

Centrum Publieksparticipatie
OTB/MER N2 Meerenakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Eindhoven, 20 april 2010

Betreft: Zienswijze OTB/MER N2 Meerenakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan

Geachte heer, mevrouw,

Het bestuur van Buurtvereniging Grashoek maakt graag gebruik van de gelegenheid tot het indienen van haar zienswijze op het OTB/MER N2 Meerenakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan. Dit doet zij mede namens de projectgroep 'Géén A2 door Grasrijk' en allen die de buurtvereniging hebben gemachtigd namens hen op te treden (zie bijlage 1). Na een korte uiteenzetting over de procesgang gaan wij puntsgewijs in op een aantal aspecten die ons inziens aandacht behoeven alvorens het Tracébesluit N2 Meerenakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan wordt vastgesteld.

Inleiding

In 2003 is het Tracébesluit A2/A67 Randweg Eindhoven (TB2003) genomen. Het TB2003 voorziet in het oplossen van de doorstromingsproblemen op de Randweg Eindhoven door middel van het scheiden van regionaal en doorgaand verkeer. Kort voor het nemen van het TB2003 werden echter nieuwe problemen verwacht in de afwikkeling van het verkeer op onder andere de Noord-Brabantlaan. Om dit probleem op te lossen, is in het TB2003 het afsluiten van de Hurksestraat opgenomen.

Probleem en doelstelling

Het doorstromingsprobleem dat geconstateerd werd, is in feite opgelost met het TB2003. Het is voor de gemeenten Eindhoven en Veldhoven echter van groot belang om bedrijventerrein De Hurk, ook na het realiseren van de parallel- en hoofdrijbanen, te blijven voorzien van een volwaardige en directe ontsluiting naar de N2. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft bij het TB2003 aangegeven oog te hebben voor dit probleem. Aan beide gemeenten is gevraagd om op basis van een studie met een alternatief te komen dat én de doorstroming op de Noord-Brabantlaan waarborgt én de Hurksestraat kortsluit of anderszins een alternatief voor de ontsluiting van bedrijventerrein De Hurk biedt.

Oplossingen

De gemeenten Eindhoven en Veldhoven hebben een studie uitgevoerd om antwoord te kunnen geven op bovengenoemde vraagstelling. De resultaten van deze studie zijn beschreven in het studierapport 'Méér met de A2' (april 2004). Hierin worden onder meer de volgende twee varianten op het bestaande TB2003 besproken:

- *Variant ‘Ontvlechting’ gefaseerd*: Deze variant voorziet in een nieuwe aansluiting van de N2 (voorheen A2) op de Meerenakkerweg/Heistraat. Tevens worden de huidige toe- en afritten van de N2 ontkoppeld van de Noord-Brabantlaan en via een nieuwe verbindingsweg rechtstreeks aangesloten op de Meerhovendreef in de woonwijk Grasrijk. In tegenstelling tot het TB2003 blijft de Hurksestraat aangesloten op de Noord-Brabantlaan.
- *Variant ‘Duo’*: De aansluiting van de N2 op de Noord-Brabantlaan blijft gehandhaafd conform het TB2003. Er wordt een nieuwe aansluiting van de N2 op de Meerenakkerweg/Heistraat gerealiseerd.

Op basis van de resultaten van het studierapport ‘Méér met de A2’ (april 2004) hebben beide gemeenten de Minister van Verkeer en Waterstaat verzocht om één van de onderzochte oplossingen, *variant ‘Ontvlechting’ gefaseerd*, nader uit te werken. In diverse beleidsstukken die daarop volgden, wordt deze variant kortweg *variant Ontvlechting* genoemd. In het MER/OTB wordt deze variant aangeduid als het Voorkeursalternatief.

Bewoners van de wijk Grasrijk zijn tot het gereedkomen van de Startnotitie echter nooit bij de plannen betrokken. Dankzij de vele inspraakreacties uit de wijk Grasrijk en op advies van de Commissie voor de Milieueffectrapportage is door de Minister van Verkeer en Waterstaat toegezegd variant ‘Duo’ als volwaardige oplossing in de milieueffectrapportage mee te nemen. Hierbij zou variant Duo zowel met als zonder aansluiting van de Hurksestraat op de Noord-Brabantlaan worden onderzocht.

