

## **Nota van Antwoord N2 Meerenakkerweg, Heistraat en Noord-Brabantlaan**

Beantwoording zienswijzen OTB en MER  
N2 aansluitingen Meerenakkerweg/ Heistraat en Noord-  
Brabantlaan

Datum januari 2011



## Colofon

Uitgegeven door	Ministerie van Infrastructuur en Milieu Rijkswaterstaat Noord-Brabant
Informatie	<a href="http://www.centrumpp.nl">www.centrumpp.nl</a>
Telefoon	0800 - 8002
Datum	januari 2011



## Inhoud

- 1 Inleiding - 7**
- 2 Beantwoording - 9**
- 3 Afkortingen - 128**
- 4 Begrippenlijst - 130**



## 1 Inleiding

Van de ingediende 64 inspraakreacties hebben er 18 volledig betrekking op onderdelen die buiten de reikwijdte van het Tracébesluit vallen. Bij 20 zienswijzen bevat de zienswijze onderdelen die buiten de reikwijdte van het Tracébesluit vallen. Bij de beantwoording van de zienswijzen is dit specifiek aangegeven, maar uit oogpunt van klantvriendelijkheid zijn met medewerking van de betrokken gemeenten Eindhoven en Veldhoven wel alle ingediende vragen beantwoord.

### **Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit**

Ten tijde van het OTB is een projectspecifiek luchtonderzoek en vervolgens een review uitgevoerd omdat het project niet correct opgenomen was in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Op dit moment is een en ander gecorrigeerd en wordt voor de verdere onderbouwing van het aspect luchtkwaliteit het NSL gehanteerd. Hieronder vindt u uitleg over het NSL.

### **NSL**

De Wet milieubeheer (titel 5.2 luchtkwaliteitseisen) voorziet in de mogelijkheid tot het opstellen van een nationaal programma dat gericht is op het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit (artikel 5.12, lid 1 Wet milieubeheer). Dit programma is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is op 30 juli 2009 door de Minister van VROM vastgesteld en is op 1 augustus 2009 in werking getreden.

Het NSL is een bundeling van alle programma's en maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. In het NSL zijn alle ruimtelijke ontwikkelingen verwerkt die voor de komende vijf jaar zijn voorzien. Ook zijn in het NSL de maatregelen opgenomen die Rijk, provincies en gemeenten zullen nemen om met de ruimtelijke ontwikkelingen aan de normen te voldoen. Het resultaat van het NSL is dat overal in Nederland tijdig aan de grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen wordt voldaan.

Voor een project dat past binnen de reikwijdte van het NSL geldt dat de toetsing aan de grenswaarden verschuift van het besluit naar het programma. Omdat het TB N2 Meerenakkerweg is opgenomen in het NSL is geen projectspecifiek luchtonderzoek uitgevoerd, maar is getoetst of het project goed is opgenomen in het NSL. Dit is – zoals ook is beschreven in de Toelichting op het TB – het geval.

### **Maatregelen en monitoring**

Het NSL bestaat uit het rekenprogramma Monitoringstool (was voorheen: Saneringstool), een lijst van ruimtelijke en infrastructurele projecten van gemeenten, provincies en Rijkswaterstaat voor de komende vijf jaar, een maatregelenpakket en een verplichte jaarlijkse monitoring.

#### *Maatregelen*

De maatregelen zijn onderverdeeld in:

- Nationale, generieke maatregelen door het Rijk zoals stimulering van roetfilters, belastingvoordeel voor schone auto's, stimulering euro 5 vrachtauto's en bussen en stimulering katalysatoren op schepen (bijlage 1 in NSL);
- Regionale maatregelen door provincies en gemeenten zoals milieuzones voor vrachtverkeer, schonere bussen, stimuleren carpoolen, telewerken en groene golf

- verkeerslichten (bijlage 7 in NSL);
- Lokale maatregelen op het hoofdwegennet zoals doorstromingsmaatregelen, snelheidsverlaging en schermen (bijlage 10 in NSL).

#### *Monitoring*

Via monitoring van het NSL wordt het effect van bovengenoemde maatregelen en projecten jaarlijks getoetst. Hierover wordt gerapporteerd aan de Eerste en Tweede Kamer. De rapportage zal ook publiekelijk toegankelijk zijn.

De monitoring vindt plaats door jaarlijkse actualisering van luchtgegevens, projecten en maatregelen. Door middel van het rekenprogramma Monitoringstool worden de effecten voor de luchtkwaliteit jaarlijks inzichtelijk gemaakt. De monitoringstool is openbaar toegankelijk via [www.nslmonitoring.nl](http://www.nslmonitoring.nl). Indien uit de monitoring blijkt dat extra maatregelen noodzakelijk zijn om aan de luchtnormen te voldoen, worden deze binnen het NSL vastgesteld.

#### **Fijn stof en wegdektype**

In de emissiefactoren fijn stof door wegverkeer is rekening gehouden met het slijpsel van banden, remmen en het wegdek. Daarbij is uitgegaan van landelijke gemiddelden. Er is geen onderscheid gemaakt tussen verschillende type wegdekken. In het kader van het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit ([www.ipluchtkwaliteit.nl](http://www.ipluchtkwaliteit.nl)) is onderzoek verricht naar de effecten van wegdekken op de luchtkwaliteit. Uit het onderzoek blijkt dat poreuze wegdekken zoals ZOAB door het bufferen van stof kunnen leiden tot lagere wegbijdragen fijn stof. Daar tegenover staat dat ruwe wegdekken zoals ZOAB een iets sterkere slijtage vertonen dan gladde wegdekken. Dat kan leiden tot een toename van de emissies fijn stof. Het is niet bekend of ZOAB per saldo een positief of negatief heeft op de concentraties fijn stof. De effecten zijn zo klein, dat het niet mogelijk om deze met de beschikbare meetmethoden nauwkeurig vast te stellen.

#### **Meer informatie**

Voor meer informatie over het NSL kunt u terecht op [www.infomil.nl/NSL](http://www.infomil.nl/NSL)



## 2 Beantwoording

<p><b>Volgnummer: 1</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>
<p>1 In het ontwerp van de nieuwe rotonde is niet gewerkt met de Richtlijn turborotondes 2008. Verzoek is om ontwerpfouten er uit te halen. Afwijkingen zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- bij de start van de binnenste rijstrook aan de zuidkant is er geen haakse bocht</li> <li>- er wordt rijstrookmarkering gebruikt, in plaats van blokmarkering.</li> <li>- het is onduidelijk of de rijstrookscheiding op de rotonde fysiek is uitgevoerd of enkel met markering.</li> </ul>	<p>Het ontwerp van de rotonde voldoet inderdaad nog niet aan de richtlijnen uit de CROW uitgave turborotondes (2008, nr. 257). Bij de realisatie van de rotonde zal hier wel rekening mee worden gehouden.</p>



<p><b>Volgnummer: 2</b></p>		<p><b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>	
<p>1 Waarom moet de aansluiting (op- en afrit) nu precies bij de woonwijk zijn!</p>	<p>Verplaatsing van de nieuwe aansluiting Meerenakkerweg past niet binnen de ruimtelijke plannen van Trade Forum (het gebied ten noorden van de Heistraat en ten westen van de N2). Aan de oostkant van de N2 (op industrieterrein) past dit niet binnen de bestaande bebouwing.</p> <p>In het MER behorende bij het Ontwerp-Tracébesluit is getoetst of een kwartklaverbladoplossing een realistische variant is (toerit aan westzijde op het terrein van Trade Forum) om de woonwijk Zeelst te ontzien. de kwart klaverbladoplossing is niet als realistische MMA-maatregel meegenomen, vanwege:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• het ontbreken van significante milieuvoordelen;</li> <li>• een nadeel voor de verkeersveiligheid;</li> <li>• de forse kostenverhoging van de kwart klaverbladoplossing ten opzichte van de Haarlemmermeeroplossing.</li> </ul>	
<p>2 De afscherming van de oprit is slechts op een hoogte van 2 meter. Hierdoor worden wij toch geconfronteerd met het vrachtverkeer.</p>	<p>Het 2 meter hoge scherm betreft een inpassingsmaatregel om de visuele hinder vanaf de Peter Zuidlaan te beperken.</p> <p>Verblinding van verkeer op de Peter Zuidlaan door verkeer op de oprit wordt hierdoor tegengegaan. Het scherm heeft niet tot doel om het vrachtverkeer volledig aan het zicht te onttrekken.</p>	
<p>3 Westelijke toerit begin en einde minder stil ZOAB</p>	<p>In overeenstemming met de Wet geluidhinder is, voor de woningen waar sprake is van een toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer door het voorgenomen project, onderzocht of het treffen van maatregelen doelmatig is (dit is een kosten-baten afweging). In dit project heeft dit geleid tot de in het OTB genoemde geluidmaatregelen: nieuw te plaatsen schermen ter compensatie van de onderbreking als inpassingsmaatregel van de westelijke toe- en afrit van de aansluiting Meerenakkerweg/Heistraat en toepassen van een wegdek met minimaal de akoestische kwaliteiten van tweelaags zeer open asfalt beton over een lengte van circa 370 m op de westelijke toerit en circa 230 m op de westelijke afrit. Bij de toerit respectievelijk afrit wordt de eerste respectievelijk laatste 50 meter niet voorzien van tweelaags zeer open asfaltbeton. Dit heeft te maken met het beleid van Rijkswaterstaat om op plaatsen waar wringing optreedt geen tweelaags zeer open asfaltbeton toe te passen.</p>	

<p>4 Maak een viaduct, ter hoogte van de Shurguard Eindhoven.</p>	<p>Verplaatsing van de nieuwe aansluiting Meerenakkerweg past niet binnen de ruimtelijke plannen van Trade Forum (het gebied ten noorden van de Heistraat en ten westen van de N2). Aan de oostkant van de N2 (op industrieterrein) past dit niet binnen de bestaande bebouwing.</p>
<p>5 Waarom is de aansluiting niet noordelijker vanuit de Meerenakkerweg? Dan komt de aansluiting namelijk uit op een braakliggend terrein en hebben omwonenden geen last van de verkeersdrukke.</p>	<p>Deze gronden zijn bestemd tot bedrijventerrein, zie onder 1.</p>
<p>6 Hoe wordt de verhoogde geluidsoverlast gecompenseerd?</p>	<p>In overeenstemming met de Wet geluidhinder is, voor de woningen waar sprake is van een toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer door het voorgenomen project, onderzocht of het treffen van maatregelen doelmatig is (dit is een kosten-baten afweging). In dit project heeft dit geleid tot de in het OTB genoemde geluidmaatregelen: nieuw te plaatsen schermen ter compensatie van de onderbreking als inpassingsmaatregel van de westelijke toe- en afrit van de aansluiting Meerenakkerweg/Heistraat en toepassen van een wegdek met minimaal de akoestische kwaliteiten van tweelaags zeer open asfalt beton over een lengte van circa 370 m op de westelijke toerit en circa 230 m op de westelijke afrit.</p>
<p>7 Hoe worden de schadelijke fijnstoffen gecompenseerd?</p>	<p>Het project N2 Meerenakkerweg is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen, zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen zowel voor als na de openstelling van de weg voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. In het kader van het NSL wordt de luchtkwaliteit bovendien jaarlijks gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat sprake is van een (dreigende) grenswaardenoverschrijding, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen. Dit zorgt ervoor dat in heel Nederland tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer.</p> <p>Voor meer informatie over luchtkwaliteit en het NSL verwijzen wij naar de algemene toelichting in deze reactienota.”</p>
<p>8 Waarom wordt er op de nieuwe N2/A2 geen maximum snelheid voor het vrachtverkeer van 60 km/u ingevoerd of alternatieve routes voor het vrachtverkeer, als grote vervuiler van de lucht?</p>	<p>De parallelbanen (N2) zijn voor de Randweg Eindhoven ontworpen op een snelheid van 80 km/h met een stedelijke vormgeving. In dit ontwerp wordt hier verder op aangesloten.</p> <p>Voor de opmerking over lucht zie onder 7.</p>

<p><b>Volgnummer: 3</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>
<p>1 Waarom komt er veel autoverkeer op de Meerhovendreef? Zelfs verkeer wat niet in de woonwijk Grasrijk of in Veldhoven hoeft te zijn.</p>	<p><b>Slechts het gedeelte Verlengde Meerhovendreef maakt onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit.</b></p> <p>Door realisatie van het voorkeursalternatief zal de hoeveelheid verkeer op de Meerhovendreef stijgen. Op het oostelijk deel (Grasdreef-Sliffertsestraat) bedraagt de toename 15%. Op het westelijk deel (Grasdreef-Grasbaan) bedraagt de toename ongeveer 7%. Van het verkeer dat op de Meerhovendreef rijdt (tussen Grasdreef en Sliffertsestraat) is ongeveer de helft "bestemmingsverkeer". Hierbij is ervan uitgegaan dat verkeer op de Noord-Brabantlaan, Heerbaan en verkeer op de Meerhovendreef ten oosten van de Traverse "doorgaand" verkeer is. Alle overige verkeer op de Meerhovendreef is vooral afkomstig van de Heerbaan en de Meerhovendreef ten oosten van de Traverse. Voor het grootste deel is dit wel degelijk verkeer dat een herkomst of bestemming in Veldhoven heeft.</p>
<p>2 Waarom komen de Meerhovendreef en de nieuwe verbinding dwars door een woonwijk en langs het nieuw te bouwen gebouw van de basisschool Slingertouw? Veel autoverkeer door een woonwijk en langs een basisschool is immers niet acceptabel.</p>	<p><b>De Meerhovendreef en het Spilcentrum maken geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit.</b></p> <p>Een wijk met een omvang van Meerhoven heeft een primaire ontsluitingsweg nodig om het verkeer te kunnen afwikkelen. Al in het globale bestemmingsplan van de wijk Meerhoven (1997) is de Meerhovendreef hiervoor aangewezen. In het uitwerkingsplan Grasrijk/Land Forum (2001) is de Meerhovendreef vastgesteld als een weg met maximaal 4 rijstroken, waardoor een behoorlijke hoeveelheid verkeer verwerkt kan en mag worden.</p> <p>Het college van B&amp;W van de gemeente Eindhoven heeft in 2006 een onderzoek ingesteld naar de ruimtelijke en financiële mogelijkheden voor het verplaatsen van het volledige Spilcentrum; dit in verband met de beperkingen van de huidige locatie. In samenspraak met belanghebbenden (Spilcentrum, ouders en buurtbewoners) is de locatiekeuze voor</p>

	<p>het nieuwe Spilcentrum tot stand gekomen. Bij de besluitvorming rondom de locatiekeuze heeft onder andere de autobereikbaarheid van het Spilcentrum een belangrijke rol gespeeld. Dit gezien de bestaande bereikbaarheidsproblematiek van de school, en de vele klachten van onveilige situaties bij het halen en brengen van de kinderen. De uiteindelijk gekozen locatie Hooghlanden (locatie aan de Meerhovendreef) is vanuit Grasrijk-Oost goed bereikbaar per voet en fiets en via de Meerhovendreef goed bereikbaar per auto.</p> <p>Voor het nieuwe Spilcentrum worden extra geluidwerende maatregelen genomen gezien de te verwachten intensiteiten op de Meerhovendreef.</p>
<p>3 De nieuwe aansluitingen van de N2 op de Meerenakkerweg/Heistraat zijn voldoende om het vele autoverkeer op te vangen.</p>	<p>De "Ontvlechtingvariant" is verkeerskundig gezien een meer robuuste oplossing dan het alternatief Meerenakkerweg (DUO-variant). Dat heeft vooral te maken met de Noord-Brabantlaan: als de bestaande vormgeving van deze aansluiting conform de DUO-variant zou blijven gehandhaafd, ontstaan op termijn alsnog afwikkelingsproblemen op de Noord-Brabantlaan.</p>

<b>Volgnummer: 4</b>		<b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie
<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>	
1 De N2 mag niet worden aangesloten op de wijk Meerhoven. Het verkeer zal toenemen, want ook het verkeer richting 's-Hertogenbosch zal via Meerhoven moeten.	Verkeer vanuit Eindhoven/Noord-Brabantlaan kan in het voorkeursalternatief geen gebruik meer maken van de aansluiting N2 ter hoogte van de Noord-Brabantlaan. De verwachting is dat dit verkeer gebruik zal maken van diverse alternatieve routes om de N2 te bereiken. Richting 's-Hertogenbosch zal vooral de Tilburgseweg worden gebruikt. Richting zuiden is de nieuwe aansluiting Meerenakkerweg het alternatief. Een deel van het verkeer zal inderdaad ook via Meerhoven naar de aansluiting Veldhoven rijden. Het aandeel verkeer dat op de Meerhovendreef rijdt en afkomstig is van de Noord-Brabantlaan is ongeveer 15%.	

