campus een afzonderlijke aansluiting op de parallelrijbaan te realiseren. Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat de locatie Sportbos de regionale bestuurlijke voorkeur heeft boven andere varianten en dat de gevolgen voor het milieu en verkeer en vervoer beperkt zijn. Zie ook Hoofdstuk 1.4 van de Toelichting.
 - 11) Aansluiting Waalre. De aansluiting blijft, in tegenstelling tot de TN/MER, haar aansluitingsvorm behouden. Hierdoor kan het monument Villa Voorbeek en ook het Landgoed Eikenburg geheel gespaard blijven.
 - 12) Knooppunt Leenderheide. Knooppunt Leenderheide is in vergelijking met de Trajectnota/MER compacter ontworpen, hierdoor zijn de bestaande viaducten (A67) te handhaven en komt de hoog geprojecteerde verbinding oost-west in de A67 (niveau 2) te vervallen. Het beginpunt van de reconstructie van de A67 verschuift hierdoor naar het westen. De op het 1^e niveau, ten zuiden van de rotonde, geprojecteerde verbinding zuid-west in de hoofdrijbaan is vervolgens over korte lengte verhoogd naar niveau 1,5. Het tracé van de verbindingsweg rotonde Leenderheide in zuidelijke richting wordt over, in plaats van onder, de hoofdrijbaan geleid. Vanwege de

noodzakelijke lengte van de samenvoeging hoofdrijbaan (2 rijstroken) met de parallelrijbaan (2 rijstroken) verschuift het beginpunt van de reconstructie van de A2 hierdoor ca 800 m naar het zuiden tot A2 km 171,4. De parkeerplaats Aalsterhut wordt onbereikbaar; deze komt te vervallen.

g Alle wegontwerpwijzigingen genoemd onder punt f van de Overwegingen vallen binnen de marges van de Tracéwet

Deze marges betreffen een wijziging van de as van het ontwerp met maximaal 100 meter naar links of rechts of met maximaal 2 meter naar boven of beneden. De meeste wijzigingen zijn minimaal of betreffen een ruimtevermindering, waardoor evident is dat de milieueffecten niet danwel positief beïnvloed worden. Vier wijzigingen zijn echter dermate afwijkend van de Trajectnota/MER dat nauwkeurig is gekeken naar de effecten ervan. De beoordeling van de effecten is niet absoluut, maar vergeleken met de effecten die in de Trajectnota/MER voor het MMA zijn beschreven. Een klein positief effect houdt dus een lichte verbetering ten opzichte van het MMA in. Hierbij is steeds gekeken naar de afzonderlijke criteria zoals die in de Trajectnota/MER zijn gebruikt.

Het betreft de volgende vier wijzigingen: -aanpassen snelheid hoofd- en parallelrijbanen en stedelijk vormgeven van de parallelrijbanen (2), hoogteligging zuidtangent (9), nieuwe aansluiting Philips (10), aanpassing knooppunt Leenderheide richting parkeerterrein Aalsterhut (12)

In algemene zin kan voor deze vier wijzigingen gesteld worden dat de effecten vergelijkbaar zijn met die van het MMA. Meestal betreft het marginale verbeteringen of verslechteringen. Uitzondering vormen de effecten van het aanpassen van de snelheid en het stedelijk vormgeven van de parallelrijbanen. Dit levert een aanzienlijke verbetering op van de effecten op het biotisch milieu en wonen en werken. De negatieve effecten die het MMA had voor historische bouwkunde verdwijnen zelfs geheel.