Milieuonderzoek

In het milieuonderzoek “N2 Meerenakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan” zijn de milieueffecten van variant Ontvlechting en variant Duo onderzocht. In tegenstelling tot bovengenoemde toezegging, beperkt het MER zich wat betreft variant Duo tot de situatie waarbij de Hurksestraat blijft aangesloten op de Noord-Brabantlaan. Deze variant Duo wordt in het MER aangeduid met de naam Alternatief Meerenakkerweg. Variant Duo met afsluiting van de Hurksestraat is niet in het MER opgenomen. Tenzij anders vermeld, wordt in deze zienswijze met variant Duo het Alternatief Meerenakkerweg bedoeld.

Het milieuonderzoek laat zien dat beide varianten elkaar in absolute zin weinig ontlopen. Gelet op bovengenoemde probleemstelling wordt in het MER geconcludeerd dat **beide onderzochte oplossingen een verantwoord alternatief** vormen voor de in het TB2003 gekozen oplossing ten aanzien van de doorstroming op het gemeentelijk wegennet en de ontsluiting van bedrijventerrein De Hurk. Voor wat betreft de doorstroming op de parallelbanen (N2) is in beide onderzochte oplossingen sprake van een kleine verslechtering waarbij variant Duo de beste doorstroming garandeert. Variant Ontvlechting laat een lichte verbetering van de doorstroming op het gemeentelijk netwerk zien. Op basis van deze resultaten van het MER en mede op advies van de gemeenten Eindhoven en Veldhoven heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat besloten om variant Ontvlechting nader uit te werken in een OTB.

Variant Duo: een uitstekend alternatief!

De resultaten van het milieuonderzoek laten zien dat beide varianten elkaar in absolute zin weinig ontlopen. Weliswaar scoort variant Ontvlechting verkeerskundig iets beter ten aanzien van duurzaamheid, maar dit mag niet de enige bepalende factor zijn. De aspecten leefbaarheid, verkeersveiligheid en luchtkwaliteit zouden in deze zwaarder moeten wegen, juist omdat het verkeerskundig voordeel zo gering is.

Naar onze mening weegt het lichte verkeerskundig voordeel van variant Ontvlechting niet op tegen het grote voordeel van variant Duo ten aanzien van de leefbaarheid in de wijk Grasrijk. Door de wijk rechtstreeks aan te sluiten op de N2 worden de ontsluitingsproblemen van bedrijventerrein De Hurk afgewenteld op een pas gerealiseerde woonwijk waarin bewoners een autoluwe en prettig woonklimaat is beloofd. Deze visie is onlangs nog aangescherpt in de verkeersevaluatie Meerhoven die in opdracht van de gemeente Eindhoven is uitgevoerd en waarvan wij u de resultaten als bijlage doen toekomen (zie bijlagen 2 en 3). Hierin past geen rechtstreekse verbindingsweg naar de N2 met ingrijpende gevolgen voor de verkeerssituatie in de wijk en het welbevinden van de bewoners. Deze mening wordt onderschreven in het studierapport 'Méér met de A2' (april 2004, pagina 71-72): "*Ná voltooiing van de bouw van dit deel van Grasrijk is een zo ingrijpende wijziging van de circulatie veel moeilijker en wellicht zelfs niet uit te leggen*".

Illustreerend is het lot van het nieuwe Spilcentrum dat in het van oorsprong autoluwe deel van de wijk is gepland en direct aan de beoogde aftakking van de N2 komt te liggen indien variant Ontvlechting wordt uitgevoerd. Vooruitlopend op realisatie van variant Ontvlechting heeft de gemeente Eindhoven besloten om hier een forse overschrijding van de geluidsbelasting toe te staan van meer dan *zes maal* (8 dB) de voorkeursgrenswaarde voor nieuw te bouwen onderwijsobjecten in stedelijk gebied.

Variant Duo doet recht aan de oorspronkelijke opzet van de wijk Grasrijk, komt de leefbaarheid in de wijk ten goede en voorziet in een uitstekende ontsluiting van bedrijventerrein De Hurk. Dus waarom een recent gerealiseerde woonwijk belasten met een dramatische maatregel terwijl er een verantwoord alternatief bestaat dat tegemoet komt aan de wensen van alle betrokken partijen?