<p><b>Volgnummer: 5</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p> <p>1 Er wordt nergens gerept over de nieuwbouw van de school Slingertouw. Het is voor de veiligheid onverstandig een school zo dicht bij verkeersstromen te leggen.</p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p> <p>Allereerst dient te worden opgemerkt dat de Meerhovendreef en het Spilcentrum geen onderdeel uitmaken van het onderhavige Tracébesluit.</p> <p>Het college van B&amp;W van de gemeente Eindhoven heeft in 2006 een onderzoek ingesteld naar de ruimtelijke en financiële mogelijkheden voor het verplaatsen van het volledige Spilcentrum; dit in verband met de beperkingen van de huidige locatie. In samenspraak met belanghebbenden (Spilcentrum, ouders en buurtbewoners) is de locatiekeuze voor het nieuwe Spilcentrum tot stand gekomen. Bij de besluitvorming rondom de locatiekeuze heeft onder andere de autobereikbaarheid van het Spilcentrum een belangrijke rol gespeeld. Dit gezien de bestaande bereikbaarheidsproblematiek van de school, en de vele klachten van onveilige situaties bij het halen en brengen van de kinderen. De uiteindelijk gekozen locatie Hooghlanden (locatie aan de Meerhovendreef) is vanuit Grasrijk-Oost goed bereikbaar per voet en fiets en via de Meerhovendreef goed bereikbaar per auto.</p> <p>Voor het nieuwe Spilcentrum worden extra geluidwerende maatregelen genomen gezien de te verwachten intensiteiten op de Meerhovendreef.</p>



<p><b>Volgnummer: 6</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>
<p>1 Twee volledige aansluitingen zullen verkeersstromen genereren die elkaar op teveel plekken kruisen.</p>	<p>Op de N2 tussen de Noord-Brabantlaan en de nieuwe aansluiting Meerenakkerweg zullen inderdaad weefbewegingen gaan ontstaan. Hiervoor wordt tussen beide aansluitingen een extra strook aangelegd ("weefvak"). Deze weefvakken hebben voldoende lengte om het in- en uitvoegen vloeiend te laten verlopen.</p>
<p>2 Er zal een te hoge verkeersintensiteit komen op de rotonde Heerbaan.</p>	<p><b>De aanpassing van de rotonde Heerbaan maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit.</b> De rotonde Heerbaan vormt wel een belangrijke schakel in het geheel. De gemeente Eindhoven heeft vergevorderde plannen om de rotonde om te bouwen tot een met verkeerslichten geregeld kruispunt. Deze wordt zo ingericht dat de verwachte verkeersstromen in 2020 kunnen worden afgewikkeld.</p>
<p>3 De aansluiting Noord-Brabantlaan wordt feitelijk exclusief voor Veldhoven-Noord/Meerhoven waardoor de huidige problemen zich verplaatsen naar nieuwe aansluiting Meerenakkerweg.</p>	<p>De aansluiting is inderdaad met name bedoeld voor verkeer uit Veldhoven-Noord en Meerhoven. Het overige verkeer zal vooral gebruikmaken van de nieuwe aansluiting Meerenakkerweg. Hierdoor worden meerdere verkeersstromen uit elkaar getrokken (ontvlecht) en zoveel mogelijk conflicten voorkomen. Onderzoek heeft uitgewezen dat deze variant voor een goede doorstroming zorgt op zowel Noord-Brabantlaan/Heerbaan als Heistraat/Meerenakkerweg.</p>
<p>4 Alternatieven ten aanzien van het ontwerp: - aansluiting Noord-Brabantlaan handelt enkel verkeer van en naar het noorden af (op- en afrit van en naar het zuiden sluiten); - aansluiting Meerenakkerweg volledig aanleggen zoals gepland; - huidige directe aansluiting op- en afrit noord op Noord-Brabantlaan handhaven; - toerit McDonald's omleggen (toegang via bijvoorbeeld Meerhovendreef) en kruising Hurksestraat wel degelijk sluiten, dit scheelt twee kruisingen met stoplichten waardoor de doorstroming verbetert. Deze alternatieven geven de volgende voordelen: - verkeersstromen worden beter gescheiden en</p>	<p>De voorgestelde alternatieven lossen de verwachte problematiek niet op. De nieuwe aansluiting Meerenakkerweg zal in dit alternatief te zwaar worden belast. Al het verkeer vanaf de Hurk (in beide richtingen) en verkeer vanuit Meerhoven en Veldhoven-Noord (richting zuiden) zal in dat geval via de Heistraat en Meerenakkerweg moeten worden afgewikkeld.</p> <p>De toerit McDonald's wordt in het voorkeursalternatief inderdaad afgesloten en aangetakt op de Meerhovendreef. Door de gemeente Eindhoven is overleg gevoerd met McDonald's over de bereikbaarheid van hun pand.</p>

<p>verdeeld omdat het verkeer Eindhoven-West, via de Noord-Brabantlaan, van De Hurk via Meerenakkerweg, verkeer Veldhoven/Meerhoven heeft keuze uit beide aansluitingen. - er is minder overlast voor bewoners in Meerhoven-Grasrijk.</p>	
---	--

<p><b>Volgnummer: 7</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>
<p>1 De verkeersdrukke zou zijn afgenomen en de doorstroming op de Noord-Brabantlaan zou na de ombouw van de A2 zijn verbeterd. Het is zonde om nu natuurschoon bij het Beatrixkanaal weg te halen voor een nieuwe afrit. De toenemende verkeersdrukke voor de mensen op de Kruisstraat is niet fair. Ook de bewoners van Meerhoven zullen veel last gaan ondervinden. Niet de economische groei mag leidend zijn voor deze beslissing.</p>	<p>De doorstroming op de Noord-Brabantlaan ter hoogte van de N2 is inderdaad verbeterd na realisatie van de nieuwe Randweg Eindhoven. Gezien de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied tot aan 2020, is de verwachting dat er zich in de nabije toekomst weer doorstromingsproblemen zullen voordoen. Dit project beoogt deze verwachte problemen op te lossen.</p> <p>Het is inderdaad te verwachten dat verkeer vanuit Zeelst eerder de Kruisstraat zal gebruiken om via de Heistraat naar de N2 te komen. Zonder project kiest dit verkeer eerder voor de Heerbaan en de aansluiting op de Noord-Brabantlaan. Vanuit verkeerskundig oogpunt is de Ontvlechtigingsvariant voor het hele studiegebied de beste oplossing.</p> <p>Als gevolg van de ontvlechte aansluiting ter hoogte van de Noord-Brabantlaan wordt geen natuurschoon langs het Beatrixkanaal weggehaald. De huidige toerit in noordelijke richting (dus aan oostzijde A2/N2) blijft op de huidige locatie gehandhaafd.</p> <p><b>De Meerhovendreef maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit.</b></p> <p>Het beeld is ontstaan dat het realiseren van de Ontvlechtigingsvariant in strijd zou zijn met het gewenste autoluwe karakter van de wijk. Dit beeld is echter niet correct: een hoge verkeersintensiteit op de gebiedsontsluitingswegen van de wijk – waaronder de Meerhovendreef – doet niets af aan het autoluwe karakter van de wijk zelf.</p> <p>In de principes van Duurzaam Veilig – een uitgangspunt in de verkeerskundige opzet in Meerhoven – wordt het bundelen van verkeersstromen op wegen die daarvoor bedoeld en ontworpen zijn – de gebiedsontsluitingswegen – juist als middel gehanteerd om de achterliggende</p>

	<p>woonstraten autoluw te houden. De Meerhovendreef zal in alle varianten (Ontvlechting, DUO, nul) een drukke verbinding vormen (12.000 tot 13.800 motorvoertuigen/etmaal).</p> <p>In overleg met de werkgroep Infra Meerhoven zal de gemeente Eindhoven de inpassing van de Meerhovendreef bekijken, om overlast zoveel mogelijk te voorkomen en een verkeersveilige situatie te creëren. Hierbij zal gekozen worden voor een inrichting die past bij een gebiedontsluitingsweg van 50 km/uur, waardoor de maximum snelheid op natuurlijke wijze wordt afgedwongen.</p>
--	--

<b>Volgnummer: 8</b>		<b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie
<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>	
1 Waarom komt het verkeer over de Meerhovendreef in plaats van de Heerbaan? De Heerbaan is geheel vrij van woningen en heeft zelfs geluidswallen.	De Heerbaan blijft ook na realisatie van het project een drukke verkeersweg. Verkeer uit Veldhoven zal nog steeds de Heerbaan gebruiken als belangrijke ontsluitingsweg. Daarnaast is de Heerbaan een belangrijke verbinding tussen Eindhoven en Veldhoven.  Door realisatie van het voorkeursalternatief zal de hoeveelheid verkeer op de Meerhovendreef stijgen. Op het westelijk deel (Grasdreef-Grasbaan) bedraagt de toename ongeveer 7%.	

<p><b>Volgnummer: 9</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>
<p>1 In de nieuwe situatie is het niet meer mogelijk om vanuit Grasrijk naar het gezondheidscentrum te gaan of als men naar Hangar wil. Er zou een af- en toerit van en naar de snelweg door Grasrijk moeten komen.</p>	<p>Allereerst dient te worden opgemerkt dat de Meerhovendreef geen onderdeel uitmaakt van het onderhavige Tracébesluit.</p> <p>De wijk Meerhoven is opgezet als verkeersluwe woonwijk. Dit heeft tot gevolg dat autoverkeer tussen de buurten niet mogelijk is. Hiervoor is gekozen om het autogebruik te ontmoedigen en verplaatsingen per fiets/voet te stimuleren. Deze opzet van de wijk blijft gehandhaafd.</p> <p>De Meerhovendreef is nog niet volledig gerealiseerd, maar vanaf de bouw van de wijk aangemerkt als primaire ontsluitingsweg van de wijk (bestemmingsplan 1997) door Grasrijk. Door het realiseren van de ontvlechte aansluiting Noord-Brabantlaan wordt de Meerhovendreef voltooid conform het bestemmingsplan.</p> <p>De opzet van de verkeersluwe wijk zal niet wijzigen als gevolg van de Ontvlechtingvariant: een hoge verkeersintensiteit op de gebiedsontsluitingswegen van de wijk – waaronder de Meerhovendreef – doet niets af aan het autoluwe karakter van de wijk zelf. In de principes van Duurzaam Veilig – een uitgangspunt in de verkeerskundige opzet in Meerhoven – wordt het bundelen van verkeersstromen op wegen die daarvoor bedoeld en ontworpen zijn – de gebiedsontsluitingswegen – juist als middel gehanteerd om de achterliggende woonstraten autoluw te houden.</p> <p>De Meerhovendreef zal in alle varianten (Ontvlechting, DUO, nul) een drukke verbinding vormen (12.000 tot 13.800 motorvoertuigen/etmaal).</p> <p>In overleg met de werkgroep Infra Meerhoven zal de gemeente Eindhoven de inpassing van de Meerhovendreef bekijken, om overlast zoveel mogelijk te voorkomen en een verkeersveilige</p>

	situatie te creëren. Hierbij zal gekozen worden voor een inrichting die past bij een gebiedontsluitingsweg van 50 km/uur, waardoor de maximum snelheid op natuurlijke wijze wordt afgedwongen.
--	--

<b>Volgnummer: 10</b>		<b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie	
<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>		<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>	
1 Verzoek om de plannen onder de aandacht van de gemeente Veldhoven te brengen.		De gemeente Veldhoven is volledig op de hoogte van het Tracébesluit, heeft kennis genomen van alle ingediende zienswijzen en zal, nadat door de minister van Infrastructuur en Milieu het definitieve Tracébesluit is genomen, zo nodig de noodzakelijke acties ondernemen die voor Veldhoven uit dit besluit voortvloeien.	



<p><b>Volgnummer: 11</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p> <p>1 Er moet sluijverkeer worden voorkomen. In het verleden was hiervan sprake in de Kruisstraat. Dit mag niet terugkeren en dient in het OTB c.q. verkeerscirculatieplan te worden meegenomen. De verkeersafwikkeling in de Meerenakkerweg/ Peter Zuidlaan/ Kruisstraat moet worden aangepast.</p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p> <p>De verkeerscirculatie binnen de gemeente Veldhoven maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit.</p> <p>De gemeenteraad van Veldhoven heeft op 3 april 2007 het verkeerscirculatieplan (VCP) vastgesteld. Hierin is de aansluiting van de Heistraat/Meerenakkerweg op de N2/Randweg Eindhoven al als infrastructurele ontwikkeling meegenomen.</p> <p>Het VCP voorziet in een oplossing voor het sluijverkeer in bijvoorbeeld de Kruisstraat. Eén van de conclusies uit het VCP is namelijk dat, zonder het herverdelen van verkeer over andere wegen in de wijk Zeelst, het leefbaarheidsprobleem als gevolg van de verkeersbelasting van o.a. de Kruisstraat niet opgelost zal worden. Om die reden is in het VCP het plan opgenomen om de Peter Zuidlaan als weg van het type ETW-plus te verbinden met de Julianastraat.</p> <p>Voordat over een paar jaar tot uitvoering van dit project overgegaan zal worden, zullen door de gemeente Veldhoven de (milieu)effecten en gevolgen van deze oplossing in beeld worden gebracht en ook dan zal blijken of en in welke mate deze herverdeling van het verkeer gerealiseerd kan worden.</p>

<p><b>Volgnummer: 12</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p> <p>1 De afrit naar de Meerhovendreef is een slechte keus. Het is onveilig en de Meerhovendreef als eenbaansweg is niet ingericht om het verkeer goed te leiden, de Heerbaan is dat wel! Er moet na de totstandkoming van de afritten Meerenakkerweg worden gekeken naar de afwikkeling van het verkeer voordat de Meerhovendreef wordt aangepakt en belast.</p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p> <p>Allereerst dient te worden opgemerkt dat de Meerhovendreef geen onderdeel uitmaakt van het onderhavige Tracébesluit.</p> <p>Het is inderdaad zo dat de Noord-Brabantlaan in het voorkeursalternatief minder zwaar belast wordt dan het nulalternatief.</p> <p>Een deel van het verkeer uit Veldhoven zal inderdaad via de Meerhovendreef naar de N2 rijden. In het nulalternatief verloopt deze route nog via de Heerbaan. De toename van het verkeer op de Meerhovendreef tussen Grasbaan en Grasdreef bedraagt ongeveer 7%.</p> <p>In overleg met de werkgroep Infra Meerhoven zal de gemeente Eindhoven de inpassing van de Meerhovendreef bekijken, om overlast zoveel mogelijk te voorkomen en een verkeersveilige situatie te creëren. Hierbij zal gekozen worden voor een inrichting die past bij een gebiedontsluitingsweg van 50 km/uur, waardoor de maximum snelheid op natuurlijke wijze wordt afgedwongen.</p> <p>De inrichting van het kruispunt en de weg heeft de aandacht van de gemeente Eindhoven wat betreft verkeersveiligheid en leefbaarheid.</p>

<p><b>Volgnummer: 13</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>
<p>1 De huidige situatie voldoet prima. Waarom wordt er nu gekozen voor de Ontvlechtigingsvariant?</p>	<p>De doorstroming op de Noord-Brabantlaan ter hoogte van de N2 is inderdaad verbeterd na realisatie van de nieuwe Randweg Eindhoven. Gezien de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied tot aan 2020, is de verwachting dat in de nabije toekomst zich weer doorstromingsproblemen zullen voordoen. De Ontvlechtigingsvariant is verkeerskundig gezien een meer robuuste oplossing dan het alternatief Meerenakkerweg (DUO-variant).</p>
<p>2 De aansluiting op de Meerhovendreef komt dicht langs woningen te liggen. Er zal extreem veel hinder door geluid en verslechtering luchtkwaliteit komen. De natuurwaarde daalt, de gezondheid van de buiten spelende kinderen zal verslechteren, de leefkwaliteit in zijn geheel neemt af. De woning zal in waarde dalen.</p>	<p>De Meerhovendreef zelf maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit. Slechts het laatste stukje van de Meerhovendreef, de zogenaamde Verlengde Meerhovendreef, vormt onderdeel van dit besluit.</p> <p>Uit het natuuronderzoek blijkt dat er geen negatief effect op beschermde soorten en gebieden optreedt.</p> <p>De locatie van het tracé van de Meerhovendreef is vastgesteld in het " Bestemmingsplan Meerhoven, gedeeltelijk herziening Uitwerkingsplan Grasrijk/ Land Forum (2001)".</p> <p>In overeenstemming met de Wet geluidhinder is, voor de woningen waar sprake is van een toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer door het voorgenomen project, onderzocht of het treffen van maatregelen doelmatig is (dit is een kosten-baten afweging). In dit project heeft dit geleid tot de in het OTB genoemde geluidmaatregelen: nieuw te plaatsen schermen ter compensatie van de onderbreking als inpassingsmaatregel van de westelijke toe- en afrit van de aansluiting Meerenakkerweg/Heistraat en toepassen van een wegdek met minimaal de akoestische kwaliteiten van tweelaags zeer open asfalt beton over een lengte van circa 370 m op de westelijke toerit en circa 230 m op de westelijke afrit. Bij de toerit respectievelijk afrit wordt de eerste respectievelijk laatste 50 meter niet voorzien van tweelaags zeer open asfaltbeton. Dit heeft te maken</p>

