

Antwoorden op de Inspraak

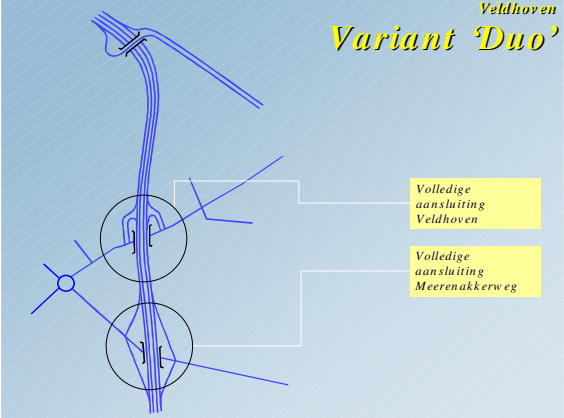
A2 Aansluitingen Meerenakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan



Inleiding

In de navolgende pagina's zullen de inspraakreacties die zijn ontvangen tijdens de inspraakperiode (27 september t/m 6 november 2006) van de Startnotitie A2 Aansluitingen Meerenakkerweg / Heistraat en noord-Brabantlaan worden beantwoord.

Alvorens de reacties per brief te presenteren wordt op een aantal vaak voorkomende vragen een antwoord gegeven. Bij de beantwoording van de brieven zal in voorkomende gevallen vervolgens verwezen worden naar deze algemene antwoorden.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Inspreekers vragen regelmatig waarom alleen de 'ontvlechtingvariant' wordt onderzocht? Zij pleiten er voor om ook alternatieven te onderzoeken die (het oostelijke deel van) de Meerhovendreef ontzien. De suggestie wordt regelmatig gedaan om de variant 'Duo' uit de studie "Méér met de A2" (DHV/gemeente Eindhoven, april 2004) ook te onderzoeken in de m.e.r.</p>	<p>Hoofdreactie 1 Mede naar aanleiding van de inspraakreacties is besloten de milieueffecten van de variant Duo uit de studie "Méér met de A2" (DHV/gemeente Eindhoven, april 2004) in de m.e.r. te onderzoeken.</p>  <p>Het alternatief 'Duo' houdt in: het realiseren van een nieuwe aansluiting op de Meerenakkerweg en het (ten opzichte van het Tracébesluit voor de Randweg Eindhoven uit 2003) onveranderd laten van de aansluiting op de Noord-Brabantlaan. De verkeerseffecten van dit alternatief zullen bepaald worden, zowel met als zonder aansluiting van de Hurksestraat op de Noord-Brabantlaan.</p>
<p>Inspreekers verzoeken regelmatig om de verkeers- en milieueffecten te onderzoeken voor een bepaalde wijk of straat. Vaak wordt Grasrijk, de Meerhovendreef, de Peter Zuidlaan of de Randweg Eindhoven genoemd genoemd, maar soms ook andere wegen of straten.</p>	<p>Hoofdreactie 2 Het gebied dat in de m.e.r. wordt onderzocht, wordt bepaald door de reikwijdte van de milieueffecten. De milieueffecten hangen nauw samen met de toe- en afname van verkeer op een bepaalde plaats.</p> <p>De verkeerseffecten van de alternatieven/varianten worden voor een groot gebied rondom de aansluitingen door middel van een verkeersmodel in beeld gebracht. Dit gebeurt voor de jaren 2010 en 2020. Het verkeersmodel bevat het grondgebied van de 23 gemeenten die het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) vormen. Voor de m.e.r. wordt ingezoomd op de woonwijken Lievendaal, 't Ven, Genderbeemd, Zeelst, De Polders en Grasrijk en de bedrijventerreinen De Hurk, Tradeforum en Landforum.</p>



	<p>Indien uit analyse met een verkeersmodel blijkt dat de hoeveelheid verkeer op de een bepaalde weg met meer dan 20% toeneemt als gevolg van voorgestelde maatregelen dan zal in de m.e.r. nader onderzoek naar de geluidseffecten worden gedaan. Een toename van het verkeer met 30% of een afname met 20% is ongeveer gelijk aan verandering in de geluidsproductie van één decibel.</p> <p>Voor de bepaling van de effecten op de luchtkwaliteit wordt een onderzoekszone van 300 meter aan weerszijden van de A2 aangehouden. Daarnaast wordt daar waar in het studiegebied toename van verkeer verwacht wordt als gevolg van de voorgestelde maatregelen, de luchtkwaliteit berekend.</p>
<p>Insprekers verzoeken om op de hoogte gehouden te worden van de voortgang van het onderzoek en de planvorming</p>	<p><u>Hoofdreactie 3</u> Insprekers krijgen de inspraakreacties en de Richtlijnen voor de m.e.r. inclusief de antwoorden op de inspraak toegezonden.</p> <p>Insprekers zullen geïnformeerd worden over volgende stappen in deze Tracé / m.e.r. procedure. Dit zal gebeuren middels advertenties in regionale dagbladen en lokale huis-aan-huis-kranten en in voorkomende gevallen via bewonersbrieven.</p>
<p>Het heeft diverse insprekers verbaasd dat de gemeente Eindhoven uitnodigingen heeft verstuurd om op 9 november 2006 te praten over de ontvlechtigingsvariant en de consequenties voor de woningen aan het Grasveld, terwijl de formele inspraak op de startnotitie verloopt op 7 november 2006</p>	<p><u>Hoofdreactie 4</u> Over deze deelreactie heeft overleg plaats gevonden met de gemeente Eindhoven.</p> <p>De Minister van Verkeer en Waterstaat is het bevoegd gezag betreffende de Startnotitie. De gangbare communicatieprocedure van Rijkswaterstaat is gevolgd. Middels publicaties in dagbladen en huis-aan-huis-bladen is iedereen uitgenodigd om te reageren op de Startnotitie.</p> <p>Daarnaast heeft Rijkswaterstaat op donderdag 2 november 2006 samen met de gemeenten Eindhoven en Veldhoven een inloopavond gehouden om uitleg te geven over de procedures van de Ontvlechtigingsvariant. Deze informatieavond is aangekondigd op de gemeentelijke informatiepagina's in de huis-aan-huis-bladen. Ook zijn in het studiegebied ongeveer zesduizend uitnodigingen huis-aan-huis verspreid.</p> <p>De gemeente Eindhoven is de initiatiefnemer van de informatieavond voor de bewoners van de Meerhovendreef-oost. De avond van 9 november 2006 was bedoeld om uitleg te geven over de Ontvlechtigingsvariant en om de mogelijkheden inzichtelijk te maken ter beperking van de leefbaarheidsinvloeden van de Ontvlechtigingsvariant voor de bewoners van de Meerhovendreef.</p>



Volgnummer: 1		Afzender: mevrouw K. Luijten-Hoffmann Klimheuvel 15 5685 AZ Best	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
<p>1 Het is de laatste tijd onplezierig om de woon-werkroute Best-Veldhoven op de fiets af te leggen. Dit komt door de toenemende reistijd en onveiligheid.</p> <p>De reistijd neemt toe door soms langdurige afsluitingen of omleidingen als gevolg van de voorbereidende werkzaamheden aan de A2. Daarnaast leidt de bestaande oversteekplaats van de Noord Brabantlaan tot wachttijden voor fietsers ten behoeve van de goede doorstroming van het autoverkeer.</p> <p>De extra toe- en afritten voor de A2 zal het aantal oversteekplaatsen doen toenemen, waardoor de reistijd voor fietsers nog langer wordt.</p>		<p>Als gevolg van de vernieuwing van de volledige Randweg Eindhoven is het onvermijdelijk af en toe bepaalde wegen (tijdelijk) af te sluiten en verkeer om te leiden. Er wordt naar gestreefd omleidingen en afsluitingen zo kort mogelijk te laten duren en hierover duidelijk te communiceren.</p> <p>De opmerking over de verkeersreginstallaties op de Noord-Brabantlaan is aan de gemeente Eindhoven doorgegeven.</p> <p>Op de Noord-Brabantlaan verdwijnen een aantal kruispunten, hetgeen doorstroming ook voor de fiets bevordert. De oversteekplaatsen bij de nieuwe toe- en afritten worden met verkeerslichten geregeld.</p>	
<p>2 Nieuwe verbindingsroute voor automobilisten zorgen soms voor onveilige en ongewenste situaties voor fietsers. Het oversteken van de Meerenakkerweg, van de Peter Zuidlaan naar de Slifferstestraat, is voor fietsers zeer onveilig, aangezien automobilisten met vaak zeer grote snelheid door een onoverzichtelijke bocht aan komen rijden.</p>		<p>Over deze deelreactie heeft overleg plaats gevonden met de gemeente Eindhoven.</p> <p>In januari 2007 zullen maatregelen genomen worden teneinde de oversteekbaarheid voor fietsers van de Meerenakkerweg richting de Sliffertsestraat te verbeteren.</p>	
<p>4 De doorstroming van autoverkeer heeft kennelijk een hogere prioriteit dan het streven van de overheid om meer mensen op de fiets te krijgen, ondanks beloftes en programma's van de meeste politieke partijen. Er dienen veilige, goed verlichte fietsroutes tussen randgemeentes te worden gerealiseerd, met een snelle doorstroming door degenen die ervoor kiezen om hun woon- werkroute op de fiets af te leggen.</p>		<p>De gemeenten Best, Eindhoven en Veldhoven zorgen voor een netwerk van (doorgaande) fietspaden binnen hun gemeente.</p> <p>Wanneer er als gevolg van de maatregelen verstoringen in het fietsnetwerk optreden zal hiervoor een oplossing aangedragen worden.</p>	
<p>3 Alternatieve snelle fietsroutes, zoals via de Eindhovense Golfbaan en de route langs de Spottersweg, zijn om verschillende redenen niet veilig. Daarom dient in het kader van voorliggende plannen voor de fietsverbinding van noord naar zuid, ten westen van Eindhoven, goed gekeken worden naar consequenties en oplossingen voor een goede en veilige doorstroming van het fietsverkeer.</p>		<p>De gemeenten Best, Eindhoven en Veldhoven zorgen voor een netwerk van (doorgaande) fietspaden binnen hun gemeente.</p> <p>Wanneer er als gevolg van de maatregelen verstoringen in het fietsnetwerk optreden zal hiervoor een oplossing aangedragen worden.</p>	



Volgnummer: 2		Afzender: de heer, mevrouw C.L. Verleg Severeind 11 5502 PW VELDHOVEN	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Inspreker kiest niet voor het voorkeursalternatief.		Deze deelreactie is voor kennisgeving aangenomen.	
2 Door het voorkeursalternatief en de daarbij opgegeven overwegingen wordt het leefklimaat voor de inwoners van Zeelst-Oost alsook voor 200 toekomstige leerlingen van de geplande ZMKL-school ernstig bedreigd, als gevolg van geluidsoverlast en uitstoot van fijn stof.		Zie <u>Hoofdreactie 2</u>	
3 De Peter Zuidlaan krijgt namelijk in het verkeerscirculatieplan, dat de gemeente Veldhoven gelijktijdig met voorliggende startnotitie ter inzage heeft gelegd, een aansluiting met de Julianastraat om de verkeersstromen in verband met het Tracébesluit optimaal te laten functioneren. Hierdoor zal de verkeersintensiteit op de Peter Zuidlaan en de op- en afritten tot de parallelbanen enorm toenemen. Daarnaast heeft de gemeente Veldhoven een nieuwe ZMLK-school voorzien op het punt waar de oprit de parallelbaan van de A2 bereikt.		<p>Over deze deelreactie heeft overleg plaats gevonden met de gemeente Veldhoven.</p> <p>Zeelst is een relatief groot verblijfsgebied. Straten zoals de Kruisstraat worden hierin zwaar belast, wat voor leefbaarheidsproblemen zorgt. Alleen het herverdelen van verkeer over andere wegen in de wijk zal tot een herverdeling van de overlast leiden. Om dit te bereiken wordt in het Veldhovens Verkeerscirculatieplan voorgesteld om de Peter Zuidlaan door te trekken naar de Julianastraat. Hierdoor wordt de interne wegenstructuur van Zeelst ontlast. Verwacht wordt dat de Peter Zuidlaan geen rol vervult in de ontsluiting van Veldhoven en/of de regionale wegenstructuur. De route via de Peter Zuidlaan zal altijd minder aantrekkelijk zijn dan het gebruik van de parallelbanen. In het Veldhovense Verkeerscirculatieplan is ook opgenomen dat geen doorgaand verkeer via deze route wordt afgewikkeld. De hoeveelheid verkeer uit Zeelst richting de nieuwe aansluiting verandert daardoor niet, maar het verkeer zal alleen gebruik gaan maken van andere routes dan tot nu toe.</p> <p>De Prins Willem Alexanderschool, die nu bereikbaar is vanuit de Blaarthemseweg, zal herbouwd worden aan de Peter Zuidlaan, even ten noorden van de aansluiting van de Blaarthemseweg op de Peter Zuidlaan. Ook de verplaatsing van deze school zal slechts tot een beperkte herverdeling leiden van het verkeer in Zeelst.</p> <p>In het verkeersmodel dat ten behoeve van het m.e.r. wordt opgesteld zullen de uitgangspunten van het Verkeerscirculatieplan van Veldhoven worden meegenomen.</p> <p>Met het verkeersmodel dat ten behoeve van het m.e.r. wordt opgesteld zullen de verkeerseffecten op de Peter Zuidlaan, en de op- en afritten worden bepaald.</p>	
4 Er dient nader onderzoek verricht te worden naar de geluidsoverlast en uitstoot PM 10 en NO2. Daarbij moet rekening gehouden worden met de combinatie van: <ul style="list-style-type: none"> - Tracébesluit A2; - nieuwe op- en afritten Meerenakkerweg; - effectuering verkeerscirculatieplan 		<p>De door inspreker genoemde aspecten zullen worden onderzocht in de m.e.r.</p> <p>De door inspreker genoemde ontwikkelingen worden meegenomen in het verkeersmodel. De gegevens uit het verkeersmodel vormen vervolgens de invoer van de onderzoeken naar geluidsoverlast en luchtkwaliteit</p>	



<p>waarbij de Peter Zuidlaan wordt 'opgekrikt' tot rondweg Veldhoven.</p>	
<p>5 De voorkeur gaat uit naar het MMA omdat dit ontwerp de wettelijke verplichte optimalisatie van de milieuaspecten inhoudt. Het is een omissie dat deze optie niet in een schematische voorstelling in de startnotitie wordt weergegeven.</p>	<p>In de m.e.r. zal een Meest Milieuvriendelijk Alternatief worden beschreven.</p> <p>Omdat dit alternatief in de loop van de m.e.r. vorm krijgt op basis van het alternatief dat het beste scoort op milieucriteria is het niet mogelijk deze variant op voorhand in de startnotitie op te nemen.</p>
<p>6 Het meest westelijk te realiseren geluidsscherm dient ten westen van de Peter Zuidlaan geplaatst te worden, zodat ook het geluid, veroorzaakt door de rondweg Peter Zuidlaan, minder doordringt tot de wijk Zeelst-Oost.</p>	<p>Of deze suggestie effectief is voor het terugdringen van de geluidbelasting op de omgeving zal in het geluidonderzoek dat onderdeel is van de m.e.r. worden onderzocht.</p>