Aandachtspunten MER/OTB

Hieronder volgen essentiële punten die ons inziens aandacht behoeven alvorens het Tracébesluit N2 Meerenaakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan wordt vastgesteld. Door een nadere uitwerking van deze punten scoort variant Duo mogelijk nog beter dan nu al het geval is.

Doelstellingen en randvoorwaarden

In het MER wordt een aantal doelstellingen (pagina 22) en randvoorwaarden (pagina 23) benoemd waaraan de te bestuderen oplossingen moeten voldoen. Deze doelstellingen en randvoorwaarden zijn echter enkel gefocust op technische uitvoerbaarheid, kosten, doorstroming en de ontsluitingsproblematiek van

bedrijventerrein De Hurk. Nergens vinden wij in het MER als doelstelling en/of randvoorwaarde terug dat de oplossingen geen nadelige effecten mogen hebben op naburige (woon)gebieden. Hiermee wordt de toonzetting van het MER al in belangrijke mate bepaald.

Referentiesituatie

In het oorspronkelijke uitwerkingsplan Grasrijk/Landforum (behorende bij het bestemmingsplan Meerhoven) zijn Grasrijk en het oostelijke bedrijventerrein ruimtelijk en planologisch van elkaar gescheiden. Formeel is de inrichting en ontsluiting van het bedrijventerrein niet concreet uitgewerkt en maakt het geen onderdeel uit van het uitwerkingsplan Grasrijk/Landforum. Ook het MER bevestigt dat de exacte plaats van de toegangsweg(en) van de beoogde bedrijfslocatie nog niet definitief bepaald is (zie pagina 79 van het MER, sectie 'Leemten in kennis'). Richting bewoners toe is echter altijd gecommuniceerd dat de hoofdontsluiting van het bedrijventerrein zou plaatsvinden via de Oude Sliffertsestraat die aantakt op de Noord-Brabantlaan (met een secundaire ontsluiting in het noorden). Om de scheiding van woon- en industrie gerelateerd verkeer te waarborgen, zou de tijdelijke bouwweg tussen het bedrijventerrein en het oostelijk woongebied van Grasrijk komen te vervallen. Deze scheiding is geheel conform het uitwerkingsplan Grasrijk/Landforum. Een en ander wordt geïllustreerd door bijgevoegd kaartje (bijlage 4) dat door de gemeente Eindhoven eind 2002 en de jaren daarna aan potentiële huizenkopers is verstrekt. In deze planopzet fungeert het oostelijk deel van de Meerhovendreef als lokale buurtontsluitingsweg voor het oostelijk woongebied van Grasrijk. Ook variant Duo respecteert deze planopzet. Figuren 4.1 (referentiesituatie) en 4.5 (variant Duo) op respectievelijk pagina 37 en 39 van het MER bevestigen dit beeld (dat wil zeggen hoofdontsluiting bedrijventerrein Landforum-Oost via de Noord-Brabantlaan en geen directe verbinding met de Meerhovendreef).

In het onderliggende SRE-verkeersmodel van het MER wordt het beoogde bedrijventerrein zowel in de referentiesituatie als in de uitwerking van variant Duo echter ontsloten via de oostelijke Meerhovendreef. Daardoor wordt aan dit deel van de Meerhovendreef ten onrechte een relatief hoge verkeersintensiteit toegekend. Al het verkeer van en naar het bedrijventerrein moet dan volgens het verkeersmodel door de wijk. Daardoor gaat er in de ochtendspits opmerkelijk genoeg meer verkeer de wijk *in* dan uit en gaat er in de avondspits meer verkeer de wijk *uit* dan in. Door deze onjuiste voorstelling van zaken worden de verschillen in verkeersintensiteit tussen de referentiesituatie en variant Duo enerzijds en variant Ontvlechting anderzijds in belangrijke mate getemperd. Echter, ook op basis van de onjuiste uitgangssituatie is het verschil in verkeersintensiteit tussen variant Ontvlechting en de referentiesituatie onacceptabel. Dit blijkt onder andere uit het linkerpaneel van figuur 5.1 op pagina 48 van het MER en de tabel op pagina 49 (50% toename van de verkeersintensiteit op de Meerhovendreef in de avondspits).