	<p>met het beleid van Rijkswaterstaat om op plaatsen waar wringing optreedt geen tweelaags zeer open asfaltbeton toe te passen.</p> <p>Het project N2 Meerenakkerweg is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen, zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen zowel voor als na de openstelling van de weg voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. In het kader van het NSL wordt de luchtkwaliteit bovendien jaarlijks gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat sprake is van een (dreigende) grenswaardenoverschrijding, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen. Dit zorgt ervoor dat in heel Nederland tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer.</p> <p>Voor meer informatie over luchtkwaliteit en het NSL verwijzen wij naar de algemene toelichting in deze reactienota.”</p> <p>Belanghebbenden die menen door de maatregelen vanwege het project en bijbehorende werkzaamheden nadeel te ondervinden kunnen in aanmerking komen voor vergoeding van de geleden schade. Een verzoek om schadevergoeding kan op grond van artikel 20d van de Tracéwet na vaststelling van het Tracébesluit bij de minister worden ingediend. Meer informatie is te vinden op <a href="http://www.rijkswaterstaat.nl/rws-loket/schade_verhalen/nadeelcompensatie">http://www.rijkswaterstaat.nl/rws-loket/schade_verhalen/nadeelcompensatie</a>.</p>
--	--

<p><b>Volgnummer: 14</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p> <p>1 Het verkeer op de Meerhovendreef neemt drastisch toe. Het woonplezier en de leefbaarheid zullen afnemen. De waarde van de woning zal hierdoor dalen.</p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p> <p>De Meerhovendreef zelf maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit. Slechts het laatste stukje van de Meerhovendreef, de zogenaamde Verlengde Meerhovendreef, vormt onderdeel van dit besluit.</p> <p>De hoeveelheid verkeer zal, ten gevolge van het project, op de Meerhovendreef tussen Grasbaan en Grasdreef met 7% toenemen. Op het toekomstige oostelijk deel zal de toename 15% bedragen.</p> <p>Belanghebbenden die menen nadeel te ondervinden door de maatregelen vanwege het project en bijbehorende werkzaamheden kunnen in aanmerking komen voor vergoeding van de geleden schade. Een verzoek om schadevergoeding kan op grond van artikel 20d van de Tracéwet na vaststelling van het Tracébesluit bij de minister worden ingediend. Meer informatie is te vinden op <a href="http://www.rijkswaterstaat.nl/rws-loket/schade_verhalen/nadeelcompensatie">http://www.rijkswaterstaat.nl/rws-loket/schade_verhalen/nadeelcompensatie</a>.</p>

<p><b>Volgnummer: 15</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>
<p>1 Het verkeer op de Meerhovendreef zal met 50% toenemen. Het gedrag van het deelnemende verkeer zal in een racebaan veranderen. Er komt straks ook verkeer met bestemming Veldhoven door de wijk. Zijn de gevolgen van luchtverontreiniging op de Meerhovendreef onderzocht?</p> <p>De indiener ziet graag dat er verkeersbeperkende maatregelen worden getroffen om de snelheid te verlagen en de Meerhovendreef alleen aantrekkelijk te maken voor plaatselijk verkeer.</p>	<p>De Meerhovendreef zelf maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit. Slechts het laatste stukje van de Meerhovendreef, de zogenaamde Verlengde Meerhovendreef, vormt onderdeel van dit besluit. .</p> <p>Ten gevolge van het project zal de hoeveelheid verkeer op de Meerhovendreef tussen Grasbaan en Grasdreef met 7% toenemen. Verkeer met bestemming Veldhoven zal naar verwachting via de route Meerhovendreef-Grasdreef-Heerbaan naar Veldhoven rijden. Verkeer richting Veldhoven Noord zal inderdaad via de Meerhovendreef rijden. Ook in het nulalternatief zal een deel van het verkeer al via de Meerhovendreef naar Veldhoven Noord rijden, vandaar dat de toename van het verkeer ten gevolge van het project relatief beperkt is.</p> <p>Het project N2 Meerenakkerweg is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen, zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen zowel voor als na de openstelling van de weg voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. In het kader van het NSL wordt de luchtkwaliteit bovendien jaarlijks gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat sprake is van een (dreigende) grenswaardenoverschrijding, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen. Dit zorgt ervoor dat in heel Nederland tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer.</p> <p>Voor meer informatie over luchtkwaliteit en het NSL verwijzen wij naar de algemene toelichting in deze reactienota.”</p> <p>In overleg met de werkgroep Infra Meerhoven zal de gemeente Eindhoven de inpassing van de Meerhovendreef bekijken, om overlast zoveel</p>

	<p>mogelijk te voorkomen en een verkeersveilige situatie te creëren. Hierbij zal gekozen worden voor een inrichting die past bij een gebiedontsluitingsweg 50 km/uur waardoor de maximum snelheid op natuurlijke wijze wordt afgedwongen.</p>
<p>2 Er komt een school bij de afrit. Er mogen volgens een ministerieel besluit geen scholen bij afritten worden gebouwd. Dit geeft geen vertrouwen in een verstandige besluitvorming.</p>	<p>De locatie van de school maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit.</p> <p>De locatie van de school bevindt zich op meer dan 300 meter van de snelweg en de afrit. Het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) - waarop door inspreker vermoedelijk wordt gedoeld - is alleen van toepassing bij besluiten die zien op de bouw van gevoelige bestemmingen binnen de zone van infrastructuur en niet op de aanleg van infrastructuur zelf.</p>

<p><b>Volgnummer: 16</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>
<p>1 De wijk zou autoluw zijn, maar door de nieuwe afslag komt er veel vrachtverkeer dicht langs de woningen en de nieuwe school. Dit is ook voor de gezondheid en veiligheid niet aan te bevelen.</p>	<p>Allereerst dient te worden opgemerkt dat de Meerhovendreef en het nieuwe Spilcentrum geen onderdeel uitmaken van het onderhavige Tracébesluit</p> <p>De wijk Meerhoven is inderdaad opgezet als verkeersluwe woonwijk met de Meerhovendreef als primaire ontsluitingsweg van de wijk.</p> <p>Het beeld is ontstaan dat het realiseren van de Ontvlechtigingsvariant in strijd zou zijn met het gewenste autoluwe karakter van de wijk. Dit beeld is echter niet correct: een hoge verkeersintensiteit op de gebiedsontsluitingswegen van de wijk – waaronder de Meerhovendreef – doet niets af aan het autoluwe karakter van de wijk zelf.</p> <p>In de principes van Duurzaam Veilig – een uitgangspunt in de verkeerskundige opzet in Meerhoven – wordt het bundelen van verkeersstromen op wegen die daarvoor bedoeld en ontworpen zijn – de gebiedsontsluitingswegen – juist als middel gehanteerd om de achterliggende woonstraten autoluw te houden.</p> <p>De Meerhovendreef zal in alle varianten (Ontvlechting, DUO, nul) een drukke verbinding vormen (12.000 tot 13.800 motorvoertuigen/etmaal).</p> <p>Bij de besluitvorming rondom de locatiekeuze van het nieuwe Spilcentrum heeft onder andere de autobereikbaarheid van het Spilcentrum een belangrijke rol gespeeld; dit gezien de bestaande bereikbaarheidsproblematiek van de school, en de vele klachten van onveilige situaties bij het halen en brengen van de kinderen. De uiteindelijk gekozen locatie Hooghlanden (locatie aan de Meerhovendreef) is vanuit Grasrijk-Oost goed bereikbaar per voet en fiets en via de Meerhovendreef goed bereikbaar per auto. De locatiekeuze is tot stand gekomen in overleg met belanghebbenden (Spilcentrum, ouders</p>



	<p>en buurtbewoners).</p> <p>Voor het nieuwe Spilcentrum worden extra geluidwerende maatregelen genomen gezien de te verwachten intensiteiten op de Meerhovendreef.</p> <p>In overleg met de werkgroep Infra Meerhoven zal de gemeente Eindhoven de inpassing van de Meerhovendreef bekijken, om overlast zoveel mogelijk te voorkomen en een verkeersveilige situatie te creëren. Hierbij zal gekozen worden voor een inrichting die past bij een gebiedontsluitingsweg van 50 km/uur, waardoor de maximum snelheid op natuurlijke wijze wordt afgedwongen.</p> <p>Verkeersprognoses wijzen uit dat de hoeveelheid vrachtverkeer op de aansluiting Veldhoven en de Meerhovendreef beperkt is. Vrachtverkeer gebruikt vooral de nieuwe aansluiting Meerenakkerweg. Een verbod voor vrachtverkeer op de aansluiting Veldhoven is daarom niet noodzakelijk.</p>
--	---

<b>Volgnummer: 17</b>		<b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie	
<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>		<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>	
1 Omdat het nieuwe scherm 2 meter hoog wordt is er meer geluidsoverlast. Het bestaande scherm is 4 meter en dus ontstaat er door weerkaatsing hinder. Nieuw scherm moet van geluidsabsorberend materiaal zijn		Het 2 meter hoge scherm betreft een inpassingsmaatregel om de visuele hinder vanaf de Peter Zuidlaan te beperken: verblinding van verkeer op de Peter Zuidlaan door verkeer op de oprit wordt hierdoor tegengegaan. Doordat de bestaande 4 meter hoge schermen onder een schuine hoek zijn geplaatst, is de werking ervan gelijk aan geluidabsorberende schermen, zodat er geen extra hinder ontstaat.	
2 De geplande oprit naar de snelweg dient in een lus te worden aangelegd in plaats van langs de woonwijk; er zou voldoende ruimte zijn.		In het MER behorende bij het Ontwerp-Tracébesluit is onderzocht wat de effecten zijn van een Haarlemmermeeroplossing (oprit aan de zuidzijde van de Heistraat) en een kwart klaverbladoplossing (lus aan de noordzijde van de Heistraat) voor de aansluiting van de Meerenakkerweg / Heistaat op de N2 aan Veldhovense zijde. De kwart klaverbladoplossing is niet als realistische MMA-maatregel meegenomen, vanwege: <ul style="list-style-type: none"> <li>• het ontbreken van significante milieuvoordelen;</li> <li>• een nadeel voor de verkeersveiligheid;</li> <li>• de forse kostenverhoging van de kwart klaverbladoplossing ten opzichte van de Haarlemmermeeroplossing.</li> </ul>	
3 Vanuit het oosten kan er een aansluiting worden gemaakt over het kanaal naar de Randweg. Anders zal er een enorme toename van het verkeer op het hele verzorgingsgebied rondom de nieuwe aansluiting ontstaan.		De indiener gaat uit van het vervallen van de aansluiting van de Noord-Brabantlaan op de Randweg Eindhoven (N2). Deze aansluiting komt in de Ontvlechtigingsvariant echter niet te vervallen, maar wordt op een andere wijze vormgegeven. De toe- en afritten komen in de Ontvlechtigingsvariant namelijk niet meer direct uit op de Noord-Brabantlaan maar op de Meerhovendreef. Naast de aanpassing van de aansluiting Noord-Brabantlaan wordt een nieuwe aansluiting ter hoogte van de Meerenakkerweg gerealiseerd. Twee aansluitingen in plaats van één zullen zorgen voor de verspreiding van de verkeersdruk. Een aansluiting vanuit het oosten op de Randweg over het Beatrixkanaal behoort niet tot de mogelijkheden. Allereerst omdat de meerwaarde zeer beperkt zal zijn, vanwege de aanwezigheid van de	

	aansluiting Centrum die bereikbaar is via de Tilburgseweg en de ontvlechte aansluiting Noord-Brabantlaan. Daarnaast zal een dergelijke verbinding over het Beatrixkanaal stuiten op inpassingproblemen wat betreft natuur en aanwezige bebouwing.
--	---

<p><b>Volgnummer: 18</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>
<p>1 Langs de nieuwe oprit en langs de Peter Zuidlaan moet een geluidscherm komen om de overlast van het optrekkende en afremmende verkeer te remmen.</p>	<p>In overeenstemming met de Wet geluidhinder is een akoestisch onderzoek uitgevoerd met een gevalideerd rekenmodel, waarbij onder andere rekening wordt gehouden met optrekkend en afremmend verkeer. Voor de woningen waar sprake is van een toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer door het voorgenomen project, is onderzocht of het treffen van maatregelen doelmatig is (dit is een kosten-baten afweging). In dit project heeft dit geleid tot de in het OTB genoemde geluidmaatregelen: nieuw te plaatsen schermen ter compensatie van de onderbreking als inpassingsmaatregel van de westelijke toe- en afrit van de aansluiting Meerenakkerweg/Heistraat en toepassen van een wegdek met minimaal de akoestische kwaliteiten van tweelaags zeer open asfalt beton over een lengte van circa 370 m op de westelijke toerit en circa 230 m op de westelijke afrit.</p>

<p><b>Volgnummer: 19</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>
<p>1 De nieuwe aansluiting veroorzaakt meer geluidsoverlast en verslechtering van de luchtkwaliteit. Een lus ter hoogte van de Heistraat en de Meerenakkerweg zal de wijk van deze hinder ontlasten. Bij de huidige plannen dient in ieder geval een hoog en absorberend geluidscherm te komen.</p>	<p>Het project N2 Meerenakkerweg is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen, zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen zowel voor als na de openstelling van de weg voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. In het kader van het NSL wordt de luchtkwaliteit bovendien jaarlijks gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat sprake is van een (dreigende) grenswaardenoverschrijding, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen. Dit zorgt ervoor dat in heel Nederland tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer.</p> <p>Voor meer informatie over luchtkwaliteit en het NSL verwijzen wij naar de algemene toelichting in deze reactienota.”</p> <p>In overeenstemming met de Wet geluidhinder is een akoestisch onderzoek uitgevoerd met een gevalideerd rekenmodel. Voor de woningen waar sprake is van een toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer door het voorgenomen project, is onderzocht of het treffen van maatregelen doelmatig is (dit is een kosten-baten afweging). In dit project heeft dit geleid tot de in het OTB genoemde geluidmaatregelen: nieuw te plaatsen schermen ter compensatie van de onderbreking als inpassingsmaatregel van de westelijke toe- en afrit van de aansluiting Meerenakkerweg/Heistraat en toepassen van een wegdek met minimaal de akoestische kwaliteiten van tweelaags zeer open asfalt beton over een lengte van circa 370 m op de westelijke toerit en circa 230 m op de westelijke afrit.</p> <p>In het MER behorende bij het Ontwerp-Tracébesluit is onderzocht wat de effecten zijn van een Haarlemmermeeroplossing (oprit aan de zuidzijde van de Heistraat) en een kwart klaverbladoplossing</p>

	<p>(lus aan de noordzijde van de Heistraat) voor de aansluiting van de Meerenakkerweg/ Heistaat op de N2 aan Veldhovense zijde. De kwart klaverbladoplossing is niet als realistische MMA-maatregel meegenomen, vanwege:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• het ontbreken van significante milieuvoordelen;</li><li>• een nadeel voor de verkeersveiligheid;</li><li>• de forse kostenverhoging van de kwart klaverbladoplossing ten opzichte van de Haarlemmermeeroplossing.</li></ul>
--	--

<b>Volgnummer: 20</b>		<b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie
<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>	
1 De nieuwe damwanden zullen opnieuw grote schade veroorzaken. De nuloptie dient te worden uitgevoerd.	Er zullen voorzorgsmaatregelen worden getroffen voor het plaatsen van de damwanden. Op het moment dat schade wordt veroorzaakt door bouwwerkzaamheden, kan een verzoek tot schadevergoeding worden ingediend. Dit kan zich zowel tijdens als na de bouw voordoen. Schade wordt vastgesteld op basis van vooraf opgestelde opnamerapporten. Dit rapport is voor inzage beschikbaar en wordt ook bij een notaris gedeponereerd.	