<p>Volgnummer: 3</p>		<p>Afzender: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven de heer, mevrouw H.J.M. Gevers Postbus 985 5600 AZ EINDHOVEN</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>		<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>	
<p>1 het SRE stemt in met de in de startnotitie verwoorde achtergronden en uitgangspunten van het project en de uiteengezette onderzoeksopzet voor de m.e.r., inclusief de te onderzoeken alternatieven. Naar aanleiding van de problemen in de omgeving van de aansluiting 31 (Veldhoven) hebben de gemeenten Eindhoven en Veldhoven hiervoor een ontwerp ontwikkeld in de studie 'Méér met de A2'. Het SRE is bij deze studie betrokken en heeft ingestemd met de uitkomsten. Het is verheugend dat Verkeer en Waterstaat de resultaten van deze studie adopteert in de startnotitie.</p>		<p>Deze deelreactie is voor kennisgeving aangenomen</p>	
<p>2 De te onderzoeken varianten zijn realistisch en komen voort uit de studie 'Méér met de A2'. Alleen de uit deze studie voortgekomen varianten worden meegenomen. Ook zal de ontvlechtingvariant, waar Eindhoven, Veldhoven en het SRE de voorkeur voor hebben uitgesproken, in de m.e.r. worden gehanteerd als voorkeursalternatief. Als MMA zal de ontvlechtingvariant, aangevuld met milieumaatregelen, worden gebruikt.</p>		<p>Deze deelreactie is voor kennisgeving aangenomen. Als basis voor het MMA zal die variant dienen die de beste score heeft voor wat betreft de milieueffecten.</p>	
<p>3 De doelstelling in de startnotitie betreft ook het oplossen van de problemen op het onderliggende wegennet. Daarnaast krijgen de effecten van de te bestuderen varianten op het onderliggende wegennet veel aandacht.</p>		<p>Deze deelreactie is voor kennisgeving aangenomen</p>	
<p>4 Het overzicht van de te beschrijven effecten geeft de indruk dat de bij de effecten gehanteerde eenheden garanderen dat de regionale en lokale belangen op een goede manier inzichtelijk worden gemaakt en meegewogen.</p>		<p>Deze deelreactie is voor kennisgeving aangenomen.</p>	



Volgnummer: 4		Afzender: de heer H.J.Th. Truin Grasland 40 5658 GB EINDHOVEN	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Uitvoering van voorliggende plannen heeft nadelige gevolgen voor de de volgende aspecten: verkeer en vervoer, geluid, lucht, externe veiligheid, natuur, landschap, cultuurhistorie, archeologie, ruimtelijke ordening en bodem en water.		In de m.e.r. zullen de door inspreker genoemde aspecten onderzocht worden.	
2 Een alternatief voor de voorliggende aansluiting op de A2 met voornoemde nadelige gevolgen, is de aansluiting laten verlopen via de Heistraat. Dit alternatief is nog niet onderzocht en heeft als groot voordeel dat de bewoners in Grasrijk minder overlast zullen ondervinden en dat verkeer bij verkeer blijft. Daarnaast is eventuele toekomstige uitbreiding van infrastructuur beter te realiseren via een braak liggend stuk grond dan in een woonwijk. Dit alternatief dient grondig onderzocht te worden. <i>Aan inspreker is gevraagd de door hem beschreven oplossing nader toe te lichten. Door inspreker wordt voorgesteld om de ontvlechte aansluiting 31 niet aan te sluiten op de Meerhovendreef, maar verkeer via een viaduct of viaducten over de Noord-Brabantlaan, naar de Heistraat te leiden.</i>		De door inspreker beschreven variant zal niet in de m.e.r. worden meegenomen, omdat het oplossend vermogen hiervan als onvoldoende wordt ingeschat. Aansluiting 31 vervult een belangrijke functie als ontsluiting van de wijk Meerhoven. De door inspreker voorgestelde oplossing brengt het verkeer naar de 'verkeerde' kant van de Noord-Brabantlaan en zorgt naar verwachting vervolgens voor veel extra druk op rotonde/kruispunt Heerbaan en de Heistraat. In de m.e.r. zal de variant Duo uit de studie 'Mээр met de A2' als volwaardig alternatief worden meegenomen. Deze variant komt grotendeels tegemoet aan het tweede deel van de deelreactie van deze inspreker.	



Volgnummer: 5		Afzender: Belangenvereniging Poot van Metz mevrouw J. Kasdorp Severeind 5 5502 PW VELDHOVEN	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Er dient gekozen te worden voor het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (gebaseerd op de variant 'ontvlechting gefaseerd'), inclusief de realisatie van een halfklaverblad aan de noordwestzijde van de nieuwe aansluiting Meerenakkerweg / Heistraat. Dit ondermeer omdat deze oplossing de wettelijke verplichte optimalisatie van de milieuaspecten inhoud.		In de m.e.r. zullen de effecten van een kwartklaverbladoplossing van de aansluiting op de Meerenakkerweg (westzijde van A2) in beeld worden gebracht.	
2 De Haallemmermeeroplossing, zoals opgenomen in de variant 'ontvlechting gefaseerd', leidt tot zeer negatieve effecten op het gebied van geluid- en luchtkwaliteit voor de inwoners van Zeelst-Oost als ook voor 200 toekomstige leerlingen van de geplande ZMLK-school. In de Haallemmermeeroplossing wordt namelijk een oprit, inclusief een extra geluidsscherm, tussen de parallelbaan en de Peter Zuidlaan geperst. In deze situatie is er ook nog sprake van een extra lange rijbaan van 380 meter in verband met de hoogteverschillen door de viaducten.		In de m.e.r. zullen de effecten van een Haallemmermeeroplossing van de aansluiting op de Meerenakkerweg in beeld worden gebracht.	
3 Tegelijk met voorliggende startnotitie heeft de gemeente Veldhoven, in samenwerking met SRE, een verkeerscirculatieplan ter inzage gelegd. In dit plan wordt de Peter Zuidlaan (tot nu toe een doodlopende weg) een ontsluitingsweg in een nieuwe rondweg van Veldhoven, die nodig is om de onderliggende verkeersstromen in verband met het Tracébesluit Tangenten Eindhoven optimaal te laten functioneren. Dit heeft tot gevolg dat de verkeersintensiteit op de op- en afritten tot de parallelbanen en de Peter Zuidlaan enorm zal toenemen.		<p>Over deze deelreactie heeft overleg plaats gevonden met de gemeente Veldhoven.</p> <p>Zeelst is een relatief groot verblijfsgebied. Straten zoals de Kruisstraat worden hierin zwaar belast, wat voor leefbaarheidsproblemen zorgt. Alleen het herverdelen van verkeer over andere wegen in de wijk zal tot een herverdeling van de overlast leiden. Om dit te bereiken wordt in het Veldhovens Verkeerscirculatieplan voorgesteld om de Peter Zuidlaan door te trekken naar de Julianastraat. Hierdoor wordt de interne wegenstructuur van Zeelst ontlast. Verwacht wordt dat de Peter Zuidlaan geen rol vervult in de ontsluiting van Veldhoven en/of de regionale wegenstructuur. De route via de Peter Zuidlaan zal altijd minder aantrekkelijk zijn dan het gebruik van de parallelbanen. In het Veldhovense Verkeerscirculatieplan is ook opgenomen dat geen doorgaand verkeer via deze route wordt afgewikkeld. De hoeveelheid verkeer uit Zeelst richting de nieuwe aansluiting verandert daardoor niet, maar het verkeer zal alleen gebruik gaan maken van andere routes dan tot nu toe.</p> <p>In het verkeersmodel dat ten behoeve van het m.e.r. wordt opgesteld zullen de uitgangspunten van het Verkeerscirculatieplan van Veldhoven worden meegenomen.</p> <p>Met het verkeersmodel dat ten behoeve van het m.e.r. wordt opgesteld zullen de verkeerseffecten op de Peter Zuidlaan, en de op- en afritten worden bepaald.</p>	
4 Het cumulatieve effect op de geluidshinder en luchtkwaliteit van het Tracébesluit Tangenten Eindhoven, het verkeerscirculatieplan Veldhoven en voorliggende plannen dient nader onderzocht te worden bij alle varianten. De relatie tussen		De door inspreker genoemde ontwikkelingen worden meegenomen in het verkeersmodel. De gegevens uit het verkeersmodel vormen vervolgens de invoer van de onderzoeken naar geluidsoverlast en luchtkwaliteit	



<p>gezondheidseffecten met aan verkeer gerelateerde luchtvervuiling dient hierbij te worden meegenomen. Hierbij dient gebruik gemaakt te worden van:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de wettelijke eisen; - de regionale rapportage Besluit Luchtkwaliteit 2001 uitgevoerd door de Milieudienst Eindhoven, in opdracht van de SRE; - het Milieubeleidsplan gemeente Veldhoven. 	<p>Het onderzoek naar de effecten voor de luchtkwaliteit zal volgens de daarvoor geldende regels worden uitgevoerd.</p>
<p>5 Daarnaast dient onderzoek te worden verricht naar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de sociale veiligheid, met name de mogelijke toename van inbraak in woongebieden naast op- en afritten; - geluidsschermen, waarbij rekening gehouden wordt met groenblijvende afscherming en geen gebruik wordt gemaakt van transparant materiaal. 	<p>Sociale veiligheid zal in de m.e.r. worden onderzocht.</p> <p>Er zal in de m.e.r. onderzoek worden verricht naar eventuele geluidsoverlast. Wanneer maatregelen zoals geluidsschermen nodig zijn zal zoveel mogelijk aansluiting gezocht worden bij de vormgeving van de geluidwerende voorzieningen elders langs de Randweg Eindhoven (cq. Poot van Metz)</p>



Volgnummer: 6		Afzender: 6 eensluitende reacties ontvangen	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Het is verbazingwekkend dat de gemeente Eindhoven uitnodigingen verstuurd om op 9 november te praten over de ontvlechtingvariant en de consequenties voor de woningen aan het Grasveld, terwijl de formele inspraak op de startnotitie verloopt op 7 november.		Zie Hoofdreactie 4	
2 De startnotitie zou alleen betrekking hebben op de nieuw aan te leggen verbinding, tot aan de Meerhovendreef, ter hoogte van Grasveld, omdat de Meerhovendreef reeds planologisch geregeld is in een bestemmingsplan. De functie van de Meerhovendreef ter hoogte van de straat Grasveld wijzigt echter drastisch als gevolg van de nieuwe aansluiting (van lokale ontsluitingsweg naar toevoerweg van de nieuwe aansluiting). Daarom dient het gedeelte van de Meerhovendreef ten oosten van de Grasdreef betrokken te worden in de voorliggende procedure.		Volgens het Uitwerkingsplan "Gedeeltelijke herziening van het Uitwerkingsplan Grasrijk/Land Forum" is het reeds mogelijk om het oostelijke deel van de Meerhovendreef (tussen Grasdreef en Nieuwe Sliffertsestraat) aan te leggen in het wegprofiel dat nodig is. Daarom behoort dit weggedeelte niet tot het plangebied waarvoor door de minister van Verkeer en Waterstaat een Tracébesluit zal worden genomen. Zie Hoofdreactie 2	
3 In voorliggende procedure zouden dan ook alternatieven voor het deel van de Meerhovendreef ten oosten van de Grasdreef onderzocht en meegenomen moeten worden die resulteren in een zodanige oplossing, dat de functie van de Meerhovendreef niet of nagenoeg niet verandert en er geen nadelige gevolgen ontstaan voor de bestaande woningen aan de Grasveld.		Zie Hoofdreactie 1	



Volgnummer: 7		Afzender: 12 eensluitende reacties ontvangen	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
<p>1 In de huidige bestemmingsplannen wordt voor de Grasveld te Eindhoven een 4-baansweg (verlengde Meerhovendreef) gerealiseerd t.b.v. bestemmingsverkeer uit slechts een gedeelte van Grasrijk. In het huidige bestemmingsplan is opgenomen dat er geen gemotoriseerde verbinding komt tussen Noord en Zuid Meerhoven. Omdat er nu toch een gemotoriseerde verbinding komt tussen Zandrijk en Grasrijk en omdat er ideeën zijn voor een aansluiting op de snelweg, zullen de volgende verkeersstromen over de 4-baans weg rijden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vanaf de A2 richting Meerhoven v.v.; - vanaf de A2 naar delen van Veldhoven v.v.; - vanuit Eindhoven naar Zandrijk v.v.; - vanuit Veldhoven naar Zandrijk v.v.; - vanuit Eindhoven naar het flightforum v.v.; - vanuit Veldhoven naar het flightforum v.v.; - vanuit Eindhoven naar McDonald; - vanuit Veldhoven naar McDonald (als gevolg van voorliggende plannen is dit vanaf de Noord Brabantlaan niet meer mogelijk), vanaf Wintelre en Oerle naar de A2. <p>Daarnaast dient toekomstige woningbouw meegenomen te worden.</p>		<p>In het verkeersmodel, dat ten behoeve van de m.e.r. zal worden ontwikkeld, wordt uitgegaan van een verbinding tussen Grasrijk en Zandrijk die middels een tweetal verkeerssluizen is afgesloten voor vrachtverkeer. Personenauto's kunnen deze sluisen stapvoets passeren.</p> <p>In het verkeersmodel wordt ook de ruimtelijke ontwikkeling (zoals woningbouw en bedrijventerreinen) meegenomen die door de gemeenten Eindhoven en Veldhoven en Veldhoven als vaststaand worden beschouwd.</p>	
<p>2 Er dient onderzoek gedaan te worden naar de gevolgen van de het opwaarderen van de Meerhovendreef tot 4-baansweg op de verkeersintensiteit, luchtverontreiniging, fijn stof, geluidsoverlast etc.</p>		<p>Zie Hoofdreactie 2</p>	
<p>3 Ook dient de mogelijkheid te worden onderzocht om de A2 aansluiting niet aan te sluiten op de Meerhovendreef, maar om deze te laten afbuigen naar Grasdreef. Hier is al een intentie om een weg aan te leggen naast het nog te bouwen bedrijventerrein. Dit geeft minder overlast voor omwonenden.</p>		<p>Door insprekers wordt voorgesteld het tracé Graslinden als alternatief voor de Meerhovendreef (oostelijk van de Grasdreef) te gebruiken.</p> <p>Dit voorstel zal onderzocht worden als een maatregel in het kader van mogelijke optimalisaties van de Ontvlechtsvariant ten aanzien van milieu</p>	
<p>4 Inspreker wenst schriftelijk op de hoogte gehouden te worden van de ontwikkelingen van het MER.</p>		<p>Zie Hoofdreactie 3</p>	