Dat het oostelijk deel van de Meerhovendreef in oorsprong niet bedoeld is voor de ontsluiting van het bedrijventerrein, wordt nog eens onderstreept door de volgende punten:

- Het wegprofiel van de nog te realiseren Meerhovendreef is van oorsprong gepland als 2x1 rijbaan. Als de Meerhovendreef rechtstreeks wordt aangesloten op de N2, wordt het profiel volgens het MER/OTB 2x2 rijbanen (zie bijvoorbeeld Fig. 4.8 op pagina 43 van het MER). Dat laatste is op zijn minst opmerkelijk als de verkeersintensiteit op de Meerhovendreef-Oost met een rechtstreekse aansluiting op de N2 weinig verschilt ten opzichte van de referentiesituatie.
- Citaat uit het rapport 'Meer met de A2' (april 2004, pagina 71-72) over de beoogde A2-aansluiting in Grasrijk (variant Ontvlechting): "*Ná voltooiing van de bouw van dit deel van Grasrijk is een zo ingrijpende wijziging van de circulatie veel moeilijker en wellicht zelfs niet uit te leggen.*" Dit citaat behoeft weinig toelichting.
- Citaat uit het collegebesluit inzake de verhoging van de geluidsbelasting bij het toekomstig Spilcentrum aan de oostelijke Meerhovendreef (11 juni 2008) waarbij de variant Ontvlechting als uitgangspunt is genomen: "*Het is verder een gegeven dat het aantal verkeersbewegingen aanmerkelijk hoger is dan bij de start van de bouw van de wijk Meerhoven was beoogd en voorzien.*"

De referentiesituatie in het onderliggende verkeersmodel dient aangepast te worden conform de situatie zoals aangegeven in bijlage 4 zodat een juiste vergelijking kan worden gemaakt met beide varianten.

Geluid

In de afweging tussen beide varianten is in het MER enkel rekening gehouden met de geluidbelasting ten gevolge van de A2/N2 en de beoogde aftakking van de N2 op de nog te realiseren Meerhovendreef-Oost. De geluidsbelasting als gevolg van de nog te realiseren (maar reeds geprojecteerde) Meerhovendreef-Oost is hierin echter niet meegenomen (maar wel onderzocht). In geval van variant Ontvlechting is de gecumuleerde geluidsbelasting op de gevels van de aanliggende woningen aanmerkelijk hoger (variërend tussen 60 en 63 dB op de Meerhovendreef-Oost) dan oorspronkelijk beoogd en voorzien (zie "Bijlagenrapport Akoestisch onderzoek N2 aansluiting Meerenakkerweg" waarbij niet duidelijk is of op de gecumuleerde geluidsbelasting ook de aftrek ex artikel 110g is toegepast). Voor de Meerhovendreef-West zijn geen geluidsgegevens bekend, maar hier is de geluidsbelasting vanwege de hogere verkeersintensiteit naar verwachting nog groter.

Wij begrijpen dat de Wet Geluidshinder voorschrijft dat de te beoordelen geluidsniveaus enkel betrekking hebben op het geluid van het verkeer op de te wijzigen weg (in dit geval dus de wijziging van de A2/N2 en de beoogde aantakking op de A2/N2, zie pagina 6 van het "Akoestisch onderzoek N2 aansluiting Meerenakkerweg"). Ons inziens moet de geluidsbelasting van het verkeer op de

Meerhovendreef-Oost echter ook in de afweging tussen beide varianten worden meegenomen. De aantakking heeft namelijk een rechtstreekse invloed op de verkeersintensiteit op de Meerhovendreef-Oost (en wegen die daarop aansluiten). In het “Bijlagenrapport algemene uitgangspunten Tracéwet projecten versie 1.2 17 juli 2008” behorende bij het “Akoestisch onderzoek N2 aansluitingen Meerenakkerweg” wordt op pagina 6 vermeld dat het onderzoeksgebied kan worden uitgebreid als sprake is van een verkeersaantrekkende werking op andere dan de aan te passen weg. In het MER wordt deze mogelijkheid echter onbenut gelaten, terwijl onderzoek naar de geluidseffecten op de Meerhovendreef wel is toegezegd in de ‘Antwoorden op de Inspraak’ (zie pagina 19, punt 9).