<p><b>Volgnummer: 21</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>
<p>1 Om de Noord-Brabantlaan te bereiken moet er (bedrijfsmatig) flink worden omgereden. Kan er onderzoek worden gedaan naar een kortere verbinding voor zijn bedrijf?</p>	<p>De gemeente Eindhoven heeft de mogelijkheden onderzocht om de huidige verbinding langs de McDonald's (tussen de Verlengde Meerhovendreef en Noord-Brabantlaan) in stand te houden. Hierdoor zou voor Grasrijk-Oost een meer directe verbinding ontstaan naar Eindhoven. Echter ontstaat hierdoor ook een aantrekkelijke verbinding vanuit bedrijventerrein De Hurk naar de ontvlechte aansluiting. Dit zal ongewenst (vracht)verkeer aantrekken en een extra druk leggen op deze aansluiting. De gemeente Eindhoven heeft daarom besloten deze verbinding niet in stand te houden. Verkeer van en naar bedrijventerrein De Hurk dient straks gebruik te maken van de nieuwe aansluiting Meerenakkerweg.</p> <p>Voor een deel van het verkeer geldt dat zij straks zal moeten omrijden om op haar bestemming te komen. Echter krijgt een groter deel van het verkeer een kortere reistijd en afstand.</p> <p>Belanghebbenden die menen door de maatregelen vanwege het project en bijbehorende werkzaamheden nadeel te ondervinden kunnen in aanmerking komen voor vergoeding van de geleden schade. Een verzoek om schadevergoeding kan op grond van artikel 20d van de Tracéwet na vaststelling van het Tracébesluit bij de minister worden ingediend. Meer informatie is te vinden op <a href="http://www.rijkswaterstaat.nl/rws-loket/schade_verhalen/nadeelcompensatie">http://www.rijkswaterstaat.nl/rws-loket/schade_verhalen/nadeelcompensatie</a>.</p>



<p><b>Volgnummer: 22</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>
<p>1 De aansluiting op de Noord-Brabantlaan moet open blijven. Alternatief 3 uit het mer is de beste oplossing. Graag niet weer overlast ondervinden. Het afsluiten van de oprit lost de files niet op. Het verkeerslicht bij de busbaan staat slecht afgesteld.</p>	<p>Opgemerkt dient te worden dat het afstellen van de verkeersregelinstallaties op het onderliggend wegennet een zaak is van de gemeenten en geen onderdeel uitmaakt van het onderhavige Tracébesluit.</p> <p>Uit verkeerskundig onderzoek is gebleken dat het ontvlechten van de aansluiting van de Noord-Brabantlaan noodzakelijk is om de doorstroming ter plaatse in de nabije toekomst te garanderen.</p> <p>Tijdens de uitvoering van bouwactiviteiten kan overlast ontstaan voor zowel het verkeer op de N2 als ook het onderliggend wegennet. In nauw overleg met de gemeenten Eindhoven en Veldhoven zal er gezocht worden naar oplossingen die de overlast zoveel mogelijk beperken. Desondanks zal hinder niet volledig uit te sluiten zijn.</p> <p>Het probleem met de afstelling van het verkeerslicht op het kruispunt Noord-Brabantlaan met de Sliffertsestraat (kruispunt bij McDonald's) is bij de gemeente Eindhoven bekend. De gemeente Eindhoven werkt aan het oplossen van dit softwarematige probleem.</p>
<p>2 Is het mogelijk een invoegstrook aan te leggen van de Kruisstraat richting de Meerenakkerweg? Het verkeer van de Peter Zuidlaan kan gebruik blijven maken van de aansluiting via de Kruisstraat.</p>	<p>De gevraagde oplossing maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit.</p> <p>De gemeenteraad van Veldhoven heeft op 3 april 2007 het verkeerscirculatieplan (VCP) vastgesteld. Hierin is de aansluiting van de Heistraat/Meerenakkerweg op de N2/Randweg Eindhoven als infrastructurele ontwikkeling meegenomen.</p> <p>Het VCP voorziet in een oplossing voor het sluipverkeer in bijvoorbeeld de Kruisstraat. Eén van de conclusies uit het VCP is namelijk dat, zonder het herverdelen van verkeer over andere wegen in de wijk Zeelst, het leefbaarheidsprobleem als gevolg van de verkeersbelasting van o.a. de Kruisstraat niet opgelost zal worden. Om die reden is</p>

	<p>in het VCP het plan opgenomen om de Peter Zuidlaan als weg van het type ETW-plus te verbinden met de Julianastraat.</p> <p>Om te bereiken dat het verkeer zich beter over deze wegen gaat verdelen is, in samenhang met de oplossing voor het fietspad langs de Heistraat en de transformatie van de rotonde Heerbaan naar een verdiept kruispunt, gekozen voor de oplossing waarbij de aansluiting van de Peter Zuidlaan op de Kruisstraat als rotonde wordt vormgegeven en vervolgens via een 'kortsluiting' met de gewenste in- en uitvoegstroken op de Heistraat/Meerenakkerweg wordt aangesloten.</p> <p>Deze oplossing is effectiever en duurzamer dan een oplossing met alleen een invoegstrook van de Kruisstraat in de richting van de Heistraat/Meerenakkerweg.</p>
--	--

<p><b>Volgnummer: 23</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>
<p>1 Het vrachtverkeer met opleggers kan de bocht naar de A2 niet meer maken. Het vrachtverkeer zal ook het kruispunt blokkeren. Een grotere rotonde en een betere insteek naar de op- en afrit kunnen misschien voor een betere doorstroming zorgen.</p>	<p>Het ontwerp van de aansluiting is geoptimaliseerd en zodanig gedimensioneerd dat vrachtauto's en trekkers met oplegger vanuit het bedrijventerrein De Hurk de zuidelijke oprit zonder belemmering op kunnen rijden. Hiervoor zijn de richtlijnen van het CROW aangehouden.</p>
<p>2 Bij de nieuwe oprit in zuidelijke richting dient een geluidsscherm in plaats van een zichtschermbord te worden geplaatst om de toename van geluidshinder te verlagen. Dit zal een positieve bijdrage aan het leefklimaat in de wijk Zeelst hebben.</p>	<p>In overeenstemming met de Wet geluidhinder is, voor de woningen waar sprake is van een toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer door het voorgenomen project, onderzocht of het treffen van maatregelen doelmatig is (dit is een kosten-baten afweging). In dit project heeft dit geleid tot de in het OTB genoemde geluidmaatregelen: nieuw te plaatsen schermen ter compensatie van de onderbreking als inpassingsmaatregel van de westelijke toe- en afrit van de aansluiting Meerenakkerweg/Heistraat en toepassen van een wegdek met minimaal de akoestische kwaliteiten van tweelaags zeer open asfalt beton over een lengte van circa 370 m op de westelijke toerit en circa 230 m op de westelijke afrit. Verdergaande maatregelen zijn niet doelmatig.</p>
<p>3 Het ontwerp van de rotonde dient te worden aangepast. De rotonde is te klein en te gevaarlijk. Grote vrachtwagens kunnen de bochten niet of slecht maken. Ook de fietsers moeten rare bochten maken, dat grote gevaren veroorzaakt. Daarnaast is de doorstroming van de verkeerslichten niet goed geregeld. Dit alles draagt niet bij aan een betere doorstroming van het verkeer.</p>	<p>Zie onder punt 1 voor vrachtauto's.</p> <p>Bij de uitwerking van de plannen worden de verkeerslichtenregelingen ontworpen. Hierbij wordt, conform de geldende richtlijnen binnen de gemeente Eindhoven, ook aandacht besteed aan de afwikkeling van het langzame verkeer (fietsers en voetgangers). Bij het optimaliseren van de draaicirkel is ook het fietspad aangepast om de veiligheid voor fietsers te verbeteren.</p>
<p>4 Langs de PZ-laan mag geen school staan. Ook bewoners ondervinden last als men in de tuin zit. Alle schermen moeten daarom geluidwerende schermen worden. De schermen dienen over de gehele lengte 4 meter hoog te zijn. Door het gat dat ontstaat omdat het geluidsscherm afbreekt door de oprit moet hier het scherm 6 meter hoog worden om overlast tegen te gaan.</p>	<p>In overeenstemming met de Wet geluidhinder is, voor de woningen waar sprake is van een toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer door het voorgenomen project, onderzocht of het treffen van maatregelen doelmatig is (dit is een kosten-baten afweging). In dit project heeft dit geleid tot de in het OTB genoemde geluidmaatregelen: nieuw te plaatsen schermen ter compensatie van de onderbreking als inpassingsmaatregel van de westelijke toe- en afrit</p>

	<p>van de aansluiting Meerenakkerweg/Heistraat en toepassen van een wegdek met minimaal de akoestische kwaliteiten van tweelaags zeer open asfalt beton over een lengte van circa 370 m op de westelijke toerit en circa 230 m op de westelijke afrit. Verdergaande maatregelen zijn niet doelmatig.</p>
<p>5 Waarom kan het obstakel tussen de km punten 1626 en 1627 niet worden weg gehaald? Hierdoor komt de weg nog 5 meter dichterbij de woonwijk te liggen.</p>	<p>Op de parallelrijbaan van de Randweg ligt een pechhaven tussen de punten 1625 en 1626. Hierdoor kan de toerit naar de N2 vanwege de aanwezige damwandschermen niet in één rechte lijn worden ontworpen.</p>

<p><b>Volgnummer: 24</b></p>		<p><b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>	
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p>		<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>	
<p>1 De oprit langs de Peter Zuidlaan zal voor veel overlast in de wijk zorgen. Kan er niet via de Noord-Brabantlaan een aansluiting op de weg worden gemaakt?</p>		<p>Bij de Noord-Brabantlaan wordt het verkeer ontvlochten. Alleen verkeer vanuit de Meerhovendreef kan de N2 bereiken. Deze maatregel is noodzakelijk om het verkeer goed te laten doorstromen.</p>	
<p>2 Het scherm van 2 meter is te laag, de schermen moeten minimaal 4 meter hoog zijn.</p>		<p>Het 2 meter hoge scherm betreft een inpassingsmaatregel om de visuele hinder vanaf de Peter Zuidlaan te beperken: verblinding van verkeer op de Peter Zuidlaan door verkeer op de oprit wordt hierdoor tegengegaan. Het scherm heeft niet tot doel om het verkeer volledig aan het zicht te onttrekken en is niet bedoeld als geluidsscherm, ook al wordt een deel van het geluid hierdoor wel onttrokken.</p>	

<b>Volgnummer: 25</b>		<b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publiekparticipatie	
<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>		<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>	
1 Het scherm aan de Peter Zuidlaan dient met voorkeur transparant te worden in verband met de zichtbaarheid van het bedrijf.		<p>Het 2 meter hoge scherm betreft een inpassingsmaatregel om de visuele hinder vanaf de Peter Zuidlaan te beperken: verblinding van verkeer op de Peter Zuidlaan door verkeer op de oprit wordt hierdoor tegengegaan. Om die reden kan er geen transparant scherm worden toegepast.</p> <p>Belanghebbenden die menen door de maatregelen vanwege het project en bijbehorende werkzaamheden nadeel te ondervinden kunnen in aanmerking komen voor vergoeding van de geleden schade. Een verzoek om schadevergoeding kan op grond van artikel 20d van de Tracéwet na vaststelling van het Tracébesluit bij de minister worden ingediend. Meer informatie is te vinden op <a href="http://www.rijkswaterstaat.nl/rws-loket/schade_verhalen/nadeelcompensatie">http://www.rijkswaterstaat.nl/rws-loket/schade_verhalen/nadeelcompensatie</a>.</p>	

<b>Volgnummer: 26</b>	<b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie
<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
1 De afstelling van de verkeerslichten, zowel bij de oversteek van de Meerhovendreef bij het fietspad parallel aan de busbaan, als de fietsoversteek bij de aansluitingen N2 bij de Heistraat/Meerenakkerweg, dienen aandacht te krijgen in belang van het fietsverkeer.	<p>Opgemerkt dient te worden dat het afstellen van de verkeersregelinstantaties op het onderliggend wegennet een zaak is van de gemeenten en geen onderdeel uitmaakt van het onderhavige Tracébesluit.</p> <p>Bij de uitwerking van de plannen worden de verkeerslichtenregelingen ontworpen. Hierbij wordt, conform de geldende richtlijnen binnen de gemeente Eindhoven, ook aandacht besteed aan de afwikkeling van het langzame verkeer (fietsers en voetgangers).</p>

<b>Volgnummer: 27</b>		<b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie	
<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>		<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>	
1 De aanleg van de nieuwe weg komt pal voor de woning te liggen waardoor de waarde van de woning zal dalen. Hiervoor zullen stappen worden ondernomen.		Belanghebbenden die menen door de maatregelen vanwege het project en bijbehorende werkzaamheden nadeel te ondervinden kunnen in aanmerking komen voor vergoeding van de geleden schade. Een verzoek om schadevergoeding kan op grond van artikel 20d van de Tracéwet na vaststelling van het Tracébesluit bij de minister worden ingediend. Meer informatie is te vinden op <a href="http://www.rijkswaterstaat.nl/rws-loket/schade_verhalen/nadeelcompensatie">http://www.rijkswaterstaat.nl/rws-loket/schade_verhalen/nadeelcompensatie</a>	



<b>Volgnummer: 28</b>	<b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie
<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
1 De geluidsschermen van de afrit van de A2 dienen transparant te worden. Zo ontstaat een mooier, natuurlijker en een meer open aanzicht.	Het 2 meter hoge scherm betreft een inpassingsmaatregel om de visuele hinder vanaf de Peter Zuidlaan te beperken: verblinding van verkeer op de Peter Zuidlaan door verkeer op de oprit wordt hierdoor tegengegaan. Om die reden kan er geen transparant scherm worden toegepast.

<b>Volgnummer: 29</b>		<b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie	
<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>		<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>	
1 Waarom is bovenlangs, langs de parallelwegen, geen stuk damwand meer? Straks zal het verkeer worden gezien dat de parallelweg oprijdt.		Er is een onderbreking in de bestaande geluidschermen nodig om de op- en afritten er tussen te kunnen passen. Om dit te compenseren zijn schermen langs de toe- en afrit gepland met eenzelfde hoogte als de schermen waarop ze aansluiten. De schermen zijn ontworpen volgens de richtlijnen uit de GCW-richtlijn van CROW.	
2 Waaruit bestaat het nieuw te plaatsen scherm van 4 meter hoog; indieneer heeft voorkeur voor een ijzeren damwand.		De vormgeving van de schermen zal worden gedaan conform de ontwikkelde inpassingsvisie voor de Randweg Eindhoven en wordt dus een ijzeren damwand.	