Volgnummer: 8		Afzender: de heer A.C. Drogendijk Grasperk 24 5658 HD EINDHOVEN	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Het wonen in de wijk Meerhoven blijkt minder aantrekkelijk dan was voorgesteld toen inspreker de woning 3 jaar geleden kocht: de gemeente heeft haar plannen met de wijk (de creatie van een leefbare, comfortabele woonomgeving) nog steeds niet waargemaakt, verkeer en mobiliteit worden structureel onderschat. De verkeersdruk op de randweg en in de omgeving zal verder toenemen door vergroting van het verkeersaanbod en de aantrekkende werking van de verbrede A2 met extra knooppunt. Uitwerking van voorliggend voorkeursalternatief zal leiden tot een nog verdere toename van het verkeer rondom de wijk en daardoor de woonomgeving verder aantasten.		In de m.e.r. zal worden onderzocht welke verkeers- en milieueffecten de ontvlechtingvariant heeft.	
2 Het voorkeursalternatief zal de volgende aspecten in het zuidwestelijke deel van de wijk Grasrijk doen verslechteren: <ul style="list-style-type: none"> - geluidsoverlast. Deze is reeds aanzienlijk, zeker bij oostenwind; - luchtverontreiniging; - wijkontsluiting. Deze is reeds matig. De wijk is namelijk ingesloten door Meerhovendreef, Grasdreef en Herbaan en wordt slechts door één weg (Grassteppe) onstloten, waarbij doorgaand verkeer op de Grasdreef voorrang krijgt; - veiligheid. Alle voorzieningen liggen buiten de wijk en kunnen alleen bereikt worden door oversteken van de Meerhovendreef, Grasdreef of Heerbaan. Als gevolg van een toename van het verkeer op deze wegen zal dit onveilig worden. Deze factoren zullen een verslechtering van het woongenot betekenen, maar ook de waarde van de woning in Grasrijk doen dalen. Een planschade claim is een serieuze optie.		In de m.e.r. zullen de door inspreker genoemde aspecten (geluidsoverlast, luchtverontreiniging, ontsluiting en veiligheid) onderzocht worden. Belanghebbenden die menen door de ombouw van de Randweg Eindhoven en/of bijbehorende werken nadeel te ondervinden, c.q. wiens grond/woning daardoor rechtstreeks wordt geraakt kunnen in aanmerking komen voor vergoeding van de geleden schade. Een verzoek om schadevergoeding kan op grond van artikel 20d Tracéwet bij de minister worden ingediend.	
3 De negatieve effecten op het woongenot in de wijk Grasrijk van voorliggende plannen dienen onderzocht te worden en er dienen oplossingen voor gezocht te worden. Omdat er waarschijnlijk geen adequate oplossingen mogelijk zijn, tekent inspreker bezwaar aan tegen voorliggende plannen.		Via de milieuaspecten verkeersintensiteit, luchtkwaliteit, geluidhinder en verkeersveiligheid zal het woongenot onderzocht worden.	
4 De Randweg Eindhoven is de enige en zwaarbelaste noord-zuidverbinding van Nederland en ligt in een gebied met een hoge bevolkingsdichtheid die nog verder zal groeien. Een beter alternatief om de doorstroom op en rond deze weg te verbeteren, zou de aanleg van een oostelijk rondweg zijn.		De aanleg van een oostelijk randweg om Eindhoven (BOSE) zal in deze m.e.r. niet worden onderzocht.	



Volgnummer: 9		Afzender: de heer F. Bernards Grasmat 22 5658 HK Eindhoven	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Alleen de variant 'Duo' is acceptabel, vanwege de negatieve gevolgen van alle andere varianten op het gebied van veiligheid en leefgenot voor de bewoners van Grasrijk.		Zie <u>Hoofdreactie 1</u>	
2 Alle alternatieven, met uitzondering van de variant 'Duo' zijn onacceptabel. De wijk Grasrijk, die voornamelijk wordt bewoond door gezinnen met jonge kinderen, wordt in deze alternatieven door een drukke en dus gevaarlijke weg gescheiden van scholen, gezondheidscentra enz. Dit zal naast negatieve gevolgen voor de veiligheid en het leefgenot, een waardevermindering van de woningen in aan de Grasdreef tot gevolg hebben.		In de MER zal onderzoek gedaan worden naar de gevolgen van de voorgestelde maatregelen op het gebied van veiligheid en het woon en leefmilieu. Belanghebbenden die menen door de ombouw van de Randweg Eindhoven en/of bijbehorende werken nadeel te ondervinden, c.q. wiens grond/woning daardoor rechtstreeks wordt geraakt kunnen in aanmerking komen voor vergoeding van de geleden schade. Een verzoek om schadevergoeding kan op grond van artikel 20d Tracéwet bij de minister worden ingediend.	



<p>Volgnummer: 10</p> <p>Afzender: de heer B. Kamerling Grashegge 14 5658 GV EINDHOVEN</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p> <p>1 Bij de studie van de tracévarianten dient het onderzoeksgebied te worden verruimd met de invloed van de veranderingen van de aansluitende wegen op de woon- en leefomgeving van Grasrijk Zuid-Oost, Graslook, Landform en Grashegge. De woonwijk Grasrijk wordt bij het wijzigen van het vingerende bestemmingsplan bovenmatig belast met bovenwijkse afhandeling van verkeer van de Randweg naar Veldhoven, het achterland en het industrieterrein de Hurk.</p> <p>2 Het fysiek of functioneel wijzigen van aansluitende wegen zoals met name de Meerhovendreef geeft buitensporige grote belasting van het woon- en leefmilieu van de wijk Grasrijk en met name ook van de Grashegge. De plannen moeten voor de aansluitende wegen getoetst worden aan de normen uit het Besluit Luchtkwaliteit voor NO₂ en fijn stof (PM₁₀) en aan de Wet geluidhinder. Daarnaast dienen de effecten van de cumulatie van verkeersbelasting op het woon- en leefmilieu op een nog te plaatsen schoolgebouw in het plangebied meegenomen te worden.</p> <p>3 De startnotitie bevat moeilijk te verdedigen uitgangspunten die nader aangetoond moeten worden. Het gaat om:</p> <ul style="list-style-type: none"> - anticiperen op onderzoeken die niet zijn afgerond, zoals BOSE; - RVVP-plan dat nog niet is vastgesteld; - de concentraties NO₂ en PM₁₀ (pag.18). Naar verwachting zal juist wel een overschrijding plaatsvinden met betrekking tot deze concentraties. De toename van auto- en vliegverkeer is immers vele malen zekerder dan de afname wegens toekomstige mogelijke technische verbeteringen. Zeker gezien de druk van de internationale concurrentie (pag. 15, Nota Ruimte, Brainport). 	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p> <p>De milieueffecten zullen in de m.e.r. in een groter gebied worden onderzocht dan alleen het gebied waar daadwerkelijk infrastructurele maatregelen worden voorzien. Milieueffecten zullen worden onderzocht daar waar aanzienlijke toename van verkeer plaats vindt.</p> <p>Zie <u>Hoofdreactie 2</u></p> <p>De door inspreker genoemde aspecten luchtkwaliteit en geluidhinder zullen onderzocht worden in de m.e.r.</p> <p>In de m.e.r. zal voor prognosejaar 2010 rekening worden gehouden met vastgesteld beleid (cq. plannen).</p> <p>Voor de sociaal economische gegevens en de verkeersstructuur in prognosejaar 2020 wordt uitgegaan van structuurplannen van gemeenten en het SRE. Deze uitgangspunten worden op hun realiteit gecontroleerd bij de gemeenten Eindhoven en Veldhoven.</p> <p>Voor wat betreft luchtkwaliteit zal onderzoek verricht worden overeenkomstig de daarvoor geldende regelgeving.</p>



<p>Volgnummer: 11</p>		<p>Afzender: Stichting Buurtbeheer Genderbeemd de heer, mevrouw L.R. van den Broek Bouvigne 47 5653 LG EINDHOVEN</p> <p>Mede namens : de Werkgroep Verkeer van de Stichting Buurtbeheer Genderbeemd</p>
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p> <p>1 De Stichting Buurtbeheer Genderbeemd is met name bezorgd over de passage op pagina 9 van de startnotitie. Daarin staat vermeld dat de gemeente Eindhoven de route Heistraat / Meerenakkerweg / Kasteellaan/ Beemdstraat opwaardeert als alternatief voor de Noord-Brabantlaan, waarbij aandacht is voor de leefbaarheidsproblemen die dit met zich meebrengt voor de wijk Zeelst, voor de Kasteellaan en Beemdstraat. In de startnotitie worden dit niet verder uitgewerkt. Opwaardering is op dit moment al dringend nodig omdat de Beemdstraat nu al een flessenhals is. De bewoners aan de Kasteellaan hebben ook nu al leefbaarheidsproblemen. De SBG verzoekt het ministerie van Verkeer en Waterstaat erop toe te zien dat de gemeente Eindhoven serieus werk zal maken van de opwaardering en de aandacht voor de leefbaarheidsproblemen.</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p> <p>Over deze deelreactie heeft overleg plaats gevonden met de gemeente Eindhoven.</p> <p>De route Heistraat-Meerenakkerweg-Beemdstraat zal door gemeente Eindhoven worden gereconstrueerd tot een weg die de verwachte intensiteiten kan verwerken.</p>	



Volgnummer: 12		Afzender: de heer, mevrouw A.P.A.M. van den Bergh Meerhovendreef 23 5658 HA EINDHOVEN	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 De gemeente Eindhoven heeft uitnodigingen verstuurd om op 9 november te praten over de ontvlechtigingsvariant en de consequenties voor de woningen aan de Meerhovendreef, terwijl de formele inspraak op de startnotitie verloopt op 7 november.		Zie <u>Hoofdreactie 4</u>	
2 De startnotitie zou alleen betrekking hebben op de nieuw aan te leggen verbinding, ter hoogte van Grasveld, omdat de infrastructuur van bijvoorbeeld de Meerhovendreef reeds planologisch geregeld is in een bestemmingsplan. De functie van de Meerhovendreef ter hoogte van de straat Grasveld wijzigt echter drastisch als gevolg van de nieuwe aansluiting (van lokale ontsluitingsweg naar toevoerweg van de nieuwe aansluiting) en door het beoogde verkeerscirculatieplan van de gemeente Veldhoven. Daarom dient het gedeelte van de Meerhovendreef ten westen van de Grasdreef betrokken te worden in de voorliggende procedure.		<p>Zie <u>Hoofdreactie 2</u></p> <p>Over deze deelreactie heeft overleg plaats gevonden met de gemeente Eindhoven.</p> <p>Het door inspreker genoemde gedeelte van de Meerhovendreef is opgenomen in het Uitwerkingsplan "Gedeeltelijke herziening van het Uitwerkingsplan Grasrijk/Land Forum". Dit is een zogenaamde uitwerking ex artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening van het bestemmingsplan Meerhoven. De bestemming luidt: "Verkeersdoeleinden". De gronden zijn bestemd voor verkeersdoeleinden in de vorm van vrijliggende busbanen en van wegen met op de plankaart opgenomen voor de Meerhovendreef, ten hoogste vier rijstroken met daarbijbehorende fiets- en voetpaden, parkeerplaatsen, waterhuishoudkundige doeleinden, groen- en andere voorzieningen (artikel 13 van het uitwerkingsplan).</p> <p>Bij realisatie van de Ontvlechtigingsvariant behoeft het Uitwerkingsplan "Gedeeltelijke herziening van het Uitwerkingsplan Grasrijk/Land Forum" niet herzien te worden.</p> <p>Daarnaast is het gedeelte ten oosten van Grasrijk gelegen in het globale bestemmingsplan "Meerhoven". Het gebied heeft de bestemmingen "Kantoren en Regionale Voorzieningen" en "Indicatieve Primaire Ontsluitingsweg". De ontsluitingsweg voor dit gebied zal meegenomen worden in het Tracébesluit voor de ontvlechtigingsvariant.</p>	
3 Naast een structurele toename in de verkeersstroom door ontsluiting van een groter gebied (verkeerscirculatieplan Veldhoven) zullen ook andere nadelige effecten ontstaan, zoals sluijverkeer of verkeer dat de Heerbaan probeert te vermijden vanwege andere redenen.		In de m.e.r. zal sluijverkeer onderzocht worden.	
4 Het moet mogelijk zijn door aanpassing van de aansluitingen van de A2 (Grasveld), de Heerbaan en de Meerhovendreef, te voorkomen dat de situatie op de Meerhovendreef gewijzigd zal worden van haar oorspronkelijke doel: de ontsluiting van Grasrijk. In voorliggende procedure zouden dan ook alternatieven voor het deel van de Meerhovendreef ten westen van de Grasdreef onderzocht en meegenomen moeten worden die resulteren in een zodanige oplossing, dat de functie van de Meerhovendreef niet of nagenoeg niet verandert.		Zie <u>Hoofdreactie 1</u>	