Losstaande hiervan zal de gemeente Eindhoven buiten het formele onderzoeksgebied van het MER/OTB additionele maatregelen moeten treffen om de geluidsbelasting op de gevels van de woningen in de directe nabijheid van de Meerhovendreef-Oost terug te brengen tot de geldende maximale geluidswaarde van 55 dB(A) of aanpassingen moeten doen aan de woningen zelf. Zie bijgaand akoestische rapport (bijlage 5). Deze maatregelen vallen onder de verantwoordelijkheid van én op kosten van de gemeente Eindhoven.

Verkeersmodel

Een ander aspect is de keuze in het verkeersmodel waarbij men uitgaat van een tweeuurs spits, terwijl de spitsperioden tegenwoordig langer duren. Zeker in 2020 is dit geen realistisch beeld waardoor men de problemen erger doet voorkomen dan deze in werkelijkheid zijn! Anders gezegd: het verkeersaanbod tijdens de spits zou over een groter aantal uren moeten worden verspreid. In andere regio's wordt al vaker gewerkt met een bredere spitsperiode (o.a. regio Rotterdam en Utrecht).

Ten aanzien van toekomstige ontwikkelingen is in het verkeersmodel gerekend met het maximale programma dat op basis van het bestemmingsplan ontwikkeld kan worden. Hiermee wordt een beeld verkregen van de ‘worst case’ verkeersproductie en –attractie. Ons inziens wordt hiermee wel een erg somber toekomstbeeld ten aanzien van de verkeerssituatie in 2020 geschetst. Ontwikkeling van het maximale programma is verre van realistisch. Zo staat de ontwikkeling van Trade Forum (voorheen Nimbus) al jaren in de ijskast en zal gezien de beperkte behoefte aan bedrijfslokaties de realisatie van deze ambitieuze bouwplannen nog lang op zich laten wachten, zo niet worden afgeblazen. Opmerkelijk is overigens dat in geval van de ontwikkeling van Trade Forum een zuidelijke aansluiting op de Noord-Brabantlaan wordt gerealiseerd. Dit terwijl andere aansluitingen moeten wijken om de doorstroming op de Noord-Brabantlaan te garanderen.

Verder komt uit het MER/OTB en bijlagen onvoldoende naar voren op welk wegvak de verkeerscijfers betrekking hebben. Zo kan uit de vermelding van de wegnaam ‘Meerhovendreef’ niet worden opgemaakt of de cijfers betrekking hebben op het wegvak Veldhoven-Grasbaan, Grasbaan-Grasdreef, Grasdreef-Sliffertsestraat of Sliffertsestraat-N2. Uit onze gegevens blijkt dat de verschillen in etmaalintensiteit op

deze wegvakken *aanzienlijk* verschillen (variërend van 13.000 tot 18.000 voertuigen per etmaal) en dat men in het MER/OTB een wegvak heeft gekozen waarop de intensiteit relatief laag is. Een soortgelijk probleem doet zich voor met de benaming 'Grasdreef'. Het MER/OTB maakt niet duidelijk of het hier het wegvak Noord-Brabantlaan/Heerbaan-Grassteppe of het wegvak Grasteppe-Meerhovendreef betreft. Tevens ontbreekt essentiële informatie over de verkeerintensiteit op andere ontsluitingswegen, zoals de Grasbaan en de (Oude) Sliffertsestraat.

Kosten

In het MER zijn ook de kosten van beide varianten opgenomen en als afwegingscriterium meegewogen. Realisatie van variant Ontvlechting is ruim drie miljoen euro duurder dan uitvoering van variant Duo (zie pagina 74 van het MER). Uitgangspunt daarbij is dat de maatregelen aan de aansluitingen *gelijktijdig* met de vernieuwing van de Randweg kunnen worden gerealiseerd. Het is echter duidelijk dat dit uitgangspunt niet meer realistisch is aangezien de gehele Randweg nog dit jaar conform TB2003 wordt opgeleverd. Daardoor zijn de daadwerkelijke kosten met betrekking tot uitvoering van de Ontvlechtigingsvariant naar verwachting (veel) hoger dan beraamd. Reeds in 2008 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat grote zorgen geuit richting gemeenten Eindhoven en Veldhoven over het tijdspad van de realisatie van één van beide varianten alsmede de financiële consequenties die daaruit voortvloeien en mogelijk voor rekening van beide gemeenten komen.