<p><b>Volgnummer: 30</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>
<p>1 De op- en afritten bij de Noord-Brabantlaan moeten behouden blijven. Het probleem wordt anders alleen maar verlegd. Er zullen problemen voor de bewoners uit Zeelst zijn, omdat die afhankelijk zijn van de Kruisstraat. Er zal een moeilijke aansluiting met de Heistraat komen. Mogelijk dat de Vijverstraat hierdoor wordt overbelast.</p>	<p>De op- en afritten bij de Noord-Brabantlaan blijven behouden. Het is echter niet meer mogelijk om via de Noord-Brabantlaan de op- en afritten te bereiken. De op- en afritten worden namelijk aangesloten op de Meerhovendreef. Deze "Ontvlechtigingsvariant" is verkeerskundig gezien een robuustere oplossing dan het alternatief Meerenakkerweg ("DUO-variant"). Dat heeft vooral te maken met de Noord-Brabantlaan: als de bestaande vormgeving van deze aansluiting <u>conform</u> de DUO-variant zou blijven gehandhaafd, ontstaan op termijn alsnog afwikkelingsproblemen op de Noord-Brabantlaan. In de Ontvlechtigingsvariant is op beide aansluitingen (Meerhovendreef en Meerenakkerweg) een goede doorstroming. De aansluiting van de Kruisstraat op de Heistraat wordt door de gemeente Veldhoven opnieuw ontworpen. Hierbij wordt voldoende capaciteit gerealiseerd, rekening houdend met de Ontvlechtigingsvariant.</p> <p><b>De verkeerscirculatie binnen de gemeente Veldhoven maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit.</b></p> <p>De gemeenteraad van Veldhoven heeft op 3 april 2007 het verkeerscirculatieplan (VCP) vastgesteld. Hierin is de aansluiting van de Heistraat/ Meerenakkerweg op de N2/Randweg Eindhoven al als infrastructurele ontwikkeling meegenomen.</p> <p>Het VCP voorziet in een oplossing voor het sluipverkeer in bijvoorbeeld de Kruisstraat en de Vijverstraat. Eén van de conclusies uit het VCP is namelijk dat, zonder het herverdelen van verkeer over andere wegen in de wijk Zeelst, het leefbaarheidsprobleem als gevolg van de verkeersbelasting van o.a. de Kruisstraat niet opgelost zal worden. Om die reden is in het VCP het plan opgenomen om de Peter Zuidlaan als weg van het type ETW-plus te verbinden met de Julianastraat..</p>

	<p>Voordat over een paar jaar tot uitvoering van dit project overgegaan zal worden, zullen door de gemeente Veldhoven de (milieu)effecten en gevolgen van deze oplossing in beeld worden gebracht en ook dan zal blijken of en in welke mate deze herverdeling van het verkeer gerealiseerd kan worden.</p>
--	---

<p><b>Volgnummer: 31</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p> <p>1 De fietspaden en voetpaden over de rotonde gaan omhoog. Dit zal een probleem zijn voor oudere mensen. Kan hier aandacht aan worden besteed?</p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p> <p>Opgemerkt dient te worden dat de rotonde Heerbaan geen onderdeel uitmaakt van het voorliggende Tracébesluit.</p> <p>Bij het ontwerp is het uitgangspunt gehanteerd dat fietsers zo comfortabel mogelijk over de kruising moeten worden geleid. Getracht is om de hellingbanen dusdanig flauw te maken dat deze hellingen voor fietsers (alsmede mensen in een rolstoel) niet te steil worden. Opgemerkt wordt dat het ontwerp met de hellingbanen is voorgelegd aan de Fietzersbond, het Platform Gehandicapten en het Overleg van Ouderenorganisaties. De hellingbanen kennen een stijgingspercentage tussen de 2% en 3%. Het hoogteverschil dat overbrugd moet worden bedraagt ongeveer 4 meter. De hellingbanen sluiten daarmee aan op de geldende richtlijnen.</p>

<p><b>Volgnummer: 32</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>
<p>1 Het doortrekken van Meerhovendreef zal voor veel overlast in de wijk zorgen. De wijk zou autoluw worden en nu komt de N2 er dwars doorheen. Waarom blijft de Noord-Brabantlaan niet open? Het probleem wordt grotendeels verlegd. De busbaan blijft bestaan. De verkeerslichten zullen dan voor opstoppingen en problemen zorgen.</p>	<p>Allereerst dient te worden opgemerkt dat de Meerhovendreef geen onderdeel uitmaakt van het onderhavige Tracébesluit.</p> <p>De wijk Meerhoven is opgezet als verkeersluwe woonwijk. De Meerhovendreef is nog niet volledig gerealiseerd, maar vanaf de bouw van de wijk aangemerkt als primaire ontsluitingsweg van de wijk (bestemmingsplan 1997) door Grasrijk. In het uitwerkingsplan voor Grasrijk/Land Forum is de Meerhovendreef vastgesteld als weg met maximaal vier rijstroken, waardoor deze weg een behoorlijke hoeveelheid verkeer kan en mag verwerken. Door het realiseren van de ontvlechte aansluiting Noord-Brabantlaan wordt de Meerhovendreef voltooid conform het bestemmingsplan.</p> <p>Het beeld is ontstaan dat het realiseren van de Ontvlechtingvariant in strijd zou zijn met het gewenste autoluwe karakter van de wijk. Dit beeld is echter niet correct: een hoge verkeersintensiteit op de gebiedsontsluitingswegen van de wijk – waaronder de Meerhovendreef – doet niets af aan het autoluwe karakter van de wijk zelf. In de principes van Duurzaam Veilig – een uitgangspunt in de verkeerskundige opzet in Meerhoven – wordt het bundelen van verkeersstromen op wegen die daarvoor bedoeld en ontworpen zijn – de gebiedsontsluitingswegen – juist als middel gehanteerd om de achterliggende woonstraten autoluw te houden. De Meerhovendreef zal in alle varianten (Ontvlechting, DUO, nul) een drukke verbinding vormen (12.000 tot 13.800 motorvoertuigen/etmaal).</p> <p>De op- en afritten bij de Noord-Brabantlaan blijven behouden. Het is echter niet meer mogelijk om via de Noord-Brabantlaan de op- en afritten te bereiken. De op- en afritten worden namelijk aangesloten op</p>

	<p>de Meerhovendreef. De Noord-Brabantlaan is dan vooral bedoeld voor verkeer van Eindhoven naar Veldhoven. De Noord-Brabantlaan zelf blijft dus gewoon open, inclusief een busbaan. In de Ontvlechtigingsvariant zijn er 3 kruispunten met verkeerslichten minder dan in de huidige situatie (2 kruisingen ter hoogte van de op- en afritten, 1 kruispunt ter hoogte van de McDonald's). Verkeerskundig is dit een robuustere oplossing dan het alternatief Meerenakkerweg, waarbij de aansluiting Veldhoven via de Noord-Brabantlaan bereikbaar blijft. Dat heeft vooral te maken met de Noord-Brabantlaan: als de bestaande vormgeving van deze aansluiting conform het alternatief Meerenakkerweg zou blijven gehandhaafd, ontstaan op termijn alsnog afwikkelingsproblemen op de Noord-Brabantlaan. In de Ontvlechtigingsvariant is op beide aansluitingen (Meerhovendreef en Meerenakkerweg) een goede doorstroming.</p> <p>In overleg met de werkgroep Infra Meerhoven zal de gemeente Eindhoven de inpassing van de Meerhovendreef bekijken, om overlast zoveel mogelijk te voorkomen en een verkeersveilige situatie te creëren. Hierbij zal gekozen worden voor een inrichting die past bij een gebiedontsluitingsweg 50 km/uur waardoor de maximum snelheid op natuurlijke wijze wordt afgedwongen.</p>
--	--

<b>Volgnummer: 33</b>		<b>Afzender:</b> McDonald's Nederland B.V. Paasheuvelweg 14 1105 BH Amsterdam	
<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>		<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>	
1 Het restaurant is niet meer toegankelijk vanaf de Noord-Brabantlaan, maar enkel via de Meerhovendreef, dit leidt tot omzetsderving.		Belanghebbenden die menen door de maatregelen vanwege het project en bijbehorende werkzaamheden nadeel te ondervinden kunnen in aanmerking komen voor vergoeding van de geleden schade. Een verzoek om schadevergoeding kan op grond van artikel 20d van de Tracéwet na vaststelling van het Tracébesluit bij de minister worden ingediend. Meer informatie is te vinden op <a href="http://www.rijkswaterstaat.nl/rws-loket/schade_verhalen/nadeelcompensatie">http://www.rijkswaterstaat.nl/rws-loket/schade_verhalen/nadeelcompensatie</a>	
2 Verzoek om ontwerp aan te passen en restaurant direct ontsloten te houden vanaf de Noord-Brabantlaan om het restaurant snel en gemakkelijk zowel vanaf de A2 als de Noord-Brabantlaan te bereiken.		De gemeente Eindhoven is met inspreker in overleg over de bereikbaarheid van de McDonald's. Aanpassing van het ontwerp is niet nodig.	



<b>Volgnummer: 34</b>	<b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie
<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
1 Aandacht voor geluidsoverlast is noodzakelijk, overlast is nu al buiten alle perken.	In overeenstemming met de Wet geluidhinder is, voor de woningen waar sprake is van een toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer door het voorgenomen project, onderzocht of het treffen van maatregelen doelmatig is (dit is een kosten-baten afweging). In dit project heeft dit geleid tot de in het OTB genoemde geluidmaatregelen: nieuw te plaatsen schermen ter compensatie van de onderbreking als inpassingsmaatregel van de westelijke toe- en afrit van de aansluiting Meerenakkerweg/Heistraat en toepassen van een wegdek met minimaal de akoestische kwaliteiten van tweelaags zeer open asfalt beton over een lengte van circa 370 m op de westelijke toerit en circa 230 m op de westelijke afrit.

<b>Volgnummer: 35</b>		<b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie	
<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>		<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>	
1 Kan er straks nog vanuit Zandrijk rechtstreeks naar Eindhoven gereden worden? De wijken zijn onderling niet verbonden, als men over de ring rond Meerhoven moet rijden is dit 6 km om.		Opgemerkt dient te worden dat de verbinding Zandrijk – Grasrijk geen onderdeel uitmaakt van het onderhavige Tracébesluit.  De verbinding van Zandrijk naar Grasrijk en Noord-Brabantlaan, via de Bosrand en Nieuwe Sliffertsestraat, was in het Masterplan Meerhoven niet opgenomen. Op verzoek van bewoners is een tijdelijke verbinding destijds permanent gemaakt. Deze verbinding zal in het kader van de Ontvlechtigingsvariant niet worden opgeheven.	

<p><b>Volgnummer: 36</b></p>	
<p><b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>	
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>
<p>1 Het doorgaande fietspad kan komen te vervallen of worden gereduceerd tot een onverplicht fietspad zonder snorfietsen.</p>	<p>Allereerst dient te worden opgemerkt dat dit fietspad geen onderdeel uitmaakt van het onderhavige Tracébesluit.</p> <p>Het ontwerp van het verdiepte kruispunt in de Heerbaan / Noord-Brabantlaan stelt randvoorwaarden aan het ontwerp van de aansluitende wegen. Het ontwerp van de Heistraat is hierop afgestemd. Door de verdiepte ligging van het kruispunt en de gekozen oplossing waarbij de fietsbruggen aan een hoge pylon zijn opgehangen, zouden de aansluitende fietspaden langs de Heistraat, evenals langs de andere toeleidende wegen naar het verdiepte kruispunt, half-verhoogd (op talud of op palen) uitgevoerd moeten worden.</p> <p>Aangezien daardoor de toegankelijkheid en de zichtbaarheid van het garagebedrijf Verdaat Veldhoven BV in het geding zouden zijn, is in het ontwerp van de aanpassing van de Heistraat voorzien in een fietspad achter het garagebedrijf om.</p> <p>De verlegging van de (aansluiting van de) Kruisstraat en de Peter Zuidlaan op de Heistraat (inclusief de rotonde bij de aansluiting van de Kruisstraat op de Peter Zuidlaan), maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit. Deze verlegging past niet binnen het geldende bestemmingsplan. Om deze ontwikkeling planologisch mogelijk te maken, zal door de gemeente Veldhoven een afzonderlijke procedure tot herziening van het bestemmingsplan worden gestart. In het kader van die procedure zal worden gezien of, en zo ja welke maatregelen er genomen moeten worden ten behoeve van de nabij gelegen woningen. Ook zal het definitieve ontwerp afhangen van het verloop van die bestemmingsplanprocedure.</p>
<p>2 Geluidsoverlast tegengaan door afscherming van geluid richting de wijk en bewoners nabij de nieuw geplande rotonde.</p>	<p>De verlegging van de (aansluiting van de) Kruisstraat en de Peter Zuidlaan op de Heistraat (inclusief de rotonde bij de aansluiting van de Kruisstraat op de Peter Zuidlaan), maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit. Zie verder de passage hierboven.</p>

<p>3 Zwevende rotonde (klim omhoog) is slecht toegankelijk voor ouderen en skaters.</p>	<p>Opgemerkt dient te worden dat de rotonde Heerbaan geen onderdeel uitmaakt van het voorliggende Tracébesluit.</p> <p>Bij het ontwerp is het uitgangspunt gehanteerd dat fietsers zo comfortabel mogelijk over de kruising moeten worden geleid. Getracht is om de hellingbanen dusdanig flauw te maken dat deze hellingen voor fietsers (alsmede mensen in een rolstoel) niet te steil worden. Opgemerkt wordt dat het ontwerp met de hellingbanen is voorgelegd aan de Fietsersbond, het Platform Gehandicapten en het Overleg van Ouderenorganisaties. De hellingbanen kennen een stijgingspercentage tussen de 2% en 3%. Het hoogteverschil dat overbrugd moet worden bedraagt ongeveer 4 meter. De hellingbanen sluiten daarmee aan op de geldende richtlijnen.</p>
---	---

<p><b>Volgnummer: 37</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p> <p>1 De verkeerslasten moeten eens ergens anders neergelegd worden. Geen aansluiting op de N2 voor de deur en geen uitbouw van de Peter Zuidlaan tot rondweg.</p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p> <p>De verkeerscirculatie binnen de gemeente Veldhoven maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit.</p> <p>De gemeenteraad van Veldhoven heeft op 3 april 2007 het verkeerscirculatieplan (VCP) vastgesteld. Hierin is de aansluiting van de Heistraat/Meerenakkerweg op de N2/Randweg Eindhoven al als infrastructurele ontwikkeling meegenomen.</p> <p>Het VCP voorziet in een oplossing voor het sluipverkeer in bijvoorbeeld de Kruisstraat. Eén van de conclusies uit het VCP is namelijk dat, zonder het herverdelen van verkeer over andere wegen in de wijk Zeelst, het leefbaarheidsprobleem als gevolg van de verkeersbelasting van o.a. de Kruisstraat niet opgelost zal worden. Om die reden is in het VCP het plan opgenomen om de Peter Zuidlaan als weg van het type ETW-plus te verbinden met de Julianastraat.</p> <p>Voordat over een paar jaar tot uitvoering van dit project overgegaan zal worden, zullen door de gemeente Veldhoven de (milieu)effecten en gevolgen van deze oplossing in beeld worden gebracht en ook dan zal blijken of en in welke mate deze herverdeling van het verkeer gerealiseerd kan worden.</p>
<p>NB. Let op pagina 2 en 3 betreft een andere inspraakreactie.</p>	<p>Deze reactie wordt in inspraakreactie 37A beantwoord.</p>

<b>Volgnummer: 37A</b>		<b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie	
<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>		<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>	
1 Moet een plan vooraf aan de geluidsnorm voldoen of dient de situatie na realisatie te voldoen? Meet op basis van nu geldende geluidsnormen de werkelijke geluidshinder. Bewoners hebben het idee dat de geluidshinder is toegenomen sinds de bouw.		Er worden geen metingen verricht en in het akoestisch onderzoek wordt, conform de Wet geluidhinder, uitgegaan van de Hogere Waarden die in het kader van het TB A2/A67 Randweg Eindhoven zijn verleend.	
2 Bestaande geluidsschermen aan buitenzijde N2 (Veldhoven) verhogen, zoals in Waalre bijvoorbeeld.		De schermen aan de buitenzijde van de N2 (parallelbanen) zijn uitgevoerd conform het Tracébesluit A2/A67 Randweg Eindhoven.	
3 Alle "overige weggedeelten van de toe- en afritten en de Meerhovendreef" voorzien van stil asfalt (dunne geluidsreducerende deklaag)		In overeenstemming met de Wet geluidhinder is, voor de woningen waar sprake is van een toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer na realisatie van het voorgenomen project, onderzocht of het treffen van maatregelen doelmatig is (dit is een kosten-baten afweging). In dit project leidt dit tot de in het OTB genoemde geluidmaatregelen: nieuw te plaatsen schermen ter compensatie van de onderbreking als inpassingsmaatregel van de westelijke toe- en afrit van de aansluiting Meerenakkerweg/Heistraat en toepassen van een wegdek met minimaal de akoestische kwaliteiten van tweelaags zeer open asfalt beton over een lengte van circa 370 m op de westelijke toerit en circa 230 m op de westelijke afrit. Verdergaande maatregelen zijn niet doelmatig.	
4 De geluidsschermen langs op- en afritten moeten minstens 4 meter hoog worden (even hoog als langs N2), zodat verkeer onhoorbaar en onzichtbaar is.		Het voldoen aan grenswaarden c.q. hogere waarde betekent niet dat verkeer onhoorbaar is. Het is geen uitgangspunt en er is ook geen reden toe, om het vrachtverkeer aan het zicht te onttrekken.	
5 Doorbreking huidige geluidsschermen compenseren dmv hogere schermen langs de op- en afritten (zo'n 6 meter), zeker thv huidige schermen langs N2.		Er is een onderbreking in de bestaande geluidsschermen nodig om de op- en afritten er tussen te passen. Om dit te compenseren zijn schermen langs de toe- en afrit gepland met eenzelfde hoogte als de schermen waarop ze aansluiten. De schermen zijn ontworpen volgens de richtlijnen uit de GCW-richtlijn van CROW.	
6 Verkeer dient onzichtbaar te zijn voor de omgeving. Scherm langs Peter Zuidlaan dient minstens 4 meter hoog te zijn (vrachtwagens zijn		Het 2 meter hoge scherm betreft een inpassingsmaatregel om de visuele hinder vanaf de Peter Zuidlaan te beperken: verblinding van verkeer	