Conclusie is dat alle milieueffecten dermate gering zijn dat er geen aanvullend MER gemaakt hoeft te worden. Als bijlage 4 van de Toelichting op dit TB is een uitgebreide effectbeschrijving opgenomen.

h Ten opzichte van de Trajectnota/MER en/of het Standpunt wijkt het TB qua verkeersprognoses af

De verkeersprognoses zijn geactualiseerd. Voor een toelichting wordt verwezen naar Hoofdstuk 2.3 van de Toelichting op dit TB. Als gevolg hiervan zijn ook de milieu-effecten op gebied van geluidhinder, luchtkwaliteit en de risico's van vervoer gevaarlijke stoffen opnieuw bekeken (hoofdstuk 3 van de Toelichting op dit TB) alsmede de effecten op natuur en landschap (hoofdstuk 4 van de Toelichting op dit TB). De conclusie is dat de milieueffecten neutraal dan wel positief zijn en derhalve geen aanvullend MER gemaakt hoeft te worden.

In het OTB en dit TB zijn de wijzigingen naar aanleiding van de inspraakreacties op de Trajectnota/MER Tangenten Eindhoven en het OTB meegenomen en zijn actuele ontwikkelingen, zoals herziene verkeersprognoses, verwerkt.

i Ten opzichte van het OTB wijkt het TB op de volgende punten af

- 1) Asverschuiving A58 verbindingssbaan Den Bosch richting Tilburg tussen werklometer 0,0 en 1,0. Hierbij is het lengteprofiel aangepast, met een maximale afwijking van + 1,0 meter. De horizontale ligging is ongewijzigd. De noodzaak van deze aanpassing volgt uit de nadere detaillering ten behoeve van de uitvoering van de viaducten in de kruisende verbindingen. De aanpassing is



akoestisch doorgerekend, zie erratum akoestisch onderzoek, waaruit blijkt dat dit geen consequenties heeft voor de in nabijheid gelegen bebouwing. Het ruimtebeslag van de TB oplossing wijkt niet af van de oplossing in het OTB.

- 2) Aanpassing lengteprofiel hoofd- en parallelrijbanen ter plaatse van in 2003/2004 door de gemeente Eindhoven te realiseren onderdoorgang ten behoeve van de Meerenakkerweg. Deze wijziging heeft tot gevolg dat de beide kunstwerken in de parallelbanen ook verschuiven. De aanpassing in het lengteprofiel bedraagt minder dan 1,0 m. De aanpassing is akoestisch doorgerekend, zie erratum december 2002 akoestisch onderzoek, waaruit blijkt dat dit geen consequenties heeft voor de in nabijheid gelegen bebouwing. Het ruimtebeslag van de TB oplossing wijkt niet af van de oplossing in het OTB.
- 3) Aan het TB zijn tweetal errata op het akoestisch onderzoek opgesteld.
In het eerste erratum (maart 2002), bijlage 6A bij dit TB zijn ten opzichte van het akoestisch onderzoek van het OTB een tweetal mutaties doorgevoerd.
 - Opgenomen is de berekening van het effect van de beperkte asverschuiving op de A58. Zie i.1
 - Er heeft een herberekening plaatsgevonden van de akoestische situatie Sterkenburg 2 te Eindhoven, bejaardenhuis. Na herberekening is gebleken dat voor deze locatie geen Hogere Waarde hoeft te worden vastgesteld.In vervolg op de inspraak is in het erratum een nadere uitsplitsing van het verkeer in dag- avond- en nachtperiode opgenomen.
In het tweede erratum (december 2002), bijlage 6B bij dit TB is ten opzichte van het akoestisch onderzoek van het OTB een mutatie doorgevoerd. Opgenomen is een herberekening vanwege de gewijzigde onderdoorgang Meerenakkerweg. Zie i.2.
- 4) De tabel onder punt 6 van het TB wijkt af van het OTB. De nadere detaillering ten behoeve van de uitvoering van de viaducten heeft laten zien dat de afmetingen in een aantal gevallen beperkt aangepast kon worden. De omvang van de viaducten is daardoor in oppervlakte per saldo afgenomen, waaronder de wijziging van de fly-over in knooppunt Batadorp (verbindingsweg Tilburg-Den Bosch) in drie afzonderlijke viaducten. Tevens is de tekst ten aanzien van uitmeetbepaling en flexibiliteitsbepaling verduidelijkt.
- 5) Binnen het bestaande ruimtebeslag van het OTB zijn pechhavens, noodzakelijk in verband met het ontbreken van vluchtstroken, toegevoegd aan de parallelbanen.
- 6) De parallelweg tussen Roostenlaan en Aalsterweg (noordzijde A67) blijft gehandhaafd binnen het ruimtebeslag van het OTB.
- 7) Nabij knooppunt de Hogt/O.L.Vrouwedijk is aan de zuidzijde op grond van de inspraak een zandpad als kortsluiting van bestaande paden teruggelegd, extra ruimtebeslag circa 6 meter over een lengte van circa 200 meter.
- 8) Wijziging natuurcompensatie. Gebleken is dat de in het OTB nabij knooppunt Batadorp begrensde natuurcompensatie voor 1,3 ha overlap vertoont met het bestemmingsplan spoorzone (gemeente Best). Hierin is reeds natuurcompensatie opgenomen. In het TB is deze locatie dan ook komen te vervallen. Teneinde wel te voldoen aan de compensatieverplichting zal grenzend aan de compensatiegebieden als opgenomen in bijlage 10 bij dit TB gezocht worden naar een gelijkwaardig alternatief. De gemeente Best heeft al medewerking aan het zoeken naar een vervangende locatie toegezegd.
- 9) Wijziging aansluiting Strijp. In de aansluiting Strijp is de oprit vanuit Eindhoven meer naar de A2 toe gebogen. De verbindingsweg komt hierdoor lager te liggen. Het voordeel is dat minder grond van het landgoed De Wielewaal benodigd is, waarmee invulling wordt gegeven aan de inspraak.