Ons inziens worden de te verwachten inpassingsproblemen en daarmee gemoeide extra kosten van variant Ontvlechting in het MER/OTB onderbelicht en/of onderschat. Zo moet het kunstwerk over de Noord-Brabantlaan *opnieuw* worden aangepast, gaan de toe- en afritten *opnieuw* op de schop en moeten geluidsschermen *opnieuw* worden aangepast. Deze aanpassingen brengen extra kosten met zich mee, bovenop de ruim drie miljoen euro extra kosten die met realisatie van variant Ontvlechting zijn gemoeid.

Bij realisatie van variant Duo zijn nagenoeg geen additionele kosten ten opzichte van variant Ontvlechting te verwachten omdat bij de plaatsing van de geluidsschermen reeds rekening is gehouden met de inpassing van de beoogde toe- en afritten ter hoogte van de Meerenakkerweg en Heistraat. Gezien het grote draagvlak in Grasrijk kan variant Duo snel worden gerealiseerd, terwijl variant Ontvlechting leidt tot een tijdrovende procedure. Daarmee is variant Duo niet alleen qua leefbaarheid, maar ook in financieel opzicht de meest aantrekkelijke oplossing.

Tot slot dient de gemeente Eindhoven buiten het formele onderzoeksgebied van het MER/OTB ernstig rekening te houden met de kosten van additionele maatregelen (geluidsarm asfalt, geluidsschermen, etc) om de geluidsbelasting op de gevels van de woningen in de directe nabijheid van de Meerhovendreef terug te brengen tot de geldende maximale geluidswaarde van 55 dB(A) of met kosten van maatregelen die verband houden met aanpassingen aan de woningen zelf.

Duo-variant zonder aansluiting Hurksestraat op Noord-Brabantlaan

Op basis van de inspraakreacties op de “Startnotitie A2 aansluitingen Meerenakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan” is in de “Richtlijnen van het MER” door de Minister van Verkeer en Waterstaat toegezegd dat variant Duo uit de studie ‘Méér met de A2’ als volwaardig alternatief in het milieuonderzoek wordt meegenomen. Hierbij wordt uitgegaan van een variant Duo zonder aansluiting van de Hurksestraat op de Noord-Brabantlaan (conform TB2003). In het bijlagerapport “Antwoorden op de Inspraak” van de “Richtlijnen van het MER” wordt echter toegezegd dat de verkeerseffecten van variant Duo, zowel met als zonder aansluiting van de Hurksestraat op de Noord-Brabantlaan, bepaald zullen worden.

In tegenstelling tot bovengenoemde toezeggingen, beperkt het MER zich wat betreft variant Duo tot de situatie waarbij de Hurksestraat blijft aangesloten op de Noord-Brabantlaan. Deze variant Duo wordt in het MER aangeduid met de naam Alternatief Meerenakkerweg. Variant Duo met afsluiting van de Hurksestraat is niet in het MER opgenomen. Hiermee lijkt openstelling van de Hurksestraat een doel op zich te zijn. Oorspronkelijke doelstelling van de gemeenten Eindhoven en Veldhoven is om bedrijventerrein De Hurk ook na het realiseren van de parallel- en hoofdrijbanen te blijven voorzien van een volwaardige en directe ontsluiting naar de N2. Variant Duo zonder aansluiting van de Hurksestraat op de Noord-Brabantlaan voldoet nog steeds aan deze doelstelling omdat het bedrijventerrein in deze variant wordt voorzien van een volwaardige en directe aansluiting op de N2, namelijk via de Meerenakkerweg. Daarom dienen de verkeers- en milieueffecten van variant Duo zonder aansluiting van de Hurksestraat op Noord-Brabantlaan alsnog te worden onderzocht

Wij realiseren ons dat variant Duo zonder aansluiting van de Hurksestraat op de Noord-Brabantlaan niet ideaal is voor de bereikbaarheid van de detailhandel op de kop van de Hurksestraat. Daarom verdient het aanbeveling om in het onderzoek ook een tussenvariant mee te nemen waarbij ter hoogte van de aansluiting Noord-Brabantlaan – Hurksestraat enkel een inrijverbod voor vrachtwagens wordt ingesteld. Hierdoor is de detailhandel voor het grote publiek nog steeds prima bereikbaar en wordt de aansluiting volledig ontlast van doorgaand vrachtverkeer. Het vrachtverkeer kan immers gebruikmaken van de nieuwe N2-aansluiting bij de Meerenakkerweg/Heistraat en zou in geval van variant Ontvlechting sowieso geen gebruik kunnen maken van aansluiting Veldhoven ter hoogte van de Hurksestraat. Ons inziens zou deze oplossing een nog positievere bijdrage leveren ten aanzien van doorstroming op de Noord-Brabantlaan. Losstaande van deze suggestie zijn wij van mening dat variant Duo mét aansluiting van de Hurksestraat op de Noord-Brabantlaan (Alternatief Meerenakkerweg) een prima oplossing is.