<p>hoger dan 2 meter).</p>	<p>op de Peter Zuidlaan door verkeer op de oprit wordt hierdoor tegengegaan. Het is geen uitgangspunt en er is ook geen reden toe, om het vrachtverkeer aan het zicht te onttrekken.</p>
<p>7 Kies voor zinvolle en aangename, in de omgeving passende begroeiing (bomen en begroeiing geluidsschermen) die het hele jaar een prettig aanzien heeft.</p>	<p>Voor de beplanting wordt aangesloten op het Inrichtingsplan Randweg Eindhoven (bouwstenen C, stadsboulevard). Verwacht wordt dat realisatie van groene beplanting tegen de schermen niet mogelijk is. Als uit onderzoek blijkt dat groene beplanting in de vorm van Hedera Helix wel mogelijk is, zal deze beplanting eenmalig worden aangebracht.</p>

<b>Volgnummer: 38</b>		<b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie	
<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>		<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>	
1 Regelmatig stankoverlast asfaltbedrijf. Ook gaslucht 's nachts en 's morgens vroeg, dat branderig gevoel in de ogen geeft.		<p><b>De asfaltcentrale maakt geen onderdeel uit van het onderhoudige Tracébesluit.</b></p> <p>De asfaltcentrale waarvan stankoverlast wordt ervaren betreft waarschijnlijk de KWS asfaltcentrale op bedrijventerrein De Hurk. De gemeente Eindhoven is op de hoogte van klachten uit de omgeving Hastelweg en Strijpsestraat over de asfaltcentrale van KWS. De schoorsteen wordt opgehoogd of is al opgehoogd. Het heeft de aandacht van zowel de provincie Noord Brabant als de gemeente Eindhoven. Het bedrijf voldoet echter aan de vigerende milieuvergunning.</p>	
2 Meer geluidshinder sinds verbreding A2.		<p>In het kader van het Tracébesluit A2/A67 Randweg Eindhoven is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Bij de vaststelling van dat Tracébesluit zijn tevens hogere waarden voor geluid vastgesteld. Er kan hierdoor meer geluidshinder worden ervaren. In het akoestisch onderzoek wordt, conform de Wet geluidshinder, uitgegaan van de Hogere Waarden die in het kader van het Tracébesluit A2/A67 Randweg Eindhoven zijn verleend.</p>	
3 Meer stankoverlast en fijn stof sinds verbreding A2.		<p>Het project N2 Meerenakkerweg is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen, zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen zowel voor als na de openstelling van de weg voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. In het kader van het NSL wordt de luchtkwaliteit bovendien jaarlijks gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat sprake is van een (dreigende) grenswaardenoverschrijding, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen. Dit zorgt ervoor dat in heel Nederland tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer.</p> <p>Voor meer informatie over luchtkwaliteit en het NSL verwijzen wij naar de algemene toelichting in deze reactienota."</p>	



<p><b>Volgnummer: 39</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Stichting Achmea Rechtsbijstand Postbus 10100 5000 JC TILBURG</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>
<p>1 De nieuwe verbindingsweg in het verlengde van de Meerhovendreef is onaanvaardbaar: het zal een groot negatief effect hebben op het woon/leefklimaat door geluidsoverlast.</p>	<p>Allereerst dient te worden opgemerkt dat de Meerhovendreef geen onderdeel uitmaakt van het onderhavige Tracébesluit. Slechts het gedeelte Verlengde Meerhovendreef maakt onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit.</p> <p>Voor de Meerhovendreef is in het kader van de bestemmingsplanprocedure Spilcentrum de procedure Hogere Waarde gevoerd (Bron: SRE Milieudienst, Akoestisch onderzoek bouwplan Spilcentrum Grasrijk te Eindhoven d.d. juni 2007). Dit heeft uiteindelijk geleid tot het vaststellen van de hogere waarde van 56 dB. Voor zowel het bestemmingsplan als de hogere waarde is de procedure van de Algemene wet bestuursrecht gevolgd, dit houdt in dat er een openbare procedure is gevolgd en dat er zienswijzen en beroep tegen konden worden ingediend Beide besluiten hebben ter inzage gelegen en hebben opengestaan voor inspraak. Overigens is in de akoestische onderzoeken geconstateerd dat er akoestisch nagenoeg geen verschillen waren tussen de diverse varianten (DUO- en Ontvlechtingvariant).</p>
<p>2 De nieuwe verbindingsweg in het verlengde van de Meerhovendreef is onaanvaardbaar: het zal een groot negatief effect hebben op het woon/leefklimaat door geluid en fijnstof.</p>	<p>Allereerst dient te worden opgemerkt dat de Meerhovendreef geen onderdeel uitmaakt van het onderhavige Tracébesluit. Slechts het gedeelte Verlengde Meerhovendreef maakt onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit..</p> <p>Het project N2 Meerenakkerweg is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen, zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen zowel voor als na de openstelling van de weg voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. In het kader van het NSL wordt de luchtkwaliteit bovendien jaarlijks gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat sprake is van een (dreigende) grenswaardenoverschrijding, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen. Dit zorgt ervoor dat in</p>

	<p>heel Nederland tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer.</p> <p>Voor meer informatie over luchtkwaliteit en het NSL verwijzen wij naar de algemene toelichting in deze reactienota.”</p> <p>Over geluid zie onder 1.</p>
<p>3 MER is gebrekkig: milieu-effecten van aansluitingen (zoals verbindingsweg in het verlengde van de Meerhovendreef) zijn niet meegenomen in geluids - en luchtonderzoek. Er is slechts gekeken naar een beperkt tracé en er is nog geen geluidsonderzoek of fijnstofonderzoek verricht voor de woning van participant. Verplaatsen naar toekomstige bestemmingsplanprocedure is onacceptabel.</p>	<p>De woning van participant is onderzocht, zie het akoestisch onderzoek, specifiek bijlagenrapport tabel 5.2. Hieruit blijkt dat de geluidbelasting van het project, inclusief geadviseerde geluidmaatregelen, in 2021 onder de grenswaarde van 48dB blijft. Er hoeft daarom geen hogere waarde te worden vastgesteld. Zie verder onder 1.</p> <p>In het kader van het MER (vergelijk van varianten) is luchtonderzoek uitgevoerd. Het onderzoeksgebied voor luchtkwaliteit is bepaald overeenkomstig artikel 15a, lid 4 van de Tracéwet. Voor het onderzoeksgebied is de luchtkwaliteit in kaart gebracht. Woningsspecifiek luchtonderzoek vindt daarbij niet plaats. De wettelijke systematiek gaat niet uit van een woningsspecifiek luchtonderzoek, maar van een locatiespecifiek luchtonderzoek. Zie hiervoor verder onder 2.</p>
<p>4 Participant bepleit variant 'DUO', hierdoor worden minder mensen belast met geluid/fijnstof.</p>	<p>In het MER zijn de resultaten samengevat en de verantwoording van de daaruit gemaakte keuze voor de Ontvlechtingvariant is in het Tracébesluit onderbouwd. Het Tracébesluit voldoet aan de wettelijke eisen voor de volksgezondheid en veiligheid.</p>

<b>Volgnummer: 40</b>		<b>Afzender:</b> Wijkplatform Zeelst p/a Christinastraat 2 5502 TP VELDHOVEN	
<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>		<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>	
1 Verzoek om plaatsing van 4 meter hoge schermen in plaats van de geplande 2 meter hoge schermen. Een 2 meter hoog scherm is niet voldoende om het vrachtverkeer aan het zicht te onttrekken.		Het 2 meter hoge scherm betreft een inpassingsmaatregel om de visuele hinder vanaf de Peter Zuidlaan te beperken: verblinding van verkeer op de Peter Zuidlaan door verkeer op de oprit wordt hierdoor tegengegaan. Het is geen uitgangspunt en er is ook geen reden toe, om het vrachtverkeer aan het zicht te onttrekken.	
2 De laatste 50 meter van de westelijke toe- en afrit van de aansluiting Meerenakkerweg/ Heistraat voorzien van tweelaags zeer open asfalt beton.		In overeenstemming met de Wet geluidhinder is, voor de woningen waar sprake is van een toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer door het voorgenomen project, onderzocht of het treffen van maatregelen doelmatig is (dit is een kosten-baten afweging). In dit project heeft dit geleid tot de in het OTB genoemde geluidmaatregelen: nieuw te plaatsen schermen ter compensatie van de onderbreking als inpassingsmaatregel van de westelijke toe- en afrit van de aansluiting Meerenakkerweg/Heistraat en toepassen van een wegdek met minimaal de akoestische kwaliteiten van tweelaags zeer open asfalt beton over een lengte van circa 370 m op de westelijke toerit en circa 230 m op de westelijke afrit. Bij de toerit respectievelijk afrit wordt de eerste respectievelijk laatste 50 meter niet voorzien van tweelaags zeer open asfaltbeton. Dit heeft te maken met het beleid van Rijkswaterstaat om op plaatsen waar wringing optreedt geen tweelaags zeer open asfaltbeton toe te passen.	
3 Zo mogelijk de begroeiing uit te voeren met groenblijvende beplanting. Het maakt verschil of je uit de tuin naar een groene wand of een roestbruine damwand kijkt.		Verwacht wordt dat realisatie van groene beplanting tegen de schermen niet mogelijk is. Als uit onderzoek blijkt dat groene beplanting in de vorm van Hedera Helix wel mogelijk is, zal deze beplanting eenmalig worden aangebracht.	
4 Zijn de bewoners/ eigenaren van woningen of geluidgevoelige bestemmingen die vermeld zijn in het akoestisch onderzoek op de hoogte gebracht van aanpassing van de weg. Het wijkplatform wil ook op de hoogte worden gebracht over welke locaties het betreft.		Alle bewoners/eigenaren van woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld, zijn op de hoogte gebracht van dit voornemen. De aangeschreven adressen zijn opgenomen in artikel 4 van het (Ontwerp) Tracébesluit.	
5 Bij woningen met tuinen die grenzen aan de Peter Zuidlaan ontstaat een grote verstoring van de leefbaarheid in de tuin: waarom staat hierover		De in acht te nemen grenswaarden gelden ter plaatse van de gevels van woningen of andere in de Wet geluidhinder genoemde geluidgevoelige	

in het akoestisch onderzoek niets vermeld?	bestemmingen. Tuinen van woningen behoren niet tot de bedoelde geluidgevoelige bestemmingen.
6 Is in verkeerstechnische en akoestische zin wel voldoende rekening gehouden met draaicirkels van vrachtwagens en toekomstige ontwikkelingen in het vrachtverkeer en is informatie ingewonnen hierover bij organisaties als de FIATA of FNV Bondgenoten Transport en Logistiek.	Het ontwerp van de aansluiting is geoptimaliseerd en zodanig gedimensioneerd dat vrachtauto's en trekkers met oplegger vanuit het bedrijventerrein De Hurk de zuidelijke oprit zonder belemmering op kunnen rijden. Hiervoor zijn de richtlijnen van het CROW aangehouden. In het gevalideerde model dat gebruikt is in het akoestisch onderzoek, zijn voor de diverse voertuigcategorieën, waaronder vrachtwagens, genormaliseerde geluidemissies gehanteerd.
7 Aan de gemeenten Eindhoven en Veldhoven is een afschrift van de zienswijze gezonden en het wijkplatform is bereid ook daarmee te overleggen.	De gemeenten Eindhoven en Veldhoven zijn volledig op de hoogte van het Tracébesluit, hebben kennis genomen van alle ingediende zienswijzen en zullen, nadat door de minister van Infrastructuur en Milieu het definitieve Tracébesluit is genomen, zo nodig de noodzakelijke acties ondernemen die voor Eindhoven en Veldhoven uit dit besluit voortvloeien.

<p><b>Volgnummer: 41, 58</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Leefbaar Eindhoven p/a Pippelingenstraat 43 5632 NR EINDHOVEN</p> <p>Gemeenteraadsfractie SP p/a Frankrijkstraat 82 5622 AH EINDHOVEN</p> <p>Gemeenteraadsfractie Lijst Pim Fortyn p/a Brussellaan 15 5682 TA EINDHOVEN</p> <p>Gemeenteraadsfractie Trots op Nederland p/a Grasboom 2 5658 GT EINDHOVEN</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p> <p>1 Indiener is van mening dat er geen volledige informatie is verstrekt, zodat volksgezondheid en veiligheidsaspecten onvoldoende zijn gewaarborgd.</p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p> <p>Naast het Ontwerp-tracébesluit en het milieueffectrapport (MER) hebben alle relevante rapportages ter visie gelegen. Het MER bevat alle benodigde informatie voor besluitvorming. In het MER zijn de resultaten samengevat en de verantwoording van de daaruit gemaakte keuze is in het (Ontwerp-) Tracébesluit onderbouwd. Het Tracébesluit voldoet aan de wettelijke eisen voor de volksgezondheid en veiligheid.</p>
<p>2 Uit de aangeleverde cijfers zijn verkeersdruk en milieueffecten bij de Ontvlechtigingsvariant en de DUO-variant vergelijkbaar. Daarbij is volgens indiener als uitgangspunt gehanteerd dat Landforum geen eigen ontsluitingsweg krijgt. Bij een ontsluiting van Landforum zou een ander beeld kunnen ontstaan. Leefbaar Eindhoven wil dit punt graag bespreken.</p>	<p>In het Masterplan Meerhoven (1997) wordt Land Forum ontsloten via de Oude Sliffertsestraat, Meerhovendreef en Grasdreef naar de Noord-Brabantlaan. Ook de huidige plannen voor de ontsluiting van Land Forum gaan uit van deze route. Op de exacte ontsluiting van Land Forum wordt nog gestudeerd, waarbij voorgaande beschreven route als randvoorwaarde/uitgangspunt wordt gehanteerd. Tevens wordt hierbij rekening gehouden met de situatie waarbij de Ontvlechtigingsvariant is gerealiseerd.</p> <p>De keuzevrijheid die nog binnen de ontsluiting van Land Forum bestaat, is niet van invloed op de Ontvlechtigingsvariant (of andersom). Al het verkeer naar Land Forum zal namelijk via het kruispunt Meerhovendreef/Sliffertsestraat rijden, waarbij in het geval van de Ontvlechtigingsvariant een deel van het verkeer direct vanaf/naar N2 zal komen en dus geen</p>

	<p>gebruik meer zal maken van de Meerhovendreef.</p> <p>In het verkeersmodel is als uitgangspunt gehanteerd dat de ontsluitingen van Grasrijk en Land Forum samenkomen op de Sliffertsestraat die uiteindelijk aansluit op de Meerhovendreef.</p>
<p>3 De ontsluitingsproblemen van bedrijventerrein De Hurk worden nu afgewenteld op een woonwijk die de status autoluw heeft. De gevolgen ten aanzien van geluid, fijnstof en verkeersveiligheid zijn zeer negatief.</p>	<p><b>De opzet van de wijk Meerhoven maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit</b></p> <p>Het beeld is ontstaan dat het realiseren van de Ontvlechtigingsvariant in strijd zou zijn met het gewenste autoluwe karakter van de wijk. Dit beeld is echter niet correct: een hoge verkeersintensiteit op de gebiedsontsluitingswegen van de wijk – waaronder de Meerhovendreef – doet niets af aan het autoluwe karakter van de wijk zelf.</p> <p>In de principes van Duurzaam Veilig – een uitgangspunt in de verkeerskundige opzet in Meerhoven – wordt het bundelen van verkeersstromen op wegen die daarvoor bedoeld en ontworpen zijn – de gebiedsontsluitingswegen – juist als middel gehanteerd om de achterliggende woonstraten autoluw te houden.</p> <p>De Meerhovendreef zal in alle varianten (Ontvlechting, DUO, nul) een drukke verbinding vormen. Verkeer van/naar de Hurk zal naar verwachting vooral gebruik maken van de nieuwe aansluiting Meerenakkerweg.</p> <p>Het project N2 Meerenakkerweg is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen, zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen zowel voor als na de openstelling van de weg voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. In het kader van het NSL wordt de luchtkwaliteit bovendien jaarlijks gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat sprake is van een (dreigende) grenswaardenoverschrijding, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen. Dit zorgt ervoor dat in heel Nederland tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer.</p> <p>Voor meer informatie over luchtkwaliteit en het NSL verwijzen wij naar de algemene toelichting in deze reactienota.”</p> <p>In overeenstemming met de Wet geluidhinder is, voor de woningen waar sprake is van een toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer door het voorgenomen project, onderzocht of het treffen van</p>