Bovenstaande wijzigingen hebben enkel positieve danwel neutrale milieueffecten.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
in overeenstemming met de
Minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,



Roelf H. de Boer

Mededelingen

1. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan door belanghebbenden tegen dit besluit binnen zes weken na de dag waarop dit is bekendgemaakt een beroepschrift worden ingediend. Het beroepschrift moet worden ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de raad van State te Den Haag, postbus 20019, 2500 EA Den Haag, o.v.v. TB A2/A67 Randweg Eindhoven.

Het beroepschrift dient te zijn ondertekend en tenminste het volgende bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. vermelding van de datum en het nummer of het kenmerk van het besluit waartegen het beroep zich richt;
- d. een opgave van de redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen.

Indien een beroepschrift is ingediend is het mogelijk om daarnaast een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen. Een dergelijk verzoek dient te worden gericht aan de Voorzitter van Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Het verzoek dient te zijn ondertekend en tenminste het volgende te bevatten:

- a. de naam en het adres van de verzoeker;
- b. de dagtekening;
- c. vermelding van het bestuursorgaan dat het besluit heeft genomen en datum en nummer of kenmerk van het besluit;
- d. de gronden van het verzoek (motivering).

Bij het verzoek dient voorts een afschrift van het beroepschrift te worden overlegd. Zo mogelijk wordt tevens een afschrift van het besluit waarop het geschil betrekking heeft overgelegd.

Naar aanleiding van het verzoek kan de Voorzitter een voorlopige voorziening treffen indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist.