<p>Volgnummer: 13</p> <p>Afzender: de heer R.R. Trieling Meerhovendreef 10 5658 HA EINDHOVEN</p> <p>Mede namens : mevrouw M.A.A. Marquenie</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>1 Uit de startnotitie blijkt dat de gemeenten Eindhoven en Veldhoven een uitgesproken voorkeur hebben voor de variant 'Ontvlechting, gefaseerd'. Daarbij gaat de Meerhovendreef fungeren als ontsluitingsroute voor al het verkeer van de A2 richting de wijk Meerhoven en de noordelijke helft van Veldhoven en v.v., met als gevolg een structurele wijziging in de verkeerscirculatie in deelwijk Grasrijk. De Meerhovendreef en omliggende wegen krijgen hierdoor een geheel andere functie dan oorspronkelijk de bedoeling was.</p>	<p>De verkeers- en milieueffecten van de functieverandering van de Meerhovendreef zullen in de m.e.r. worden onderzocht.</p>
<p>2 Volgens het studierapport 'Meer met de A2' waarnaar in de startnotitie wordt verwezen, zijn de wijzigingen in de verkeerscirculatie zo ingrijpend dat de gevolgen nog voor de bouw van het betreffende deel van Grasrijk duidelijk moeten worden gemaakt, zodat potentiële kopers weten waar ze aan toe zijn. In de startnotitie wordt echter geheel voorbijgegaan aan de te verwachten leefbaarheidsproblemen in de in 2003 grotendeels gerealiseerde deelwijk Grasrijk. Er wordt zelfs gesuggereerd dat Grasrijk nog niet bestaat.</p>	<p>Mogelijke leefbaarheidsproblemen in het zuidelijke deel van Grasrijk als gevolg van de toename van verkeer zullen worden onderzocht in de m.e.r.</p>
<p>3 Door het voorbijgaan aan de te verwachten leefbaarheidsproblemen in de deelwijk Grasrijk in de startnotitie, gecombineerd met de uitermate slechte informatievoorziening van de gemeente Eindhoven omtrent de plannen, kan niet anders geconcludeerd worden dat de gemeente Eindhoven niet van plan is de bewoners van Grasrijk serieus te betrekken bij het besluitvormingsproces.</p>	<p>In de Startnotitie wordt aangegeven dat dat de leefbaarheid in de m.e.r. onderzocht zal worden, wanneer de toename van verkeer hiertoe aanleiding geeft. Dit geldt ook voor Grasrijk.</p> <p>Over deze deelreactie heeft overleg plaats gevonden met de gemeente Eindhoven.</p> <p>De gemeente Eindhoven heeft middels meerdere publicaties in Meernieuws getracht om de bewoners van Grasrijk op de hoogte te stellen van de ontwikkelingen rondom de Ontvlechtigingsvariant. Daarnaast heeft er in 2001 een informatieavond plaatsgevonden voor de vertegenwoordigers van de belangengroeperingen van o.a. Meerhoven ten behoeve van de studie naar de aansluiting A2/Veldhoven.</p> <p>In het vervolg van de procedure waarbij de leefbaarheidsproblemen nader in beeld worden gebracht zal de gemeente Eindhoven de bewoners serieus betrekken bij het besluitvormingsproces.</p>
<p>4 In de startnotitie wordt, naast de variant 'Ontvlechting gefaseerd' een aantal kansrijke alternatieven gepresenteerd. Deze alternatieven zouden de leefbaarheid in de wijk Grasrijk zeer ten goede komen, maar worden op voorhand verworpen. De gemeenten Eindhoven en Veldhoven lijken hiermee voortijdig aan te willen sturen op de variant 'Ontvlechting gefaseerd'.</p>	<p>De Ontvlechtigingsvariant heeft inderdaad de voorkeur van gemeenten Eindhoven en Veldhoven. De variant ontvlechting wordt op verzoek van de beide gemeenten als voorkeursvariant in de m.e.r. onderzocht.</p> <p>Zie <u>Hoofdreactie 1</u></p>
<p>5 In het onderzoek met betrekking tot de milieueffectrapportage dienen niet alleen de effecten van de te verwachten geluidsoverlast en hogere luchtvervuiling voor het gebied rondom de nog te realiseren Meerhovendreef worden</p>	<p>Algemeen welzijn is een moeilijk in de m.e.r. concreet te maken aspect. Voor wat betreft de milieuaspecten die hiervan onderdeel uitmaken zullen deze in de m.e.r. worden meegenomen.</p>



<p>meegenomen, maar ook de effecten hiervan voor het algemeen welzijn van de bewoners van het reeds bestaande deel van de Meerhovendreef en omliggende straten.</p>	<p>Naast luchtkwaliteit en geluidoverlast worden ook de aspecten verkeersveiligheid, externe veiligheid en sociale veiligheid onderzocht.</p>
<p>6 In het vervolgonderzoek dienen de effecten te worden onderzocht van de insluiting van de wijk ten zuiden van de Meerhovendreef door twee zeer drukke hoofdverkeersaders: de Meerhovendreef en de Heerbaan. Hierdoor worden namelijk voorzieningen zoals winkels, het Spilcentrum, het gezondheidscentrum, sportfaciliteiten, het toekomstige winkelcentrum en het toekomstige park moeilijk bereikbaar.</p>	<p>Het Bevoegd Gezag is van mening dat met de aspecten die in de Startnotitie genoemd worden een goed beeld kan worden verkregen van effecten van de beoogde maatregelen op het gebied ten zuiden van de Meerhovendreef.</p>
<p>7 Ook dient te worden onderzocht wat de effecten zijn van de HOV-busbaan op de doorstroming van het verkeer. De geplande ontsluitingsweg wordt op twee punten gekruist door de HOV-busbaan. Bovendien zijn de verkeerslichtinstallaties op de Meerhovendreef en Grasdreef ontregeld na het passeren van bussen. Daarnaast moet onderzocht worden wat de effecten zijn van de te nemen verkeersremmende maatregelen om de maximum snelheid van 50 km/uur te kunnen handhaven op de Meerhovendreef.</p>	<p>De HOV-as voor de Phileas wordt meegenomen in het verkeersmodel dat voor de m.e.r. wordt ontwikkeld. Hierin wordt meegenomen dat de Phileas op kruispunten prioriteit krijgt. In de m.e.r. zal de afwikkelingskwaliteit onderzocht worden van diverse kruisingen waaronder de kruising Grasdreef-Meerhovendreef.</p> <p>Hoe de Meerhovendreef uiteindelijk zal worden ingericht is een verantwoordelijkheid van de gemeente Eindhoven. Van deze gemeente is vernomen dat zij hiervoor een open ontwerpproces wil volgen, waarin (vertegenwoordigers van) bewoners zullen worden betrokken.</p>
<p>8 Onderzoek moet worden gedaan naar de te verwachten effecten op de verkeersintensiteit op de Meerhovendreef en met name waar het gaat om het autoluwe karakter van de wijk Meerhoven. Uit de startnotitie blijkt dat de verwachting is dat de verkeersintensiteit op de Grasdreef sterk zal afnemen, terwijl het oostelijk deel van de Meerhovendreef veel drukker wordt. Het kan niet anders dan dat dit verkeer op het oostelijk deel dan naar het reeds bestaande deel van de Meerhovendreef gaat. Ook dient te worden onderzocht wat de gevolgen zijn voor de verkeersveiligheid. Met name met betrekking tot schoolgaande kinderen die de zeer drukke Meerhovendreef moeten oversteken.</p>	<p>De effecten op verkeersintensiteiten worden in de m.e.r. onderzocht. Ook verkeersveiligheid wordt in het kader van de m.e.r. onderzocht.</p>
<p>9 De nieuwbouw voor het Spilcentrum wordt naar verwachting gerealiseerd net ten noorden of ten zuiden van het nieuw aan te leggen deel van de Meerhovendreef. Wat betekent de realisatie van de variant 'Ontvlechting gefaseerd' voor de verkeersveiligheid, geluidsoverlast en luchtverontreiniging voor de toekomstige leerlingen van Basisschool 't Slingertouw, de peuterspeelzaal en de kinderopvang? Ook dienen de effecten van de nieuwbouw op de verkeerscirculatie in de deelwijk Grasrijk te worden onderzocht.</p>	<p>Effecten voor wat betreft verkeersveiligheid, geluidsoverlast en luchtkwaliteit langs de Meerhovendreef zullen onderzocht worden.</p> <p>De nieuwbouw van het Spilcentrum wordt in de sociaal economische data van het verkeersmodel - dat ten behoeve van de m.e.r. wordt opgesteld - meegenomen. De locatie ten noorden van de Meerhovendreef wordt aangehouden.</p> <p>In de m.e.r. zal worden onderzocht wat de effecten van de varianten zijn op de verkeersveiligheid (ongevalskans) op het gemeentelijke wegennet. De Meerhovendreef wordt hierin ook meegenomen</p> <p>De effecten die de nieuwbouw heeft op de verkeerscirculatie binnen Grasrijk dient onderdeel te zijn van de mobiliteits- / verkeerstoets die de gemeente uitvoert in het kader van de locatiekeuze (bestemmingsplanprocedure). Deze effecten zijn geen onderdeel van de m.e.r.</p>
<p>10 Onderzocht dient te worden wat de invloed is van geplande realisatie van het themapark Nimbus ten aanzien van de doorstromingskwaliteit, de verkeersbelevingswaarde en de verkeersveiligheid.</p>	<p>De gemeente Eindhoven heeft besloten dat het Themapark Nimbus geen doorgang zal vinden.</p> <p>In de m.e.r. wordt rekening gehouden met de meest recente ontwikkelingsplannen voor Trade-forum.</p>
<p>11 De variant 'Ontvlechting gefaseerd' is een gefaseerde uitvoering van maatregelen, waarbij</p>	<p>Met een verkeersmodel wordt onderzocht wat het verschil is tussen de gefaseerde en volledige</p>



<p>wordt uitgegaan van een volledige aansluiting van de A2 bij afslag Eindhoven - Centrum. In de variant worden echter eerst de aansluiting Verlengde Meerenakkerweg en de aansluiting van de Meerhovendreef op de A2 gerealiseerd, terwijl de aansluiting Eindhoven-Centrum wordt doorgeschoven naar een niet nader te noemen tijdstip. De effecten van het ontbreken van een volledige aansluiting Eindhoven-Centrum ten noorden van de Noord-Brabantlaan dienen daarom expliciet in het onderzoek te worden meegenomen.</p>	<p>otvlechtigingsvariant (gevoeligheidsanalyse). Dit levert intensiteitsverschillen op.</p> <p>Uit de studie 'Meer met de A2' is gebleken dat het realiseren van een volledige aansluiting Eindhoven Centrum voorlopig niet nodig is. Hierom wordt in het m.e.r. geen onderzoek gedaan naar de milieu-effecten van het volledig maken van de aansluiting Eindhoevn Centrum.</p> <p>Er wordt in dit m.e.r. geen onderzoek gedaan naar de milieu-effecten van het volledig maken van de aansluiting Eindhoven Centrum</p>
<p>12 Nader onderzoek moet worden verricht naar de haalbaarheid van andere alternatieven. Te denken valt aan de variant 'Duo', eventueel gecombineerd met maatregelen om de capaciteit op het onderliggende wegennet te vergroten, zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aansluiting van de Noord-Brabantlaan op de A2 via een zgn. Haarlemmermeeraansluiting in plaats van een half klaverblad en/of; - aanpassing van de kruising Hurksestraat, die direct aansluit op één of meer op- en afritten van de A2 en/of; - aanpassing van de verkeersregelinstallaties nabij de aansluiting Noord-Brabantlaan/Hurksestaat/A2. 	<p>Zie <u>Hoofdreactie 1</u></p> <p>Uitgangspunt voor de m.e.r. is dat de gemeenten Eindhoven en Veldhoven in het kader van Beter Bereikbaar Zuidoost Brabant (BBZOB) een groot aantal doorstromingsmaatregelen nemen op het gemeentelijke wegennet, waaronder het optimaliseren van verkeersregelinstallaties. In het kader van BBZOB zal de verkeersregelinstallatie van de kruising Hurksestraat/Noord-Brabantlaan worden aangepast.</p> <p>Voor meer informatie over de doorstromingsmaatregelen in het kader van BBZOB: www.bbzob.nl</p>
<p>13 De gevolgen voor de landbiotoop van de Kamsalamander dienen te worden onderzocht. Het studierapport 'Meer met de A2' maakt hier melding van, maar gaat hierop verder niet in.</p>	<p>In de m.e.r. wordt onderzocht of er sprake is van effecten op beschermde diersoorten, zoals de kamsalamander.</p> <p>Overigens is bij de studie 'Meer met de A2' het landbiotoop van de kamsalamander aangetroffen bij de aansluiting Eindhoven Centrum. Maatregelen aan deze aansluiting zijn geen onderwerp van dit m.e.r.</p>
<p>14 Inspreker wenst op de hoogte gehouden te worden van de resultaten van het onderzoek en het verdere verloop van de procedureafwikkeling en het besluitvormingsproces.</p>	<p>Zie <u>Hoofdreactie 3</u></p>



Volgnummer: 14		Afzender: 50 eensluitende reacties ontvangen
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Wij zijn verontwaardigd en bezorgd over de plannen met betrekking tot de startnotitie. Hieruit blijkt dat de gemeenten Eindhoven en Veldhoven een uitgesproken voorkeur hebben voor de variant 'Ontvlechting gefaseerd'		De Ontvlechtigingsvariant heeft inderdaad de voorkeur van gemeenten Eindhoven en Veldhoven. De variant ontvlechting wordt op verzoek van de beide gemeenten als voorkeursvariant in de m.e.r. onderzocht
2 De inspraakreactie van de heer Trieling en mevrouw Marquenie (inspraakreactie 13) wordt onderschreven. De punten die in deze reactie zijn vermeld dienen te worden meegenomen in het onderzoek met betrekking tot de milieueffectrapportage.		Verwezen wordt naar de reactie die op de inspraakreactie van de heer Trieling en mevrouw Marquenie is gegeven.
3 Inspreker wenst op de hoogte gehouden te worden van de resultaten van het onderzoek en het verdere verloop van de procedureafwikkeling en het besluitvormingsproces.		Zie <u>Hoofdreactie 3</u>



Volgnummer: 15		Afzender: de heer, mevrouw N.M. Ivits Meerhovendreef 25 5658 HA EINDHOVEN	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Wij zijn verontwaardigd en bezorgd over de plannen met betrekking tot de startnotitie. Hieruit blijkt dat de gemeenten Eindhoven en Veldhoven een uitgesproken voorkeur hebben voor de variant 'Ontvlechting gefaseerd'.		De Ontvlechtigingsvariant heeft inderdaad de voorkeur van gemeenten Eindhoven en Veldhoven. De variant ontvlechting wordt op verzoek van de beide gemeenten als voorkeursvariant in de m.e.r. onderzocht	
2 De inspraakreactie van de heer Trieling en mevrouw Marquenie wordt onderschreven. De punten die in deze reactie zijn vermeld dienen te worden meegenomen in het onderzoek met betrekking tot de milieueffectrapportage.		Verwezen wordt naar de reactie die op de inspraakreactie van de heer Trieling en mevrouw Marquenie is gegeven.	
3 Inspreker wenst op de hoogte gehouden te worden van de resultaten van het onderzoek en het verdere verloop van de procedureafwikkeling en het besluitvormingsproces.		Zie <u>Hoofdreactie 3</u>	
4 Het is verbazingwekkend dat de gemeente Eindhoven uitnodigingen verstuurd om op 9 november te praten over de ontvlechtigingsvariant en de consequenties voor de woningen aan het Grasveld, terwijl de formele inspraak op de startnotitie verloopt op 7 november.		Zie <u>Hoofdreactie 4</u>	
5 De startnotitie zou alleen betrekking hebben op de nieuw aan te leggen verbinding, tot aan de Meerhovendreef, ter hoogte van Grasveld, omdat de Meerhovendreef reeds planologisch geregeld is in een bestemmingsplan. De functie van de Meerhovendreef ter hoogte van de straat Grasveld wijzigt echter drastisch als gevolg van de nieuwe aansluiting (van locale ontsluitingsweg naar toevoerweg van de nieuwe aansluiting). Daarom dient het gedeelte van de Meerhovendreef ten westen van de Grasdreef betrokken te worden in de voorliggende procedure.		<p>Zie <u>Hoofdreactie 3</u></p> <p>Over deze deelreactie heeft overleg plaats gevonden met de gemeente Eindhoven.</p> <p>Het door inspreker genoemde gedeelte van de Meerhovendreef is opgenomen in het Uitwerkingsplan "Gedeeltelijke herziening van het Uitwerkingsplan Grasrijk/Land Forum". Dit is een zogenaamde uitwerking ex artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening van het bestemmingsplan Meerhoven. De bestemming luidt: "Verkeersdoeleinden". De gronden zijn bestemd voor verkeersdoeleinden in de vorm van vrijliggende busbanen en van wegen met op de plankaart opgenomen voor de Meerhovendreef, ten hoogste vier rijstroken met daarbijbehorende fiets- en voetpaden, parkeerplaatsen, waterhuishoudkundige doeleinden, groen- en andere voorzieningen (artikel 13 van het uitwerkingsplan).</p> <p>Bij realisatie van de Ontvlechtigingsvariant behoeft het Uitwerkingsplan "Gedeeltelijke herziening van het Uitwerkingsplan Grasrijk/Land Forum" niet herzien te worden.</p> <p>Daarnaast is het gedeelte ten oosten van Grasrijk gelegen in het globale bestemmingsplan "Meerhoven". Het gebied heeft de bestemmingen "Kantoren en Regionale Voorzieningen" en "Indicatieve Primaire Ontsluitingsweg". De ontsluitingsweg voor dit gebied zal meegenomen worden in het Tracébesluit voor de ontvlechtigingsvariant.</p>	