Ontwikkeling Grasrijk

De overzichtstekening behorende bij het OTB geeft een onjuist beeld van het woongebied Grasrijk. Hoewel de datum op de inzet van de kaart (10 juni 2009) anders suggereert, correspondeert de kaart met de situatie van naar schatting 2003 waarbij minder dan 50% van de wijk is bebouwd. Hiermee doet de overzichtskaart geen recht

aan de werkelijke situatie waarbij de beoogde verbindingsweg dwars door de bestaande bebouwing heen voert. Ook inhoudelijk wordt in het MER/OTB maar weinig aandacht besteed aan de milieueffecten op de wijk Grasrijk.

Toekomstige ontwikkelingen

Het MER houdt geen rekening met de beoogde aansluiting op de N2 in relatie tot de ontwikkelingen rond het gebied Landelijk Strijp/BEA2. Tevens wordt in het MER geen rekening gehouden met een nieuwe aansluiting op de A67 ten behoeve van de ontsluiting van Veldhoven-West. Deze en mogelijk andere ontwikkelingen kunnen een mogelijk gunstige invloed hebben op de verkeersafwikkeling rond de Poot van Metz en kunnen er wellicht toe bijdragen dat de toe- en afritten ter hoogte van de Noord-Brabantlaan geheel kunnen komen te vervallen. Besluitvorming inzake het Tracébesluit N2 Meerenakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan mag niet los worden gezien van deze ontwikkelingen.

Conclusie

Gezien de geringe verkeerskundige meerwaarde van variant Ontvlechting ten opzichte van variant Duo is een meer integrale benadering van de beschreven bereikbaarheidsproblemen meer dan gerechtvaardigd. De aspecten leefbaarheid, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en financiën zouden in deze zwaarder moeten wegen, juist omdat het verkeerskundig voordeel zo gering is. Mede gelet op bovengenoemde aandachtspunten ten aanzien van het MER/OTB ligt de keuze voor variant Duo voor de hand. Variant Duo doet recht aan de oorspronkelijke opzet van de wijk Grasrijk en komt tegemoet aan alle doelstellingen die aan de ontsluitingsproblematiek van het bedrijventerrein ten grondslag liggen. Alles in overweging nemende is variant Ontvlechting een minder verantwoord alternatief dan het huidige MER/OTB voorspiegelt en is duidelijk dat variant Duo de beste oplossing is. Wij verzoeken u het Tracébesluit en/of een herziening van het OTB te baseren op variant Duo en bovengenoemde opmerkingen in een aangepast MER te verwerken.

Wij vertrouwen erop dat u op basis van onze zienswijze tot een oordeel komt dat tegemoet komt aan de wensen van alle betrokken partijen. Uiteraard zijn wij graag bereid ons standpunt nader toe te lichten en u te voorzien van meer informatie.

Met vriendelijke groet,

namens het bestuur van Buurtvereniging Grashoek, mede namens de projectgroep 'Géén A2 door Grasrijk' en allen die de buurtvereniging hebben gemachtigd,

Dr.ir. R.R. Trieling
Bestuurslid Buurtvereniging Grashoek
tevens voorzitter projectgroep 'Géén A2 door Grasrijk'

Correspondentieadres:
Buurtvereniging Grashoek
Grasstrook 42
5658 HG Eindhoven

Bijlagen:

1. Volmachten
2. Verkeersevaluatie Meerhoven, probleemverkenning, augustus 2009
3. Verkeersevaluatie Meerhoven, visiedocument, december 2009
4. Planopzet Grasrijk, december 2002
5. Geluidsimplicatie aansluiting N2 Meerhovendreef te Eindhoven, K & M Akoestisch Adviseurs, 19 april 2010