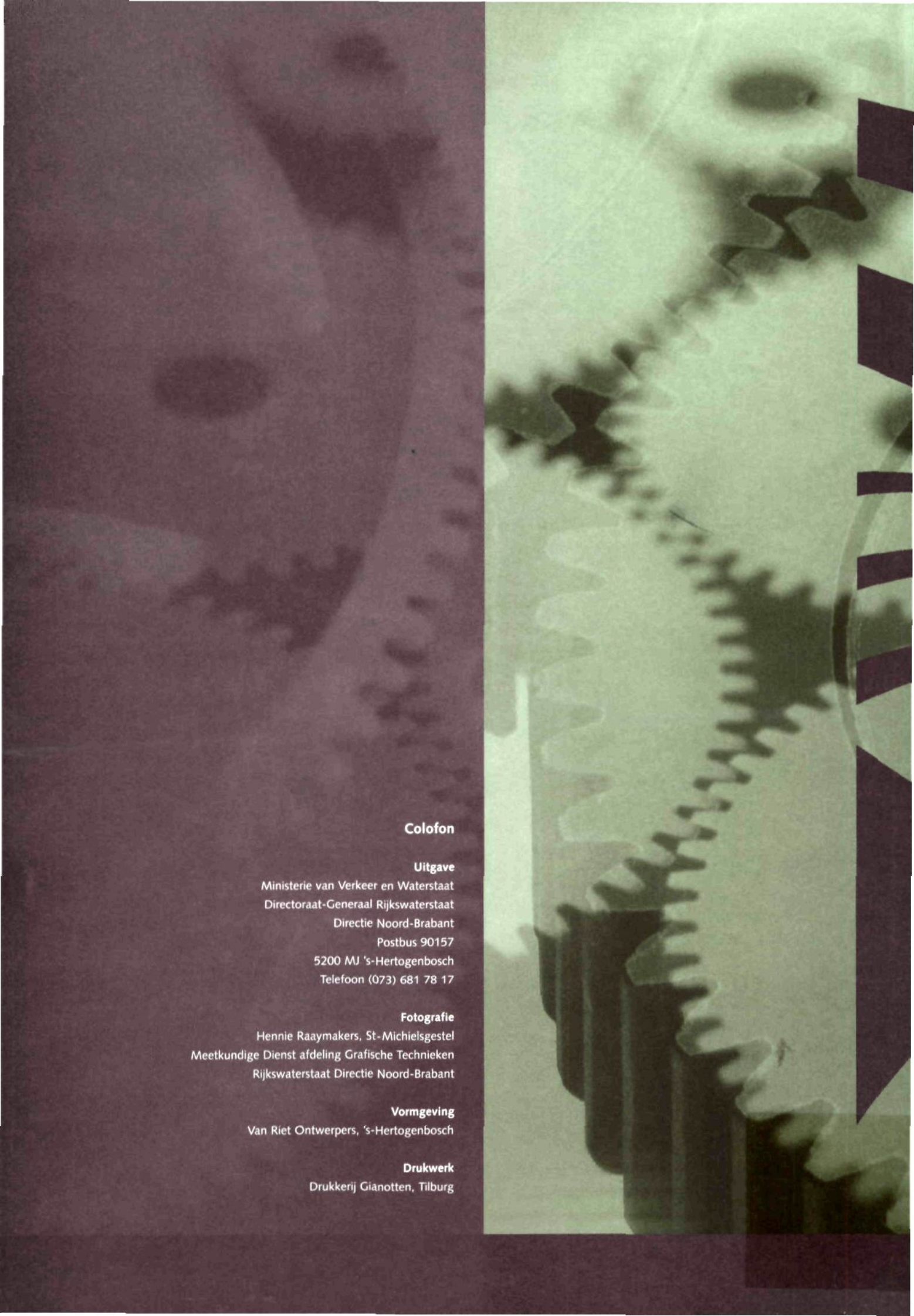
Voor de behandeling van het beroep en voor een verzoek om voorlopige voorziening wordt een bedrag aan griffierecht geheven.



Notities



Notities



Colofon

Uitgave

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Noord-Brabant
Postbus 90157
5200 MJ 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 78 17

Fotografie

Hennie Raaymakers, St-Michielsgestel
Meetkundige Dienst afdeling Grafische Technieken
Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant

Vormgeving

Van Riet Ontwerpers, 's-Hertogenbosch

Drukwerk

Drukkerij Gianotten, Tilburg