<p>6 In voorliggende procedure zouden dan ook alternatieven voor het deel van de Meerhovendreef ten westen van de Grasdreef onderzocht en meegenomen moeten worden die resulteren in een zodanige oplossing, dat de functie van de Meerhovendreef niet of nagenoeg niet verandert en er geen nadelige gevolgen ontstaan voor de bestaande woningen aan de Grasdreef.</p>	<p>Zie <u>Hoofdreactie 1</u></p>
--	----------------------------------



Volgnummer: 16		Afzender: de heer, mevrouw H.M.G. Derks Vloeteind 27 5502 PT VELDHOVEN	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Door de variant 'Ontvlechting' wordt het woongebied van Zeelst (Vloeteind) nog zwaarder belast op het gebied van geluid en fijn stof terwijl de luchtkwaliteit ter plaatse volgens de Europese normen al wordt overschreden bij de verbreding van de A2. Een nieuw milieutechnisch onderzoek zou voor het gehele gebied integraal opnieuw bekeken moeten worden.		Het onderzoek naar de effecten voor de luchtkwaliteit zal volgens de daarvoor geldende regels worden uitgevoerd.	
2 Heeft de voorgestelde variant gevolgen voor de huidige situatie; de nieuw aangelegde Peter Zuidlaan en het park?		De Peter Zuidlaan, zoals deze er momenteel ligt, heeft voor de beoogde nieuwe aansluiting Meerenakkerweg (Haarlemmermeervariant) niet meer verlegd te worden	
3 Een aansluiting leidt tot een groter risico op aanrijdingen en tot veiligheidsrisico's voor onder andere omwonenden. Welke maatregelen worden hiervoor genomen en is een andere variant misschien wenselijker?		De consequenties van de beoogde maatregelen voor de verkeersveiligheid, zullen onderzocht worden in de m.e.r. Hierbij wordt ook het risico van het vervoer van gevaarlijke stoffen (externe veiligheidsrisico) meegenomen.	
4 In de startnotitie is nauwelijks aandacht voor de gevolgen van de 'Ontvlechtigingsvariant' voor omwonenden op het gebied van het landschappelijk beeld, herplaatsing van groen, milieu, veiligheid etc. Hierover dient meer duidelijkheid te komen.		De eerste twee door inspreker genoemde aspecten zullen onderdeel zijn van het (ontwerp) tracébesluit dat na de m.e.r. zal worden opgesteld. De effecten van de voorgestelde maatregelen op de aspecten milieu en veiligheid zullen in de m.e.r. worden onderzocht.	
5 Inspreker wenst op de hoogte gehouden te worden over de verdere ontwikkelingen.		Zie <u>Hoofdreactie 3</u>	



<p>Volgnummer: 17</p>		<p>Afzender: Stichting Belangenbehartiging Borghoutspark de heer, mevrouw J.P.M. van Minderhout Borghoutspark 6 5502 JZ VELDHOVEN</p>
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p> <p>1 De Stichting Belangbehartiging Borghoutspark heeft geconstateerd dat op de luchtfoto in het informatiecentrum te Veldhoven en in de Nieuwbrief A2/A67 Randweg Eindhoven van augustus 2006, de met geel aangegeven parallelrijbaan en afrit aan de westelijke zijde niet over de gehele lengte zijn voorzien van geluidsschermen. Hierdoor zal de wijk onnodig veel geluidsbelasting ondervinden als gevolg van met 80 km./uur voortrazend (vracht)verkeer. Ook door de steeds toenemende verkeersintensiteit op de A2, zal het geluid toenemen. De stichting verzoekt de geluidsoverlast te beperken door het plaatsen van bovengenoemde schermen. Ditzelfde geldt voor de aansluiting Veldhoven Zuid.</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p> <p>Op de luchtfoto in het informatiecentrum A2/A67 waarop het hele tracé van de vernieuwing van de Randweg Eindhoven wordt weergegeven is helaas niet de juiste informatie getoond. De aansluiting Meerenakkerweg is daar op een luchtfoto indicatief aangegeven. Daarbij is ook de mogelijke locatie van geluidsschermen aangegeven. Dat is prematuur gebeurd, omdat hierover op dit moment nog geen details bekend zijn.</p> <p>Het is nog onbekend waar de geluidsschermen zullen moeten worden geplaatst en hoe hoog ze moeten worden. Het onderzoek naar geluidsoverlast vindt momenteel in het kader van de m.e.r. (onderzoek) plaats. De resultaten hiervan zullen in de MER (rapportage) opgenomen worden. Dan pas is duidelijk of en zo ja waar en hoe hoog geluidwerende voorzieningen zullen moeten worden.</p>	



<p>Volgnummer: 18</p>	<p>Afzender: Belangenvereniging Grasrijk Oost de heer H. van den Hurk Graskers 23 5658 GN EINDHOVEN</p>
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>1 De belangenvereniging Grasrijk Oost wil graag duidelijkheid over de volgende punten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Waarop is de uitspraak van de gemeentelijke verkeersplanoloog gebaseerd dat zonder realisatie van de 'Ontvlechtsvariant', de bewoners van Grasrijk het over 3 jaar meer dan twee uur kost om de wijk uit te komen? - Strookt de verwachte verkeersbelasting met de resultaten zoals die zijn uitgesproken door Mobycon en is bij overschrijding van de maximale verkeersbelasting de klassieke Knip weer bespreekbaar? - Zal de verkeersintensiteit in de wijk Bosrijk toenemen? Hoe gaat men hiermee om, aangezien er in de huidige situatie (als de wijk klaar is) al sprake is van een bijna hoogste toelaatbare belasting? - Hoe wordt de aansluiting van de oude Slifferstraat definitief ingepast? Het risico bestaat dat deze weg zich als sluiproute naar het Flightforum gaat ontwikkelen bij files op de parallelwegen A2. 	<p>Over deze deelreactie heeft overleg plaats gevonden met de gemeente Eindhoven.</p> <p>De uitspraak van de verkeersplanoloog is gebaseerd op een onderzoek uit het jaar 2001. Hierbij is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Zuidoost-Brabant en van het dynamisch verkeersmodel Aimsun2. Met dit software pakket is van ieder individueel voertuig afzonderlijk het gedrag op het wegennet gesimuleerd. Bij dit onderzoek is gebleken dat de bewoners van Meerhoven er meer dan twee uur erover doen om de wijk uit te komen.</p> <p>De intensiteiten die zijn gebruikt ten behoeve van het onderzoek Meer met de A2 komen overeen met de cijfers van Mobycom. In het m.e.r. zullen de intensiteiten op basis van de meest actuele gegevens in beeld worden gebracht. Hierbij wordt tevens de intensiteit in Bosrijk in beeld gebracht. Uitgangspunt is dat de Ontvlechtsvariant geen grote toename van de hoeveelheid verkeer in Bosrijk mag opleveren.</p> <p>Vanwege het feit dat de Sliffertsestraat in de toekomst geknipt wordt in combinatie met de smalle sluisen in Bosrijk en de herinrichting van de Zandschuit tot smalle woonstraat zal er naar verwachting geen sluipverkeer rijden naar Flight Forum. Dit dient overigens nog nader onderzocht te worden in de m.e.r.</p>
<p>2 Komt er een doorgaande verbinding tussen de ingang bij McDonalds en de nieuwe Sliffertsestraat en hoe verstrekkend zijn de gevolgen hiervan voor de wijk Meerhoven?</p>	<p>Over deze deelreactie heeft overleg plaats gevonden met de gemeente Eindhoven.</p> <p>Er komt geen doorgaande verbinding langs de McDonalds vanaf de Noord-Brabantlaan naar de Nieuwe Sliffertsestraat. De McDonalds zal alleen bereikbaar zijn vanaf de Meerhovendreef</p>
<p>3 Wat is het effect van de hogere luchtverontreiniging en geluidsbelasting op de wijk Meerhoven en in het bijzonder op de wijk Grasrijk? De gemeente zelf constateert in het rapport 'Meer met de A2' dat de geluidsbelasting waarschijnlijk te hoog zal zijn.</p> <p>Wat is het effect van de geluidsbelasting op de toekomstige school? Bekend is dat er bij 40 dB(A) concentratiestoornissen en bij 50 dB(A) ernstige concentratiestoornissen optreden.</p> <p>Hoe gaat de gemeente om met een hogere geluidsbelasting dan 50 dB(A)? Tijdens de inloopavond is gezegd dat de gemeente mogelijk een ontheffing gaat aanvragen voor de geluidsnorm. Dit zal grote invloed hebben op het algemene welzijn van de bewoners van de wijk.</p> <p>Wat zal het algemene effect zijn van de uitbreiding A2 ter hoogte van de wijk Meerhoven</p>	<p>Naar luchtverontreiniging en geluidsoverlast zal in het kader van de m.e.r. onderzoek worden gedaan.</p> <p>Wanneer er wettelijke normen worden overschreden zullen daar maatregelen voor worden geformuleerd.</p> <p>In algemene zin is een voorgenomen wijziging op of aan de weg aanleiding om een toetsing aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder uit te voeren. Wanneer blijkt dat er een overschrijding van deze grenswaarden aan de orde is, wordt het effect van geluidbeperkende maatregelen onderzocht. Vervolgens wordt onderzocht of deze maatregelen ook doelmatig zijn. Wanneer deze maatregelen niet doelmatig blijken te zijn, zal in het Tracébesluit worden aangegeven voor welke woningen een hogere grenswaarde zal gaan gelden.</p>



<p>op het gebied van geluid en luchtverontreiniging? Het is zorgelijk gezien het feit dat de Randweg Eindhoven in de huidige situatie bij een bepaalde windrichting al duidelijk hoorbaar is. Daarnaast is er sprake van een forse toename van verkeer op de A2 en de parallelbanen. Valt op langere termijn het geluid en de luchtvervuiling nog binnen de normen?</p>	
<p>4 Hoe kan de veiligheid van de schoolgaande kinderen gegarandeerd worden, zowel op locatie 4 als op locatie 3. De school, met een verwacht leerlingenaantal van 900, komt naast een zeer drukke weg te liggen.</p>	<p>De consequenties van de beoogde maatregelen voor de verkeersveiligheid, zullen onderzocht worden in de m.e.r.</p>
<p>5 De informatieverstrekking tot op heden naar betrokken bewoners alsook naar betrokkenen van de Slingertouw-school en het Spilcentrum, wordt als ruim onvoldoende ervaren. Van de gemeenten en Rijkswaterstaat wordt dan ook in de toekomst duidelijke en tijdige informatieverstrekking verwacht.</p>	<p>Bevoegd Gezag is van mening dat de informatievoorziening door de initiatiefnemer voldoende is geweest.</p> <p>Inspreker zal geïnformeerd worden over procedure voor A2 aansluitingen Meerenakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan</p> <p>Over deze deelreactie heeft overleg plaats gevonden met de gemeente Eindhoven.</p> <p>De gemeente Eindhoven is van mening dat de informatievoorziening naar de wijk voldoende is geweest. Middels het blad Meernieuws is de informatie verspreid. Met betrekking tot de informatie in de toekomst zal de gemeente de wijk ook middels wijkinformatiebrieven en bijeenkomsten voor belanghebbenden blijven informeren.</p>
<p>6 De belangenvereniging wil graag op de hoogte gehouden worden van de verdere ontwikkelingen.</p>	<p>Zie <u>Hoofdreactie 3</u></p>



<p>Volgnummer: 19</p> <p>Afzender: mevrouw A. Hoyer Sterkenburg 57 5653 NC EINDHOVEN</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p> <p>1 De volgende aspecten dienen in de procedure meegenomen te worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - onderzoek naar de verkeersveiligheid van de geplande weefvakken in het bijzonder met het oog op het te verwachten vrachtverkeer; - onderzoek naar de effecten van twee zeer dicht op elkaar volgende aansluitingen; - onderzoek naar de effecten voor het onderliggend verkeer Meerenakkerweg, Beemdstraat, Kasteellaan, in het bijzonder de geluidsbelasting en doorstroming. 	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p> <p>In het ontwerpproces van de aansluitingen wordt veel aandacht besteed aan de verkeersveiligheid.</p> <p>Naar geluidbelasting en doorstroming wordt in de m.e.r. onderzoek verricht</p>
<p>2 De mogelijkheid om de geplande twee aansluitingen samen te voegen dient te worden onderzocht. Dit ziet er als volgt uit: de af- en oprit vanuit/naar Veldhoven bij de huidige afrit 31 laten (en ontvlechten), de af- en oprit vanuit/naar Hurk tussen de twee geplande aansluitingen plaatsen en de bestaande (halve) aansluiting in plaats van ontvlechten, laten vervallen. Het doorgaande verkeer Eindhoven/Veldhoven via de Meerenakkerweg wordt minder zwaar belast doordat in dat geval het verkeer komend van de A2, niet direct op de Meerenakkerweg terechtkomt, maar zich al in de Hurk kan verdelen.</p> <p><i>Aan inspreker is gevraagd de door haar beschreven oplossing nader toe te lichten. De variant die door inspreker wordt voorgesteld is een variant op de eerder onderzochte variant 'Splitsing' uit de studie 'Méér met de A2', waarbij de westbaan van de A2 aansluit op de Noord-Brabantlaan (of op de Meerhovendreef) en de oostbaan van de A2 op de Wekkerstraat. Inspreker stelt voor de aansluiting Meerenakkerweg vervolgens te laten vervallen.</i></p>	<p>De door inspreker beschreven variant zal niet in de m.e.r. worden meegenomen, omdat het oplossend vermogen hiervan als onvoldoende wordt ingeschat.</p> <p>De twee voorgestelde halve aansluitingen zijn qua capaciteit beslist ontoereikend. Daarnaast biedt het door inspreker voorgestelde alternatief met name voor het verkeer van en naar Meerhoven / Veldhoven en De Hurk onvoldoende oplossing.</p>