	<p>maatregelen doelmatig is (dit is een kosten-baten afweging).</p> <p>In dit project heeft dit geleid tot de in het OTB genoemde geluidmaatregelen: nieuw te plaatsen schermen ter compensatie van de onderbreking als inpassingsmaatregel van de westelijke toe- en afrit van de aansluiting Meerenakkerweg/Heistraat en toepassen van een wegdek met minimaal de akoestische kwaliteiten van tweelaags zeer open asfalt beton over een lengte van circa 370 m op de westelijke toerit en circa 230 m op de westelijke afrit.</p> <p>Op het gebied van verkeersveiligheid hebben beide onderzochte alternatieven een klein positief effect op de verkeersveiligheid.</p>
<p>4 Ontlasting van de verkeersdruk op de Noord-Brabantlaan wordt gerealiseerd ten nadele van de wijk Grasrijk. Gezondheid en leefbaarheid zouden zwaarder moeten wegen dan fileoverlast.</p>	<p><b>De Meerhovendreef zelf maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit</b></p> <p>Bij de keuze voor de Ontvlechtigingsvariant heeft een afweging plaatsgevonden tussen een verbeterde doorstroming op onder andere de Noord-Brabantlaan tegen een acceptabele hogere verkeersbelasting op de Meerhovendreef.</p> <p>In het MER zijn de resultaten samengevat en de verantwoording van de daaruit gemaakte keuze is in het (Ontwerp-)tracébesluit onderbouwd. Het Tracébesluit voldoet aan de wettelijke eisen voor de volksgezondheid en veiligheid.</p> <p>In het kader van de bestemmingsplanprocedure Spilcentrum is de procedure Hogere Waarde gevoerd (Bron: SRE Milieudienst, Akoestisch onderzoek bouwplan Spilcentrum Grasrijk te Eindhoven d.d. juni 2007). Dit heeft uiteindelijk geleid tot het vaststellen van de hogere waarde van 56 dB. Voor zowel het bestemmingsplan als de hogere waarde is de procedure uit de Algemene wet bestuursrecht gevolgd. Dit houdt in dat er een openbare procedure is gevolgd en dat er zienswijzen en beroep tegen konden worden ingediend. Beide besluiten hebben ter inzage gelegen en hebben opengestaan voor inspraak.</p> <p>Het voldoen aan de grenswaarden garandeert dat er geen (onaanvaardbare) negatieve gevolgen voor de gezondheid optreden.</p>
<p>5 Door het verleggen van de verkeersstromen wordt de oorspronkelijke autoluwe opzet van de wijk ernstig aangetast.</p>	<p><b>De opzet van de wijk Meerhoven maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit</b></p>

<p>De gemeenten Eindhoven en Veldhoven delen deze mening.</p>	<p>De wijk Meerhoven is inderdaad opgezet als verkeersluwe woonwijk. Daarbij is de Meerhovendreef al in het globale bestemmingsplan Meerhoven (1997) aangewezen als primaire ontsluitingsweg. In het uitwerkingsplan Grasrijk/Land Forum (2001) is de Meerhovendreef vastgesteld als een weg met maximaal 4 rijstroken, waardoor een behoorlijke hoeveelheid verkeer verwerkt kan en mag worden.</p> <p>Deze opzet van de wijk blijft gehandhaafd, ook door de aanleg van de Ontvlechtigingsvariant.</p> <p>Het beeld is ontstaan dat het realiseren van de Ontvlechtigingsvariant in strijd zou zijn met het gewenste autoluwe karakter van de wijk. Dit beeld is echter niet correct: een hoge verkeersintensiteit op de gebiedsontsluitingswegen van de wijk – waaronder de Meerhovendreef – doet niets af aan het autoluwe karakter van de wijk zelf.</p> <p>In de principes van Duurzaam Veilig – een uitgangspunt in de verkeerskundige opzet in Meerhoven – wordt het bundelen van verkeersstromen op wegen die daarvoor bedoeld en ontworpen zijn – de gebiedsontsluitingswegen – juist als middel gehanteerd om de achterliggende woonstraten autoluw te houden.</p> <p>De gemeente Eindhoven deelt de mening van de indiener - dat door het verleggen van de verkeersstromen de oorspronkelijke opzet van de wijk ernstig wordt aangetast - niet.</p> <p>Een hoge verkeersintensiteit op de gebiedsontsluitingswegen van de wijk, waaronder de Meerhovendreef, doet niets af aan het autoluwe karakter van de wijk zelf. Ook niet als de Ontvlechtigingsvariant wordt gerealiseerd. Dit is ook een van de conclusies uit het recent uitgevoerde evaluatieonderzoek verkeersstructuur Meerhoven..</p>
<p>6 De speel-, leer- en leefomgeving van het nieuw geplande Spilcentrum pal aan de verbindingsweg met de N2 wordt vervuild door fijnstof en geluidsoverlast.</p> <p>De grenswaarde voor het Spilcentrum is in 2008 al naar boven bijgesteld.</p>	<p><b>De locatie van de school maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit.</b></p> <p>De locatie van de school bevindt zich op meer dan 300 meter van de snelweg en de afrit. Het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) - waarop door inspreker vermoedelijk wordt gedoeld - is alleen van toepassing bij besluiten die zien op de bouw van gevoelige bestemmingen binnen de zone van infrastructuur en niet op de aanleg van infrastructuur zelf.</p> <p>Ten aanzien van geluid geldt het volgende: in het kader van de bestemmingsplanprocedure</p>



	<p>Spilcentrum is de procedure Hogere Waarde gevoerd (Bron: SRE Milieudienst, Akoestisch onderzoek bouwplan Spilcentrum Grasrijk te Eindhoven d.d. juni 2007). Dit heeft uiteindelijk geleid tot het vaststellen van de hogere waarde van 56 dB.</p> <p>Voor zowel het bestemmingsplan als de hogere waarde is de procedure van de Algemene wet bestuursrecht gevolgd, dit houdt in dat er een openbare procedure is gevolgd en dat er zienswijzen en beroep tegen konden worden ingediend. Beide besluiten hebben ter inzage gelegen en hebben opengestaan voor inspraak.</p> <p>Overigens is in de akoestische onderzoeken geconstateerd dat er akoestisch nagenoeg geen verschillen waren tussen de diverse varianten (DUO- en Ontvlechtigingsvariant).</p>
<p>7 Het doorgaand (vracht)verkeer door Meerhoven richting Veldhoven-Noord en industrieterrein wordt gefaciliteerd en gestimuleerd. Dit past niet in een autoluwe woonwijk.</p>	<p><b>De opzet van de wijk Meerhoven maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit.</b></p> <p>Het beeld is ontstaan dat het realiseren van de Ontvlechtigingsvariant in strijd zou zijn met het gewenste autoluwe karakter van de wijk. Dit beeld is echter niet correct: een hoge verkeersintensiteit op de gebiedsontsluitingswegen van de wijk – waaronder de Meerhovendreef – doet niets af aan het autoluwe karakter van de wijk zelf.</p> <p>In de principes van Duurzaam Veilig – een uitgangspunt in de verkeerskundige opzet in Meerhoven – wordt het bundelen van verkeersstromen op wegen die daarvoor bedoeld en ontworpen zijn – de gebiedsontsluitingswegen – juist als middel gehanteerd om de achterliggende woonstraten autoluw te houden.</p>
<p>8 De verkeerssituatie op de Meerhovendreef wordt onveilig, vooral bij het kruispunt.</p>	<p><b>De Meerhovendreef maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit.</b></p> <p>In overleg met de werkgroep Infra Meerhoven, met deelneming van belanghebbenden, zal de gemeente Eindhoven de inpassing van de Meerhovendreef bekijken, om overlast zoveel mogelijk te voorkomen en een verkeersveilige situatie te creëren. Hierbij zal gekozen worden voor een inrichting die past bij een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur waardoor de maximum snelheid op natuurlijke wijze wordt afgedwongen.</p> <p>Op het kruispunt Grasdreef/Meerhovendreef wordt de verkeerssituatie weliswaar als onveilig ervaren, maar objectief gezien (geregistreerde ongevallen) is het</p>

	<p>niet onveilig. De gemeente Eindhoven heeft inmiddels op het kruispunt wel kleine maatregelen genomen ter verbetering van de verkeersveiligheid.</p> <p>Maar het kruispunt blijft een knoop in de verkeersstromen van en naar Meerhoven en dit wordt versterkt door de aanwezigheid van de busbaan. De inrichting van het kruispunt en de weg heeft wel de aandacht van de gemeente Eindhoven wat betreft verkeersveiligheid en leefbaarheid.</p>
--	---

<p>9 De DUO-variant biedt meer voordelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de woonwijk Grasrijk en het Spilcentrum worden ontzien;</li> <li>- de verkeersontlasting op de Noord-Brabantlaan wordt voor een belangrijk deel gerealiseerd;</li> <li>- bedrijventerrein De Hurk wordt goed ontsloten;</li> <li>- de DUO-variant is financieel aantrekkelijk en kan snel worden gerealiseerd.</li> </ul>	<p>Het beeld wordt geschetst dat met het realiseren van variant DUO de Meerhovendreef wel een autoluw karakter zou krijgen. Dit beeld is echter onjuist. Uit het OTB/MER blijkt dat in alle varianten de verkeersintensiteiten op de Meerhovendreef (ten oosten van de Grasdreef) in de toekomst hoog zullen zijn – variërend van 12.000 tot 13.800 motorvoertuigen/etmaal. Dus de Meerhovendreef zal in de toekomst altijd een drukke verkeersader zijn en geen autoluw karakter kennen.</p> <p>De reactie van de indiener, met benoeming van de voordelen, wordt voor kennisgeving aangenomen.</p>
<p>10 De belofte om "optimaliseringsvoorstellen" van de Ontvlechtsvariant aan de raad voor te leggen is niet nagekomen. Ook is de communicatie met de wijk Grasrijk minimaal te noemen. Het overleg over de varianten vond plaats voor Grasrijk gebouwd werd.</p>	<p><b>De communicatie en voorstellen van de gemeente Eindhoven over optimalisering vormen geen onderdeel van dit Tracébesluit.</b></p> <p>De portefeuillehouder verkeer van de gemeente Eindhoven heeft tijdens de commissievergadering MMVP van 1 juli 2008 inderdaad toegezegd dat het college zich gaat inzetten voor de optimale inpassing van de Meerhovendreef (ten aanzien van geluid en ruimte) bij de nadere uitwerking van de Ontvlechtsvariant.</p> <p>De gemeente Eindhoven wilde echter eerst de resultaten van het Evaluatieonderzoek verkeerssituatie Meerhoven afwachten, alvorens keuzes te maken over de inpassing van de Meerhovendreef. Inmiddels heeft het onderzoek Evaluatie verkeerssituatie Meerhoven plaatsgevonden. In het kader van dit onderzoek is intensief contact geweest met belanghebbenden in de wijk Meerhoven (waaronder Grasrijk). Een van de uitkomsten van de Evaluatie is dat samen met de belanghebbenden wordt bekeken of de fysieke inpassing van de Meerhovendreef verbeterd kan worden om zo de leefbaarheid rond de Meerhovendreef te verbeteren. In de evaluatie zijn ook al concrete voorstellen aangedragen die onderzocht gaan worden. Inmiddels is de werkgroep Infra Meerhoven, met daarin een aantal belanghebbenden, hiermee aan de slag.</p>
<p>11 Dat de Meerhovendreef een gebiedsontsluitende weg is, is slechts ten dele waar. Bij de Ontvlechtsvariant is zeker sprake van wijkvreemd doorgaand verkeer (zie ook de verkeersevaluatie Meerhoven).</p>	<p><b>De opzet van de wijk Meerhoven maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit.</b></p> <p>Het beeld is ontstaan dat het realiseren van de Ontvlechtsvariant in strijd zou zijn met het gewenste autoluwe karakter van de wijk. Dit beeld is echter niet correct: een hoge verkeersintensiteit op de gebiedsontsluitingswegen van de wijk – waaronder de Meerhovendreef – doet niets af aan het</p>

	<p>autoluwe karakter van de wijk zelf.</p> <p>In de principes van Duurzaam Veilig – een uitgangspunt in de verkeerskundige opzet in Meerhoven – wordt het bundelen van verkeersstromen op wegen die daarvoor bedoeld en ontworpen zijn – de gebiedsontsluitingswegen – juist als middel gehanteerd om de achterliggende woonstraten autoluw te houden.</p> <p>De Meerhovendreef zal in alle varianten (Ontvlechting, DUO, nul) een drukke verbinding vormen (12.000 tot 13.800 motorvoertuigen/etmaal). Als gevolg van de ontvlechte aansluiting Noord-Brabantlaan zullen bijna 2.000 motorvoertuigen (+14 %) per etmaal meer gebruik gaan maken van de Meerhovendreef dan in de DUO-variant (alleen realiseren aansluiting Meerhovendreef).</p> <p>Het is irreëel om te veronderstellen dat al deze extra voertuigen een bestemming hebben buiten Meerhoven. Het werkelijke toekomstige – eventueel hogere – aantal wijkvreemde verkeersbewegingen op de Meerhovendreef – als gevolg van de Ontvlechtigingsvariant zal altijd lager zijn dan 14 %.</p>
<p>12 De MER-rapportage houdt in de afweging tussen de DUO- en de Ontvlechtigingsvariant geen rekening met verkeerslawaaï in de wijk.</p>	<p>Het Spilcentrum maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit.</p> <p>Dit is al gedaan in de bestemmingsplanprocedure Spilcentrum. Zie bij punt 6.</p>
<p>13 De GGD adviseerde in 2009 aan de raad van Eindhoven om aanvullende maatregelen te nemen, met name vanwege de veranderde wetgeving rond luchtkwaliteit. Bij de school zou de gemeente daarom specifieke maatregelen moeten nemen.</p>	<p>De locatie van het Spilcentrum en eventuele maatregelen t.b.v. verbetering van de luchtkwaliteit en geluid met betrekking tot het nog te verwezenlijken Spilcentrum maken geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit. Zie ook sub 6.</p> <p>De gemeente Eindhoven gaat samen met de werkgroep Infra Meerhoven, met belanghebbenden, aan de slag met de inpassing van de Meerhovendreef. De genoemde maatregelen uit het GGD advies zullen door de gemeente Eindhoven bij de inpassing van de Meerhovendreef te harte worden genomen.</p>
<p>14 Bij de verkeersproblematiek wordt uitgegaan van traditionele berekeningen. Leefbaar Eindhoven ziet liever een actievere inzet van de landelijke en lokale overheid gericht op een vermindering van de verkeersintensiteit, verbetering OV en meer fietsroutes.</p>	<p>De verkeersproblematiek binnen de gemeente Eindhoven maakt feitelijk geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit.</p> <p>De gemeente Eindhoven is naast het verbeteren van de bereikbaarheid per auto, nadrukkelijk bezig met het bevorderen van de bereikbaarheid per OV, fiets en voet. Zoals het realiseren van Hoogwaardige</p>

	<p>Openbaar Vervoerlijnen, een transferium en de aanleg van vlotte, veilige en comfortabele fietsroutes. De gemeente investeert dus niet alleen maar in de infrastructuur voor de auto. Juist ook in de wijk Meerhoven is ingezet op alternatieven voor de auto, zoals Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en goede fiets- en voetverbindingen. Ondanks dat blijft de roep/wens voor een goede autobereikbaarheid groot en daarmee blijft de noodzaak tot investering in de autoinfrastructuur aanwezig.</p>
--	---

<p><b>Volgnummer: 42</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Advocatenkantoor van de Laar Mauritsstraat 24 5616 AA EINDHOVEN</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>
<p>1 Nieuwe op- en afritten Peter Zuidlaan/Meerenakkerweg zullen tot enorme verkeerstoename nabij woning leiden, maar in de huidige situatie worden geen problemen ervaren.</p>	<p>Er is inderdaad sprake van een toename van de hoeveelheid verkeer op de N2 tussen de aansluiting Meerenakkerweg en de aansluiting Veldhoven Zuid. Bij de bepaling van de effecten op geluid en luchtkwaliteit is hiermee rekening gehouden.</p> <p>Om de te verwachten verkeersproblemen te kunnen beheersen is via het Ontwerp-Tracébesluit N2 aansluitingen Meerenakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan gezocht naar een oplossing voor het verkeer van en naar de N2/Randweg Eindhoven. Via het Verkeerscirculatieplan Veldhoven o.a. is gezocht naar een oplossing voor de gevolgen voor de (verkeers)leefbaarheid in Zeelst.</p> <p><b>De verkeerscirculatie binnen de gemeente Veldhoven maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit.</b></p> <p>Het verkeerscirculatieplan (VCP) is op 3 april 2007 vastgesteld. Hierin is de aansluiting van de Heistraat/Meerenakkerweg op de N2/Randweg Eindhoven al als infrastructurele ontwikkeling meegenomen.</p> <p>Het VCP voorziet in een oplossing voor het sluipverkeer in bijvoorbeeld de Kruisstraat. Eén van de conclusies uit het VCP is namelijk dat, zonder het herverdelen van verkeer over andere wegen in de wijk Zeelst, het leefbaarheidsprobleem als gevolg van de verkeersbelasting van o.a. de Kruisstraat niet opgelost zal worden. Om die reden is in het VCP het plan opgenomen om de Peter Zuidlaan als weg van het type ETW-plus te verbinden met de Julianastraat. Voordat tot uitvoering van dit project overgegaan zal worden, zullen door de gemeente Veldhoven de (milieu)effecten en gevolgen van deze oplossing in beeld worden gebracht en ook dan zal blijken of en in welke mate deze herverdeling van het verkeer gerealiseerd kan worden.</p>