Volgnummer: 20		Afzender: McDonald's Nederland B.V. de heer R. Poppelier Postbus 22753 1100 DG AMSTERDAM ZUIDOOST	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Een aanzienlijk deel van de omzet van McDonald's aan de Noord-Brabantlaan is afkomstig van passanten van de A2. Uit onderzoek blijkt dat circa 50% van de gasten pas na het zien van de verwijzing op de A2 besluiten om het restaurant te bezoeken. Er is in 1991 dan ook bewust gekozen voor de vestiging aan de open afritten van de A2. De voorgenomen variant 'Ontvlechting' zal daarom een aanzienlijke omzetsderving voor het restaurant betekenen. Dit effect zal nog worden versterkt vanwege het feit dat door een nieuwe ontsluiting via de Meerhovendreef het restaurant nog lastiger bereikbaar wordt.		Het eerste deel van deze deelreactie is voor kennisgeving aangenomen. In de laatste zin wordt gesteld dat de McDonalds lastiger bereikbaar wordt. Met de nieuwe ontsluiting op de Meerhovendreef zal McDonalds via de A2 uitstekend bereikbaar blijven.	
2 McDonald's verzoekt met de keuze van een variant rekening te houden met een snelle en gemakkelijke bereikbaarheid vanaf de A2 naar het restaurant.		De gemeente Eindhoven bepaalt de uitgangspunten voor de ontsluiting van het toekomstig bedrijventerrein Landforum (met o.a. Mc Donalds). In alle varianten is de McDonalds snel en gemakkelijk te bereiken vanaf de parallelbanen van de A2	



<p>Volgnummer: 21</p>		<p>Afzender: Essent Netwerk B.V. de heer J. van Oijen Postbus 856 5201 AW 'S-HERTOGENBOSCH</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>		<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>	
<p>1 Nabij en binnen het aanpassingsgebied ligt de zeer belangrijke ondergrondse hoogspanningsverbinding Eindhoven Noord - Eindhoven West - Eindhoven Zuid van Essent Netwerk BV. Essent verzoek de kabels in het ontwerp-tracébesluit aan te geven. Na vaststelling van het besluit dient onderzocht te worden of het kabeltracé moet worden aangepast en/of dat tijdens de werkzaamheden beschermingsmaatregelen voor de transportverbinding noodzakelijk zijn.</p>		<p>De door inpreker gevraagde onderzoeken zullen worden uitgevoerd.</p>	



Volgnummer: 22		Afzender: de heer D. Koopmans Hoekwal 6 5509 KJ VELDHOVEN	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
<p>1 Het volgende alternatief zou onderzocht moeten worden. De Hurksestraat afsluiten van de Noord-Brabantlaan. De huidige aftakking alleen gebruiken voor de afrit uit het noorden, richting west Veldhoven en de oprit richting het noorden. Het huidige viaduct kan dan gebruikt worden voor de tweede afrit Meerenakkerweg, waar een volledige aansluiting plaatsvindt. Dit veroorzaakt minimale geluidsoverlast. De huidige verkeersstroom Eindhoven-Veldhoven v.v. blijft in tact waardoor geen nieuwe omwonenden overlast krijgen. Eventueel kan gedacht worden aan een eenzijdige op- en afrit voor Meerhoven, zoals geschets in variant 'Trio'.</p> <p><i>Omdat onduidelijk is wat inspreker als alternatief voorstelt is op 3 januari een verzoek aan inspreker gezonden om het alternatief dat hij voorstelt nader toe te lichten. Inspreker stelt een oplossing voor die voor aansluiting 31 lijkt op de eerder onderzochte variant Splitsing. Echter met de beperking dat verkeer vanaf de westelijke afrit alleen rechtsaf naar Veldhoven kan. De Hurksestraat zou alleen aangesloten moeten worden op de zuidelijke rijbaan van de Noord-Brabantlaan. Daarnaast stelt inspreker voor de aansluiting op de Meerenakkerweg te realiseren zoals in de voorkeursvariant.</i></p>		<p>Het door inspeker voorgestelde alternatief voor aansluiting 31 zal niet in het m.e.r. worden onderzocht. Rijkswaterstaat probeert, vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen, halve aansluitingen zoveel mogelijk te voorkomen. Hoewel het voorstel het aantal kruisende stromen op de Noord-Brabantlaan beperkt, verslechtert de bereikbaarheid van bedrijventerrein De Hurk, hetgeen voor de gemeente Eindhoven een bezwaar tegen deze oplossing is.</p> <p>In de m.e.r. zal de variant Duo uit de studie 'Méér met de A2' als volwaardig alternatief worden meegenomen. Deze variant komt naar verwachting grotendeels tegemoet aan het het voorstel van deze inspreker.</p> <p>Het onderzoeken van nog een extra aansluiting voor Meerhoven overeenkomstig de Trio variant uit de studie 'Méér met de A2' zal geen onderdeel van het m.e.r. zijn.</p>	



Volgnummer: 23		Afzender: mevrouw J.K. Willemse Grashegge 8 5658 GV EINDHOVEN	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 De consequenties van een drukke ontsluitingsweg door de wijk Grasrijk op het gebied van luchtverontreiniging en geluidsoverlast dienen te worden onderzocht. In de huidige situatie loopt er al een drukke snelweg langs de wijk en wordt de wijk in tweeën gesplitst door een busbaan.		Naar luchtverontreiniging en geluidsoverlast zal in het kader van de m.e.r. onderzoek worden gedaan.	
2 De gemeente Eindhoven heeft ingestemd met het bouwen van een nieuwe basisschool in Grasrijk. Deze zal waarschijnlijk in de buurt van de geplande ontsluitingsweg gebouwd gaan worden. Dit is onaanvaardbaar in verband met de verkeersveiligheid van schoolgaande kinderen.		De consequenties van de beoogde maatregelen voor de verkeersveiligheid, zullen onderzocht worden in de m.e.r.	



<p>Volgnummer: 24</p>	<p>Afzender: mevrouw L.C.A. van Hooijdonk Meerhovendreef 22 5658 HA EINDHOVEN</p>
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>1 De inspraakreactie van de heer Trieling en mevrouw Marquenie (inspraakreactie 13) wordt onderschreven.</p>	<p>Verwezen wordt naar antwoorden op de deelreacties van de heer Trieling en mevrouw Marquenie</p>
<p>2 Bij de beoordeling van de verschillende ontsluitingsvarianten dient te worden nagegaan of bij hogere geluidbelasting op de gevels van de woningen aan de Meerhovendreef voldoende geluidwering binnen het redelijke haalbaar is. Het is allereerst verstandig en wenselijk na te gaan of er in de huidige situatie qua geluidbelasting wel aan de ten tijde van de vergunning vigerende eisen wordt voldaan en dus de vergunning terecht is verleend.</p>	<p>Naar luchtverontreiniging en geluidoverlast zal in het kader van de m.e.r. onderzoek worden gedaan.</p> <p>Wanneer er wettelijke normen worden overschreden door uitvoering van de voorgestelde alternatieven zullen daar maatregelen voor worden geformuleerd.</p>
<p>3 Daarnaast dient uitgezocht te worden of het technisch haalbaar is om in de sterk verslechterde situatie (verhoogde geluidbelasting) de gevels voldoende geluidwerend te maken. Hierbij is het niet meer dan redelijk dat wederom getoetst wordt aan de nieuwbouweisen van het bouwbesluit of in ieder geval de nieuwbouweisen zoals deze er lagen ten tijde van de definitieve vergunning van 09-01-2002. De wetgever heeft de eisen van bestaande bouw niet bedoeld voor woningen die net drie jaar zijn opgeleverd. De woningen aan de zuidzijde van de Meerhovendreef hebben aan de noordzijde gevels met bijzonder grote ramen, waarin reeds geluidtechnisch gezien goed glas is toegepast, met suskasten t.b.v. de ventilatie. Uit de berekening blijkt dat de huidige gevel qua geluidsisolatie waarde eigenlijk geen ruimte biedt aan verhoging van de geluidbelasting op de gevel. Extra maatregelen zullen dus verstrekkende gevolgen hebben. In ieder geval financieel, maar misschien zelfs ook esthetisch (gezien het feit dat zo'n 85% van de gevel eigenlijk gevormd wordt door één groot kozijn).</p>	<p>Het onderzoek naar de effecten voor de geluidbelasting zal volgens de daarvoor geldende regels worden uitgevoerd.</p> <p>Wanneer blijkt dat er sprake is van een overschrijding van de grenswaarden zal in eerste instantie worden onderzocht of met bronmaatregelen en/of met maatregelen in de overdracht (zoals geluidschermen) aan de grenswaarden kan worden voldaan. Als blijkt dat dit niet mogelijk is of als blijkt dat deze maatregelen niet doelmatig zijn, kan een hogere grenswaarde voor buiten aan de gevel worden vastgesteld.</p> <p>Wanneer dit laatste het geval is, zal krachtens de Wet geluidhinder de gemeenteraad er op moeten toezien dat bij de woningen wel wordt voldaan aan de grenswaarden die gelden voor de geluidgevoelige ruimten in de woning</p>
<p>4 Met de volgende verkeerstechnische knelpunten dient rekening gehouden te worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kan de Meerhovendreef een verdubbeling van de verkeersintensiteit verwerken? De ervaring leert dat op het moment dat het stoplicht in de Sliffertsestraat op rood staat, de Meerhovendreef vanaf het stoplicht bij de Grasbaan tot aan de Grasdreef volloopt met auto's die wachten voor het stoplicht, hetzij door de bus, hetzij door afslaand verkeer; - Hoe denkt de gemeente de snelheid te handhaven van verkeer dat vrijwel rechtstreeks van de snelweg af komt? De ervaring leert dat in de huidige situatie al veel harder wordt gereden dan de maximum snelheid van 50 km./uur; 	<p>In de m.e.r. zal onderzocht worden of de wegen in het studiegebied de toekomstige intensiteiten kunnen verwerken.</p> <p>Onderzocht zal worden in hoeverre verkeersregelinstanties (stoplichten) verder kunnen worden geoptimaliseerd</p> <p>Over deze deelreactie is overleg gevoerd met de gemeente Eindhoven.</p> <p>De studie 'Meer met de A2' heeft laten zien dat de Meerhovendreef uitgaande van 2x2 rijstroken meer dan een verdubbeling van het verkeer kan verwerken.</p> <p>In oktober 2003 heeft er een onderzoek plaatsgevonden door DHV betreffende de kruispunten Meerhovendreef en Grasdreef. Hieruit is</p>



<p>- Daar waar de geplande verlengde Meerhovendreef de busbaan oversteekt (aan de zijde van de Grasdreef) passeert in de spits in iedere richting om de 7,5 minuten een bus. Er zal dus een stoplicht geplaatst moeten worden dat iedere 3 á 4 minuten op rood staat. Hoe valt dit te rijmen met een goede doorstroming vanaf de afrit van de A2? Daarnaast is er nu vaak een zekere vertraging bij het weer op gang komen van het 'ritme' van de stoplichten na het passeren van de bussen (lichten langer op rood dan nodig).</p>	<p>gebleken dat mits de vormgeving van deze kruising wordt aangepast het verkeer verwerkt kan worden. In het m.e.r. zal bovenstaande nader onderzocht worden.</p>
<p>5 Het is slecht onderbouwd waarom een aantal alternatieven niet nader wordt onderzocht. De knip niet aan het einde van de Hurksestraat, maar net na de Praxis en Nettorama is wellicht een betere optie. In dat geval blijven deze bedrijven voldoende bereikbaar voor klanten en de bedrijven achter de knip kunnen eenvoudig gebruik maken van de nieuwe aansluiting ter plaatste van de Meerenakkerweg.</p>	<p>In het verkeersmodel zal de door inspreker voorgestelde variant voor de Hurksestraat niet worden doorgerekend. Wel wordt binnen de 'Duo-variant' zowel een aangesloten als een afgesloten Hurksestraat doorgerekend.</p> <p>Onderscheidend is wel of geen 'knip'. De exacte locatie van de knip is vervolgens een uitwerkingskwestie.</p>



Volgnummer: 25		Afzender: mevrouw F. el Baze Grasveld 26 5658 GD EINDHOVEN	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 De nieuwe aansluiting is recht voor de deur van de woning aan de Grasveld 26 geprojecteerd. Realisatie zal verstrekkende gevolgen hebben, ondermeer voor de waarde van de woning, voor de luchtkwaliteit en de geluidhinder.		De door inspreker genoemde aspecten luchtkwaliteit en geluidhinder zullen onderzocht worden in de m.e.r. Belanghebbenden die menen door de ombouw van de Randweg Eindhoven en/of bijbehorende werken nadeel te ondervinden, c.q. wiens grond/woning daardoor rechtstreeks wordt geraakt kunnen in aanmerking komen voor vergoeding van de geleden schade. Een verzoek om schadevergoeding kan op grond van artikel 20d Tracéwet bij de minister worden ingediend.	
2 De negatieve gevolgen van een nieuwe aansluiting zijn zo verstrekkend, dat dit reden genoeg is om de aansluiting elders aan te leggen.		De (negatieve) gevolgen van de voorgestelde alternatieven zullen in de m.e.r. worden onderzocht	



<p>Volgnummer: 26</p> <p>Afzender: de heer J.N.P.M. Adriaens Grasrups 8 5658 GC EINDHOVEN</p> <p>Mede namens : mevr. L. Heesters</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>2 Het is vreemd dat de gemeente Eindhoven bewoners op 9 november uitnodigt om te spreken over de variant 'Ontvlechting' en de gevolgen voor de woningen in de omgeving van de Meerhovendreef, terwijl de formele inspraak op de startnotitie verloopt op 7 november.</p>	<p>Zie <u>Hoofdreactie 4</u></p>
<p>3 De startnotitie zou alleen betrekking hebben op de nieuw aan te leggen verbinding, omdat de Meerhovendreef reeds planologisch geregeld is in een bestemmingsplan. De functie van de Meerhovendreef ter hoogte van de straat Grasveld en achterliggende straten wijzigt echter drastisch als gevolg van de nieuwe aansluiting (van locale ontsluitingsweg naar toevoerweg van de nieuwe aansluiting). Daarom dient het gedeelte van de Meerhovendreef ten oosten van de Grasdreef betrokken te worden in de voorliggende procedure.</p>	<p>Zie <u>Hoofdreactie 2</u></p> <p>Over deze deelreactie heeft overleg plaats gevonden met de gemeente Eindhoven.</p> <p>Het door inspreker genoemde gedeelte van de Meerhovendreef is opgenomen in het Uitwerkingsplan "Gedeeltelijke herziening van het Uitwerkingsplan Grasrijk/Land Forum". Dit is een zogenaamde uitwerking ex artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening van het bestemmingsplan Meerhoven. De bestemming luidt: "Verkeersdoeleinden". De gronden zijn bestemd voor verkeersdoeleinden in de vorm van vrijliggende busbanen en van wegen met op de plankaart opgenomen voor de Meerhovendreef, ten hoogste vier rijstroken met daarbijbehorende fiets- en voetpaden, parkeerplaatsen, waterhuishoudkundige doeleinden, groen- en andere voorzieningen (artikel 13 van het uitwerkingsplan).</p> <p>Bij realisatie van de Ontvlechtigingsvariant behoeft het Uitwerkingsplan "Gedeeltelijke herziening van het Uitwerkingsplan Grasrijk/Land Forum" niet herzien te worden.</p> <p>Daarnaast is het gedeelte ten oosten van Grasrijk gelegen in het globale bestemmingsplan "Meerhoven". Het gebied heeft de bestemmingen "Kantoren en Regionale Voorzieningen" en "Indicatieve Primaire Ontsluitingsweg". De ontsluitingsweg voor dit gebied zal meegenomen worden in het Tracébesluit voor de ontvlechtigingsvariant.</p>
<p>4 In voorliggende procedure zouden dan ook alternatieven voor het deel van de Meerhovendreef ten oosten van de Grasdreef onderzocht en meegenomen moeten worden die resulteren in een zodanige oplossing, dat de functie van de Meerhovendreef niet of nagenoeg niet verandert en er geen nadelige gevolgen ontstaan voor de bestaande woningen in de omgeving.</p>	<p>Zie <u>Hoofdreactie 1</u></p>



<p>Volgnummer: 27</p> <p>Afzender: de heer P.M. Smeets Grasveld 92 5658 GD EINDHOVEN</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p> <p>1 De gemeente Eindhoven heeft bewoners uitgenodigd om op 9 november te spreken over de variant 'Ontvlechting' en de gevolgen voor de woningen aan het Grasveld, terwijl de formele inspraak op de startnotitie verloopt op 7 november. Het was beter geweest als dit andersom was gepland.</p> <p>2 Gezien het feit dat de functie van de Meerhovendreef ter hoogte van de straat Grasveld drastisch gaat veranderen ten opzichte van het bestemmingsplan, tekent inspreker bezwaar aan.</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p> <p>Zie <u>Hoofdreactie 4</u></p> <p>Over deze deelreactie heeft overleg plaats gevonden met de gemeente Eindhoven.</p> <p>Het door inspreker genoemde gedeelte van de Meerhovendreef is opgenomen in het Uitwerkingsplan "Gedeeltelijke herziening van het Uitwerkingsplan Grasrijk/Land Forum". Dit is een zogenaamde uitwerking ex artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening van het bestemmingsplan Meerhoven. De bestemming luidt: "Verkeersdoeleinden". De gronden zijn bestemd voor verkeersdoeleinden in de vorm van vrijliggende busbanen en van wegen met op de plankaat opgenomen voor de Meerhovendreef, ten hoogste vier rijstroken met daarbijbehorende fiets- en voetpaden, parkeerplaatsen, waterhuishoudkundige doeleinden, groen- en andere voorzieningen (artikel 13 van het uitwerkingsplan).</p> <p>Bij realisatie van de Ontvlechtigingsvariant behoeft het Uitwerkingsplan "Gedeeltelijke herziening van het Uitwerkingsplan Grasrijk/Land Forum" niet herzien te worden.</p> <p>Daarnaast is het gedeelte ten oosten van Grasrijk gelegen in het globale bestemmingsplan "Meerhoven". Het gebied heeft de bestemmingen "Kantoren en Regionale Voorzieningen" en "Indicatieve Primaire Ontsluitingsweg". De ontsluitingsweg voor dit gebied zal meegenomen worden in het Tracébesluit voor de ontvlechtigingsvariant.</p>



Volgnummer: 28		Afzender: de heer J.J.G.M. van de Wiel Martin Luther Kingstraat 60 5653 ME EINDHOVEN	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Is er onderzoek gedaan naar de effecten van voorliggende plannen op luchtkwaliteit, roetuitstoot, geluidsoverlast en sluipverkeer? Zo ja, wat zijn de uitkomsten van deze onderzoeken?		De door inspreker genoemde aspecten zullen onderzocht worden in de m.e.r. (onderzoek) Uitkomsten van dat onderzoek zullen in het MER (rapportage) worden vermeld	
2 Inspreker is in zijn wijk komen wonen toen de Beemdstraat niet meer dan een fietspad was. Hij is dan ook tegen het doortrekken van de Meerenakkerweg naar de Beemdstraat, omdat hierdoor het risico bestaat dat de Beemdstraat ook een 4 baans weg wordt. De wijk wordt dan totaal ingesloten tussen de A2, Beemdstraat, Karel de Grotelaan en Rondweg (Limburglaan), met als gevolg geluidsoverlast. In de huidige situatie ondervinden bewoners als problemen om 's ochtends de wijk uit te komen, is er veel overlast door sluipverkeer en is de Kasteellaan veel te druk en gevaarlijk, met name voor vele overstekende kinderen die naar school moeten. Het verkeer uit Veldhoven via de nieuwe onderdoorgang naar de Meerenakkerweg en een gedeelte van het verkeer uit Veldhoven via de Karel de Grotelaan, komt nu al via de Kasteellaan en de Meerenakkerweg in de Beemdstraat terecht.		De opwaardering van de Beemdstraat is geen onderwerp van de m.e.r. De reconstructie van de route Heistraat-Meerenakkerweg-Beemdstraat is als een autonome ontwikkeling in het verkeersmodel meegenomen. De zorg van de inspreker over het opwaarderen van de Beemdstraat tot een 4 baansweg is aan de gemeente Eindhoven doorgegeven.	
3 Om bovengenoemde gevolgen te voorkomen kan beter gekozen worden voor één van de volgende voorstellen: - laat de op- en afritten van de A2 via de Meerenakkerweg meteen linksaf en rechtsaf slaan en zich zo verder verspreiden via het industrieterrein De Hurk; - maak de Meerenakkerweg 4 baans tot aan de Dillenburgstraat. Op deze manier verpreidt het verkeer zich via het industrieterrein De Hurk. Maak daarbij van de rechtdoorgaande situatie naar de Beemdstraat niet de hoofdroute; - creëer een situatie waarbij het verkeer van de Karel de Grotelaan, de Kasteellaan niet als hoofdroute neemt, maar rechtdoor gaat naar de Rondweg (Karel de Groteplein).		De voorgestelde aanpassingen zijn aan de gemeente Eindhoven ter overweging doorgeven	
4 Inspreker wenst over de ontwikkelingen op de hoogte gehouden te worden.		Zie <u>Hoofdreactie 3</u>	



Volgnummer: 29		Afzender: de heer P.J.H. Wouters Sparrebeek 5 5501 GM VELDHOVEN	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Het voorkeursalternatief 'Ontvlechting gefaseerd' biedt een te rechtstreekse aansluiting op de A2 voor ondermeer de wijk Meerhoven en vooral voor de nog te bouwen industrieterreinen, waaronder Habraken in Veldhoven Noord-West. Dit zal leiden tot een toename van (vracht)verkeer op de Meerhovendreef en negatieve gevolgen voor ondermeer de verkeersveiligheid en leefbaarheid.		In de m.e.r. zal onderzoek gedaan worden naar de effecten van de voorgestelde maatregelen. In het verkeersmodel dat ten behoeve van de m.e.r. wordt opgesteld worden vaststaande ruimtelijke ontwikkelingen meegenomen Ook de aspecten verkeersveiligheid en leefbaarheid zullen in de m.e.r. onderzocht worden.	
2 Het is te gemakkelijk om de negatieve effecten van het voorkeursalternatief in een MMA trachten te compenseren door ondermeer de toepassing van geluidsarm asfalt. De wijk Meerhoven heeft immers ook al de negatieve effecten van de A2 en Eindhoven Airport.		In de m.e.r. zal onderzoek gedaan worden naar de effecten van de voorgestelde maatregelen. Wanneer de verkeerstoename op bepaalde wegen zodanig is dat maatregelen nodig zijn om de hinder terug te brengen tot de wettelijk toegestane waarden, zal hiernaar onderzoek gedaan worden. Geluidsarm asfalt is in de startnotitie slechts genoemd als een voorbeeld van een mogelijk te nemen maatregel ten aanzien van geluidoverlast.	
3 De in de startnotitie voorgestelde nog nader te onderzoeken alternatieven zijn te beperkt om later een goede en vooral integrale afweging te kunnen maken. Met alleen een 'Ontvlechtigingsvariant' is er in wezen geen keuzemogelijkheid meer en wordt de MER studie een slechts een verplicht nummer.		Zie <u>Hoofdreactie 1</u>	
4 De variant 'Duo' wordt te snel en makkelijk weggeschreven. In de startnotitie zijn geen intensiteitsplots bijgevoegd waaruit zou kunnen blijken dat deze variant inderdaad onvoldoende robuust zou zijn na 2010.		Zie <u>Hoofdreactie 1</u>	
5 De variant 'Duo-plus' zou opgenomen moeten worden in de MER studie. In aanvulling op de variant 'Duo' zou in deze variant in elk geval ook een volledige aansluiting bij Eindhoven Centrum moeten worden toegevoegd, een afsluiting van de Hurksestraat op de Noord-Brabantlaan en zonodig een ongelijkvloerse kruising op de huidige locatie rotonde Heerbaan. Ook deze variant kan uiteraard gefaseerd worden aangelegd en zonodig verder worden uitgebreid.		De variant die door inspreker wordt voorgesteld lijkt een combinatie van de eerder onderzochte varianten 'Ontvlechting ' en 'Duo'. In het verzoek van de insprekers wordt deels voorzien. In de m.e.r. zal de variant Duo uit de studie 'Méér met de A2' alsnog als volwaardig alternatief worden meegenomen. Op basis van eerder uitgevoerde onderzoeken wordt het omdraaien van de fasering van de ontvlechtigingsvariant niet gezien als een variant met oplossend vermogen. Zolang er bij de aansluiting op de Noord-Brabantlaan geen maatregelen worden getroffen om verkeerstromen te scheiden zal er een doorstromingsprobleem op de Noord-Brabantlaan blijven dat niet opgelost wordt met het volledig maken van aansluiting Centrum.	
6 Verder zou een variant toegevoegd moeten worden waarbij de Meerenakkerweg en Eindhoven Centrum een volledige aansluiting krijgen op de A2 in combinatie met een afsluiting van de huidige op- en afritten van de A2 bij de Noord-Brabantlaan. In deze variant dient hoogstwaarschijnlijk ook de huidige rotonde op de Heerbaan opgewaardeerd te worden.		Op basis van ervaringen uit eerdere onderzoeken van de gemeente Eindhoven wordt het voorgestelde alternatief niet meegenomen in de m.e.r. In de onderzoeken waarop gedoeld wordt zijn varianten doorgerekend die sterk lijken op de door inspreker voorgestelde variant. Deze bleken verkeerskundig onvoldoende oplossend vermogen te hebben en hadden veel omrijkmeters op het gemeentelijke wegennet tot gevolg.	



<p>7 Het is mogelijk dat bovenstaande alternatieven verkeerskundig minder goed scoren ten opzichte van het alternatief 'Ontvlechting gefaseerd', maar ze zouden qua leefbaarheid en inpassing in de bestaande stedelijke structuur reële alternatieven kunnen zijn. Hierdoor kan wellicht een meer integrale afweging mogelijk zijn.</p>	<p>In de m.e.r. worden de verschillende aspecten met elkaar vergeleken. Leefbaarheid en inpassing zullen daarin meegenomen worden.</p>
--	--



Volgnummer: 30		Afzender: 6 eensluitende reacties ontvangen	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 De gemeente Eindhoven heeft uitnodigingen verstuurd om op 9 november te praten over de ontvlechtigingsvariant en de consequenties voor de woningen aan de Meerhovendreef, terwijl de formele inspraak op de startnotitie verloopt op 7 november.		Zie <u>Hoofdreactie 4</u>	
2 De startnotitie zou alleen betrekking hebben op de nieuw aan te leggen verbinding, ter hoogte van Grasveld, omdat de Meerhovendreef reeds planologisch geregeld is in een bestemmingsplan. De functie van de Meerhovendreef ter hoogte van de straat Grasveld wijzigt echter drastisch als gevolg van de nieuwe aansluiting (van lokale ontsluitingsweg naar toevoerweg van de nieuwe aansluiting). Daarom dient het gedeelte van de Meerhovendreef ten westen van de Grasdreef betrokken te worden in de voorliggende procedure.		<p>Zie <u>Hoofdreactie 2</u></p> <p>Over deze deelreactie heeft overleg plaats gevonden met de gemeente Eindhoven.</p> <p>Het door inspreker genoemde gedeelte van de Meerhovendreef is opgenomen in het Uitwerkingsplan "Gedeeltelijke herziening van het Uitwerkingsplan Grasrijk/Land Forum". Dit is een zogenaamde uitwerking ex artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening van het bestemmingsplan Meerhoven. De bestemming luidt: "Verkeersdoeleinden". De gronden zijn bestemd voor verkeersdoeleinden in de vorm van vrijliggende busbanen en van wegen met op de plankaat opgenomen voor de Meerhovendreef, ten hoogste vier rijstroken met daarbijbehorende fiets- en voetpaden, parkeerplaatsen, waterhuishoudkundige doeleinden, groen- en andere voorzieningen (artikel 13 van het uitwerkingsplan).</p> <p>Bij realisatie van de Ontvlechtigingsvariant behoeft het Uitwerkingsplan "Gedeeltelijke herziening van het Uitwerkingsplan Grasrijk/Land Forum" niet herzien te worden.</p> <p>Daarnaast is het gedeelte ten oosten van Grasrijk gelegen in het globale bestemmingsplan "Meerhoven". Het gebied heeft de bestemmingen "Kantoren en Regionale Voorzieningen" en "Indicatieve Primaire Ontsluitingsweg". De ontsluitingsweg voor dit gebied zal meegenomen worden in het Tracébesluit voor de ontvlechtigingsvariant.</p>	
3 In voorliggende procedure zouden dan ook alternatieven voor het deel van de Meerhovendreef ten westen van de Grasdreef onderzocht en meegenomen moeten worden die resulteren in een zodanige oplossing, dat de functie van de Meerhovendreef niet of nagenoeg niet verandert en er geen nadelige gevolgen ontstaan voor de bestaande woningen aan de Grasveld.		Zie <u>Hoofdreactie 1</u>	



Volgnummer: 31		Afzender: 4 eensluitende reacties ontvangen	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
<p>1 Vanwege de onduidelijke en late informatieverstrekking is het momenteel niet duidelijk tegen welke besluiten bezwaar kan worden aangetekend. Deze reactie is dan ook bedoeld als algemeen bezwaarschrift tegen alle besluiten die te maken hebben met het aansluiten van de toegangsweg A2 op de Meerhovendreef.</p>		<p>In de inspraakperiode voor de Startnotitie kunnen suggesties worden gedaan voor nader te onderzoeken alternatieven of aspecten.</p> <p>Bezwaren kunnen kenbaar gemaakt worden wanneer de m.e.r. gereed is en op basis daarvan keuzes gemaakt zullen worden</p>	
<p>2 Als direct omwonende heeft inspreker ernstige bezwaren tegen de voorgenomen aansluiting van de Meerhovendreef als toegangsweg tot de A2. Bij de koop van de woning is de Meerhovendreef gepresenteerd als ontsluitingsweg voor Meerhoven op de Heerbaan en niet als een directe ontsluiting voor Meerhoven en Veldhoven op de A2. De huidige inrichting van de Meerhovendreef is daar ook niet op gebouwd. Het getuigt van een bijzondere nalatigheid aan de zijde van de gemeente dat al na 3 jaar de verkeerssituatie zodanig op de schop moet dat de bewoners van de Meerhovendreef moeten komen te wonen aan een directe ontsluitingsweg van een snelweg, om het verkeer te kunnen verwerken.</p>		<p>Over deze deelreactie heeft overleg plaats gevonden met de gemeente Eindhoven.</p> <p>Ten tijde van de bouw van de woningen van de Meerhovendreef was nog niet duidelijk dat de Ontvlechtigingsvariant noodzakelijk was om het toekomstige verkeer te verwerken. Op basis van de berekeningen die in 1999 zijn verricht bleek dat de gekozen infrastructuur in Meerhoven de hoeveelheid verkeer kon verwerken. Door onder andere wijzigingen van het aantal arbeidsplaatsen en woningen in Meerhoven en doordat de groei van het verkeer in deze regio sterker was dan in andere regio's bleken de voorspellingen van 1999 te optimistisch.</p> <p>Het door inspreker genoemde gedeelte van de Meerhovendreef opgenomen is in het Uitwerkingsplan "Gedeeltelijke herziening van het Uitwerkingsplan Grasrijk/Land Forum". Dit is een zogenaamde uitwerking ex artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening van het bestemmingsplan Meerhoven. De bestemming luidt: "Verkeersdoeleinden". De gronden zijn bestemd voor verkeersdoeleinden in de vorm van vrijliggende busbanen en van wegen met op de plankaart opgenomen voor de Meerhovendreef, ten hoogste vier rijstroken met daarbijbehorende fiets- en voetpaden, parkeerplaatsen, waterhuishoudkundige doeleinden, groen- en andere voorzieningen (artikel 13 van het uitwerkingsplan).</p> <p>Als gevolg van de realisatie van de Ontvlechtigingsvariant behoeft het Uitwerkingsplan "Gedeeltelijke herziening van het Uitwerkingsplan Grasrijk/Land Forum" niet herzien te worden.</p> <p>Daarnaast is het gedeelte ten oosten van Grasrijk gelegen in het globale bestemmingsplan "Meerhoven". Het gebied heeft de bestemmingen "Kantoren en Regionale Voorzieningen" en "Indicatieve Primaire Ontsluitingsweg". De ontsluitingsweg voor dit gebied zal meegenomen worden in het Tracébesluit voor de ontvlechtigingsvariant.</p>	
<p>3 Een directe aansluiting op de A2 heeft tot gevolg dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het gedeelte Grasrijk kindonvriendelijk en gevaarlijk wordt. Om bij scholen te komen, moeten kinderen vier keer per 		<p>In de m.e.r. zal rekening gehouden worden met leefbaarheid en veiligheid</p>	



<p>dag een directe ontsluitingsweg naar een snelweg oversteken en spelen naast deze ontsluitingsweg;</p> <ul style="list-style-type: none"> - de geluidsoverlast, welke nu al aanwezig is, enorm zal toenemen; - de woningen in Grasrijk in waarde zullen dalen. 	
<p>4 Er zijn andere alternatieven mogelijk. Bijvoorbeeld de volledige ontsluiting van Meerhoven op de A2 vanaf het vliegveld. Hier zijn al rondwegen voor aangelegd. Het verkeer Meerhoven wordt dan van boven de wijk in geleid met als sluitstuk de Meerhovendreef, die op de Heerbaan uitkomt. Het verkeer voor Veldhoven kan via de nieuwe aansluiting Meerenakkerweg van en naar de A2 worden geleid. De directe ontsluiting van de Heerbaan op de A2 kan in dit alternatief worden opgeheven wat tot een ontlasting van de Heerbaan leidt.</p>	<p>Door insprekers wordt voorgesteld om een nieuwe aansluiting van de A2 op de Meerenakkerweg aan te leggen en de aansluiting Veldhoven/Noord-Brabantlaan op te heffen. Aansluiting Welschap kan dienst doen als de noordelijke ontsluiting van Meerhoven.</p> <p>De door inspreker voorgestelde variant heeft onvoldoende oplossend vermogen om de doorstroming in het plangebied na 2010 verbeteren. Er vindt een verschuiving plaats van verkeersdruk van de Noord-Brabantlaan naar de Meerenakkerweg die daardoor het verkeer onvoldoende kan verwerken.</p> <p>Daarnaast wordt de druk op de nu al zwaar belaste aansluiting Welschap/Eindhoven Airport nog groter, hetgeen niet wenselijk is.</p>
<p>5 Inspreker zal de gemeente aansprakelijk stellen voor mogelijke schade als gevolg van het huidige voorstel.</p>	<p>Belanghebbenden die menen door de ombouw van de Randweg Eindhoven en/of bijbehorende werken nadeel te ondervinden, c.q. wiens grond/woning daardoor rechtstreeks wordt geraakt kunnen in aanmerking komen voor vergoeding van de geleden schade. Een verzoek om schadevergoeding kan op grond van artikel 20d Tracéwet bij de minister worden ingediend.</p>
<p>6 Inspreker wenst over alle verdere procedures op de hoogte gehouden te worden</p>	<p>Zie <u>Hoofdreactie 3</u></p>



Volgnummer: 32		Afzender: de heer Ö. Öztürk Grasveld 24 5658 GD EINDHOVEN	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Het is verbazingwekkend dat de gemeente Eindhoven uitnodigingen verstuurd om op 9 november te praten over de ontvlechtigingsvariant en de consequenties voor de woningen aan het Grasveld, terwijl de formele inspraak op de startnotitie verloopt op 7 november.		Zie <u>Hoofdreactie 4</u>	
2 De startnotitie zou alleen betrekking hebben op de nieuw aan te leggen verbinding, tot aan de Meerhovendreef, ter hoogte van Grasveld, omdat de Meerhovendreef reeds planologisch geregeld is in een bestemmingsplan. De functie van de Meerhovendreef ter hoogte van de straat Grasveld wijzigt echter drastisch als gevolg van de nieuwe aansluiting (van lokale ontsluitingsweg naar toevoerweg van de nieuwe aansluiting). Daarom dient het gedeelte van de Meerhovendreef ten oosten van de Grasdreef betrokken te worden in de voorliggende procedure.		Zie <u>Hoofdreactie 2</u> Over deze deelreactie heeft overleg plaats gevonden met de gemeente Eindhoven. Het door inspreker genoemde gedeelte van de Meerhovendreef is opgenomen in het Uitwerkingsplan "Gedeeltelijke herziening van het Uitwerkingsplan Grasrijk/Land Forum". Dit is een zogenaamde uitwerking ex artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening van het bestemmingsplan Meerhoven. De bestemming luidt: "Verkeersdoeleinden". De gronden zijn bestemd voor verkeersdoeleinden in de vorm van vrijliggende busbanen en van wegen met op de plankaart opgenomen voor de Meerhovendreef, ten hoogste vier rijstroken met daarbijbehorende fiets- en voetpaden, parkeerplaatsen, waterhuishoudkundige doeleinden, groen- en andere voorzieningen (artikel 13 van het uitwerkingsplan). Bij realisatie van de Ontvlechtigingsvariant behoeft het Uitwerkingsplan "Gedeeltelijke herziening van het Uitwerkingsplan Grasrijk/Land Forum" niet herzien te worden. Daarnaast is het gedeelte ten oosten van Grasrijk gelegen in het globale bestemmingsplan "Meerhoven". Het gebied heeft de bestemmingen "Kantoren en Regionale Voorzieningen" en "Indicatieve Primaire Ontsluitingsweg". De ontsluitingsweg voor dit gebied zal meegenomen worden in het Tracébesluit voor de ontvlechtigingsvariant.	
3 In voorliggende procedure zouden dan ook alternatieven voor het deel van de Meerhovendreef ten oosten van de Grasdreef onderzocht en meegenomen moeten worden die resulteren in een zodanige oplossing, dat de functie van de Meerhovendreef niet of nagenoeg niet verandert en er geen nadelige gevolgen ontstaan voor de bestaande woningen aan de Grasveld.		Zie <u>Hoofdreactie 1</u>	
4 In de huidige bestemmingsplannen wordt voor de Grasveld te Eindhoven een 4-baansweg (verlengde Meerhovendreef) gerealiseerd t.b.v. bestemmingsverkeer uit slechts een gedeelte van Grasrijk. In het huidige bestemmingsplan is opgenomen dat er geen gemotoriseerde verbinding komt tussen Noord en Zuid Meerhoven. Omdat er nu toch een gemotoriseerde verbinding komt tussen Zandrijk en Grasrijk en omdat er ideeën zijn voor een		In het verkeersmodel, dat ten behoeve van de m.e.r. zal worden ontwikkeld, wordt uitgegaan van een verbinding tussen Grasrijk en Zandrijk die middels twee verkeerssluizen is afgesloten voor vrachtverkeer. Personenauto's kunnen de verkeerssluizen stapvoets passeren. In het verkeersmodel wordt de ruimtelijke ontwikkeling (zoals woningbouw en bedrijventerreinen) meegenomen die door de	



<p>aansluiting op de snelweg, zullen de volgende verkeersstromen over de 4-baans weg rijden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vanaf de A2 richting Meerhoven v.v.; - vanaf de A2 naar delen van Veldhoven v.v.; - vanuit Eindhoven naar Zandrijk v.v.; - vanuit Veldhoven naar Zandrijk v.v.; - vanuit Eindhoven naar het flightforum v.v.; - vanuit Veldhoven naar het flightforum v.v.,; - vanuit Eindhoven naar McDonald; - vanuit Veldhoven naar McDonald (als gevolg van voorliggende plannen is dit vanaf de Noord Brabantlaan niet meer mogelijk), vanaf Wintelre en Oerle naar de A2. <p>Daarnaast dient toekomstige woningbouw meegenomen te worden.</p>	<p>gemeenten Eindhoven en Veldhoven als vaststaand worden beschouwd.</p>
<p>5 Ook dient de mogelijkheid te worden onderzocht om de A2 aansluiting niet aan te sluiten op de Meerhovendreef, maar om deze te laten afbuigen naar Grasdreef. Hier is al een intentie om een weg aan te leggen naast het nog te bouwen bedrijventerrein. Dit geeft minder overlast voor omwonenden.</p>	<p>Door inspreker wordt voorgesteld het tracé Graslinnen als alternatief voor de Meerhovendreef (oostelijk van de Grasdreef) te gebruiken.</p> <p>Dit voorstel zal onderzocht worden als een maatregel in het kader van mogelijke optimalisaties van de Ontvlechtigingsvariant ten aanzien van milieu</p>
<p>6 Er dient onderzoek gedaan te worden naar de gevolgen van de het opwaarderen van de Meerhovendreef tot 4-baansweg op de verkeersintensiteit, luchtverontreiniging, fijn stof, geluidsoverlast etc.</p>	<p>In de m.e.r. zullen de door inspreker genoemde aspecten onderzocht worden</p>



<p>Volgnummer: 33</p> <p>Afzender: Ir. B.J.H. Veldhoen Vloeteind 19 5502 PT VELDHOVEN</p> <p>Mede namens : groep van ca. 35 aanwonenden Zeelst-Oost</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p> <p>1 Een ruime meerderheid van de direct aanwonenden Zeelst-Oost geeft de voorkeur aan de variant 'Klaverblad' (ten opzichte van de Haarlemmermeervariant) voor de aan te leggen oprit A2 ter hoogte van Zeelst-Oost (35 van 50 geënqueteerden). Bij de variant 'Klaverblad' komt de oprit niet parallel naast de nieuwe randweg, maar aan de andere zijde van de onderdoorgang Meerenakkerviaduct in de vorm van een klaverblad.</p> <p>2 Het nadeel van het extra ruimtebeslag van de klaverblad oprit weegt niet op tegen het nadeel van de in de Haarlemmermeervariant voorgestelde extra rijbaan met bijbehorende ruimte- en geluidsbelasting ter hoogte van de al zwaar belaste woonwijk Zeelst-Oost. Deze extra rijbaan samen met de (toekomstige) 8 A2 rijbanen (met boven een geluidsscherm van 6 en beneden een scherm van 4 meter hoog), de huidige 2-baansweg aan de zijde van Eindhoven en de te verplaatsen Peter Zuidlaan die daar nog naast wordt gelegd met de mogelijkheid van een 2-baans ontsluitingsweg, leidt tot 13 banen (snel)weg op circa 35 meter van de achtertuin van bewoners van het Vloeteind.</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p> <p>In de m.e.r. zullen de effecten van een kwartklaverbladoplossing van de aansluiting op de Meerenakkerweg (westzijde van A2) in beeld worden gebracht.</p> <p>In de m.e.r. zullen de effecten van zowel een Haarlemmermeeroplossing, als een kwartklaverbladoplossing (voor westzijde van A2) van de aansluiting op de Meerenakkerweg in beeld worden gebracht.</p>