<p>2 Het beoogde traject zal teveel geluidshinder op gaan leveren.</p>	<p>In overeenstemming met de Wet geluidshinder is, voor de woningen waar sprake is van een toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer door het voorgenomen project, onderzocht of het treffen van maatregelen doelmatig is (dit is een kosten-baten afweging). In dit project heeft dit geleid tot de in het OTB genoemde geluidmaatregelen: nieuw te plaatsen schermen ter compensatie van de onderbreking als inpassingsmaatregel van de westelijke toe- en afrit van de aansluiting Meerenakkerweg/Heistraat en toepassen van een wegdek met minimaal de akoestische kwaliteiten van tweelaags zeer open asfalt beton over een lengte van circa 370 m op de westelijke toerit en circa 230 m op de westelijke afrit.</p>
<p>3 Er moet rekening worden gehouden met veelvuldige overschrijding van grenswaarden voor fijnstof.</p>	<p>Het project N2 Meerenakkerweg is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen, zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen zowel voor als na de openstelling van de weg voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. In het kader van het NSL wordt de luchtkwaliteit bovendien jaarlijks gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat sprake is van een (dreigende) grenswaardenoverschrijding, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen. Dit zorgt ervoor dat in heel Nederland tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer.</p> <p>Voor meer informatie over luchtkwaliteit en het NSL verwijzen wij naar de algemene toelichting in deze reactienota."</p>
<p>4 De rustige dorpsomgeving van Zeelst (school, kinderboerderij) mag niet worden aangetast door toename verkeersstroom.</p>	<p>Zie sub 1.</p>
<p>5 De huidige situatie moet gehandhaafd blijven, nieuwe op- en afritten zijn niet noodzakelijk.</p>	<p>De combinatie van de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied tot aan 2020 en de autonome groei van het autoverkeer, zorgt in de nabije toekomst voor nieuwe doorstromingsproblemen. Dit project beoogt deze verwachte problemen op te lossen.</p> <p>In het Tracébesluit Randweg Eindhoven is in 2003 al vastgesteld dat rondom de Noord-Brabantlaan zich ook na realisatie van de Randweg Eindhoven in de toekomst problemen zullen voordoen. Daarom is tijdens de realisatie van de Randweg gewerkt aan de plannen om deze structureel op te lossen. Het resultaat hiervan is het voorliggende Tracébesluit.</p>
<p>6 Als er toch nieuwe op- en afritten moeten</p>	<p>Om een volledige aansluiting te kunnen realiseren is</p>

<p>komen dan zouden deze moeten komen aan de Eindhovense kant. Eventuele overlast is acceptabeler op een industriegebied, er is voldoende ruimte en aansluiting OWN.</p>	<p>ruimte nodig aan beide zijden van de A2/N2. Het is dus niet mogelijk om alles aan de zijde van Eindhoven te realiseren.</p> <p>In het MER behorende bij het Ontwerp-Tracébesluit is wel getoetst of een kwartklaverbladoplossing een realistische variant is (toerit aan westzijde op het terrein van Trade Forum) om de woonwijk Zeelst te ontzien. De kwart klaverbladoplossing is niet als realistische MMA-maatregel meegenomen. Vanwege:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• het ontbreken van significante milieuvoordelen;</li><li>• een nadeel voor de verkeersveiligheid;</li><li>• de fors hogere meerkosten ten opzichte van de Haarlemmermeeroplossing.</li></ul>
--	--



<b>Volgnummer: 43</b>		<b>Afzender:</b> Belangenvereniging Grasrijk-Oost Grasplant 35 5658 GS EINDHOVEN	
<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>		<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>	
<p>1 Voorstel is de variant DUO uit te voeren en het OTB daarop te herschrijven.</p>		<p>De "Ontvlechtigingsvariant" is verkeerskundig gezien een robuustere oplossing dan het alternatief Meerenakkerweg ("DUO-variant"). Dat heeft vooral te maken met de Noord-Brabantlaan: als de bestaande vormgeving van deze aansluiting conform de DUO-variant zou blijven gehandhaafd, ontstaan op termijn alsnog afwikkelingsproblemen op de Noord-Brabantlaan. Herschrijven van de variant is dus geen goede optie.</p> <p>De "Ontvlechtigingsvariant" vormt dus samen met het MMA vanuit het MER de beste oplossing.</p> <p>De gemeenten Eindhoven en Veldhoven hebben bestuurlijk ook beiden de voorkeur gegeven aan dit voorkeursalternatief.</p>	
<p>2 De MER te herzien op de volgende onderdelen, omdat er een foutieve aanname zit in de referentiesituatie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de Hurksestraat dient meegenomen te worden als een open verbinding</li> <li>- de verkeerscijfers op de Meerhovendreef kloppen niet, het plangebied dient uitgebreid te worden. In de referentiesituatie dient het verkeer van de Nieuwe-Sliffertsestraat en de Oude-Sliffertsestraat afgewikkeld te worden via de Meerhovendreef-Oost en de Grasdreef. De weg langs de McDonald's is in de verkeersstudie onjuist meegenomen.</li> </ul>		<p>In het Tracébesluit van de Randweg Eindhoven is opgenomen dat de Hurksestraat wordt afgesloten van de Noord-Brabantlaan. Deze afsluiting is dus vastgesteld (alleen nog niet in uitvoering gebracht), en daarom uitgangspunt in de referentiesituatie.</p> <p>Indiener is van mening dat de verbinding langs de McDonald's in de referentiesituatie OTB/MER wordt gebruikt als ontsluiting van Land Forum. Dat is echter niet juist.</p> <p>In de referentiesituatie 2020 (verkeersmodel OTB/MER) is Land Forum ontsloten via de Oude Sliffertsestraat, Meerhovendreef en Grasdreef naar de Noord-Brabantlaan (conform Masterplan Meerhoven 1997). Ook de huidige plannen voor de ontsluiting van Land Forum gaan uit van deze route en niet van de verbinding langs de McDonald's. Hiermee is een juiste inschatting gemaakt van de verkeersintensiteiten op de Meerhovendreef in de referentiesituatie 2020. De weg langs de McDonald's is in de referentiesituatie van de verkeersstudie niet als doorgaande weg meegenomen.</p> <p>De indiener verwijst voor de ontsluiting van Grasrijk (Nieuwe en Oude Sliffertsestraat) naar een eerste globale verkavelingsopzet van de wijk Grasrijk uit</p>	

<p>- Onduidelijk is of en hoe de verkeerssituatie ter hoogte van de Grassavanne/Nieuwe-Sliffertsestraat/Oude-Sliffertsestraat wel juist is meegenomen.</p> <p>- In de doelstelling van de MER ontbreekt de randvoorwaarde dat de wijk Meerhoven (waaronder Grasrijk) autoluw is.</p> <p>- Het transferium is niet meegenomen in de MER. Dit geeft een extra belasting van 1000 mvt per etmaal.</p> <p>- In de referentiesituatie wordt het gebruik van de McDonald's, P+R en carpoolplaats niet meegenomen. Dit geeft een extra belasting van 1000 mvt per etmaal.</p>	<p>2002. Bij nadere uitwerking van de plannen voor deze wijk zijn diverse zaken gewijzigd, waaronder de ontsluiting van de wijk Grasrijk-oost. De referentiesituatie 2020 in het OTB/MER is gebaseerd op de meest recente plannen, waarbij de Nieuwe Sliffertsestraat aansluit op de Oude Sliffertsestraat. Deze sluit vervolgens weer aan op de Meerhovendreef.</p> <p>Grassavanne/Nieuwe Sliffertsestraat is in de referentiesituatie gescheiden van de Oude Sliffertsestraat meegenomen.</p> <p><b>De opzet van de wijk Meerhoven maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit</b></p> <p>Het beeld is ontstaan dat het realiseren van de Ontvlechtigingsvariant in strijd zou zijn met het gewenste autoluwe karakter van de wijk. Dit beeld is echter niet correct: een hoge verkeersintensiteit op de gebiedsontsluitingswegen van de wijk – waaronder de Meerhovendreef – doet niets af aan het autoluwe karakter van de wijk zelf.</p> <p>In de principes van Duurzaam Veilig – een uitgangspunt in de verkeerskundige opzet in Meerhoven – wordt het bundelen van verkeersstromen op wegen die daarvoor bedoeld en ontworpen zijn – de gebiedsontsluitingswegen – juist als middel gehanteerd om de achterliggende woonstraten autoluw te houden.</p> <p>Uitgangspunt is dat op de locatie van het transferium de locatie "Trade Forum" in 2020 is ontwikkeld.</p> <p>Het gebruik van de McDonald's, P+R en carpoolplaats is in de referentiesituatie en beide alternatieven meegenomen.</p>
<p>3 Als de voorkeursvariant wordt uitgevoerd een aantal aanpassingen te doen in het OTB:</p> <p>- het plangebied is te beperkt meegenomen. De Meerhovendreef-Oost is niet meegenomen in het akoestisch onderzoek, waardoor de conclusies niet kloppen. Verzoek is de Meerhovendreef-Oost tot en met de Grasdreef in alle onderzoeken (inclusief het akoestisch onderzoek) mee te nemen.</p> <p>- de aansluiting van de Oude-Sliffertsestraat op</p>	<p><b>De aansluiting van de Oude Sliffertsestraat op de Meerhovendreef-oost valt buiten het onderhavige (Ontwerp) Tracébesluit (en MER).</b></p> <p>De gemeente Eindhoven is bezig met het uitwerken van het onderliggend wegennet rondom de ontvlechte aansluiting. In de werkgroep Infra Meerhoven zullen belanghebbenden hierbij betrokken worden.</p> <p>Zie hierboven.</p>

<p>de Meerhovendreef-Oost is onvoldoende duidelijk en moet worden opgenomen in het OTB, MER en de realisatie.</p> <p>- in het OTB staat niet vermeld hoe de wegwijzers er uit gaan zien. Verkeersafwikkeling is niet voldoende duidelijk.</p> <p>- in hoofdstuk 5.5.2 van de MER is de optelling van ongevallen niet correct. De conclusie op pagina 63 klopt daarom niet. De Ontvlechtsvariant veroorzaakt meer ongevallen.</p>	<p>De bewegwijzering is geen onderwerp dat bij dit besluit wordt geregeld. Bij de bewegwijzering zal rekening worden gehouden met de Richtlijn bewegwijzering uit 2005.</p> <p>De optelling zoals die is gepresenteerd is inderdaad niet correct. Het probleem zit hier in de afronding van de getallen: de geprognosticeerde ongevallen zijn afgerond op hele aantallen. De sommatie is op basis van getallen zonder afronding gedaan, vandaar het verschil. In de toelichting op het Tracébesluit is een aangepaste tabel opgenomen.</p>
<p>4 Het flora- en faunaonderzoek te herzien en voorstellen aan te passen:</p> <p>- in het onderzoek wordt alleen gesproken over vleermuizen en broedvogels, de fazant wordt hier vergeten. Deze wordt wel gezien in het gebied direct achter de McDonald's en Landforum en Landforum-Oost.</p>	<p>De fazant maakt deel uit van de groep broedvogels: hiervoor geldt volgens de Flora- en faunawet een zorgplicht. Het Flora- en fauna onderzoek hoeft daarom niet herzien te worden. Dit betekent dat op plaatsen waar de fazant broedt, werkzaamheden buiten het broedseizoen plaats zullen vinden.</p>
<p>5 De kosten van de Ontvlechtsvariant komen aanzienlijk hoger uit dan van de DUO-variant. Wie gaat die (meer)kosten betalen?</p>	<p>Omdat bij de Ontvlechtsvariant ook de aansluiting op de Noord-Brabantlaan moet worden aangepast, is deze variant inderdaad duurder dan de DUO-variant. Over de verdeling van kosten zijn afspraken gemaakt tussen het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de gemeenten.</p>
<p>6 Zowel in de Ontvlechtsvariant als bij de DUO variant is er geen autoverkeer mogelijk tussen de Meerhovendreef-oost en de Noord-Brabantlaan. Dit mogelijk maken. Liever DUO uitvoeren en de wegenloop conform gedaan voorstel uitvoeren. Ook verklaren waarom is afgeweken van de antwoorden op de zienswijze van april 2007 om de DUO variant te onderzoeken.</p>	<p>De gemeente Eindhoven heeft de mogelijkheden onderzocht om de huidige verbinding langs de McDonald's (tussen de Verlengde Meerhovendreef en Noord-Brabantlaan) in stand te houden. Hierdoor zou voor Grasrijk-Oost een directere verbinding ontstaan naar Eindhoven. Echter ontstaat hierdoor ook een aantrekkelijke verbinding vanuit bedrijventerrein De Hurk naar de ontvlechte aansluiting. Dit zal ongewenst (vracht)verkeer aantrekken en een extra druk leggen op deze aansluiting. De gemeente Eindhoven heeft daarom besloten deze verbinding niet in stand te houden. Verkeer van en naar De Hurk dient straks gebruik te maken van de nieuwe aansluiting Meerenakkerweg.</p> <p>Voor een deel van het verkeer geldt dat zij straks zal moeten omrijden om op haar bestemming te komen. Daarentegen krijgt een groter deel een korte reistijd en afstand. In totaliteit gaat de reistijd en afstand van het verkeer erop vooruit.</p> <p>Naar aanleiding van de inspraak op de startnotitie is</p>

	<p>in het MER het alternatief Meerenakkerweg (=DUO-variant) toegevoegd als volwaardige variant naast het voorkeursalternatief (de Ontvlechtingvariant). Deze twee alternatieven zijn op vergelijkbare wijzen in het MER onderzocht, waarmee dus is onderzocht conform aangegeven in de reacties op de zienswijzen op de Startnotitie. Op basis van de resultaten uit het MER is echter geconcludeerd dat de voorkeur uitgaat naar de Ontvlechtingvariant. Deze voorkeursvariant is vervolgens nader uitgewerkt in het Tracébesluit.</p>
<p>7 Trade Forum wordt bereikbaar via de Noord-Brabantlaan. Pleidooi voor aansluiten Trade Forum via de Heistraat.</p>	<p>Op de locatie Trade Forum wordt een dusdanig omvangrijke ontwikkeling voorzien dat dit eisen stelt aan de ontsluiting van het gebied. Dit gebied moet, onder andere in verband met calamiteiten, worden ontsloten via twee zijden. Gezien de N2 aan de oostzijde van het gebied, is zowel een ontsluiting via de Noord-Brabantlaan als de Heistraat voorzien.</p>
<p>8 Conclusie dat beide onderzochte oplossingen een verantwoord alternatief vormen, vindt de belangenvereniging niet terecht. Graag nieuwe MER uitvoeren.</p>	<p>Het MER bevat alle benodigde informatie voor besluitvorming (ook volgens de commissie MER). Uit het MER blijkt dat de alternatieven weinig onderscheidend zijn. Het voorkeursalternatief met MMA biedt de beste oplossing voor de verkeerssituatie. Er is dus geen reden om een nieuwe MER uit te voeren.</p>

<p><b>Volgnummer: 44</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>
<p>1 De nieuwe oprit zal leiden tot extra geluidsbelasting door zware vrachtwagens die oprit gaan gebruiken vanaf industrieterrein. De geplande schermen zijn te laag.</p>	<p>In overeenstemming met de Wet geluidhinder is, voor de woningen waar sprake is van een toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer door het voorgenomen project, onderzocht of het treffen van maatregelen doelmatig is (dit is een kosten-baten afweging). In dit project heeft dit geleid tot de in het OTB genoemde geluidmaatregelen: nieuw te plaatsen schermen ter compensatie van de onderbreking als inpassingsmaatregel van de westelijke toe- en afrit van de aansluiting Meerenakkerweg/Heistraat en toepassen van een wegdek met minimaal de akoestische kwaliteiten van tweelaags zeer open asfalt beton over een lengte van circa 370 m op de westelijke toerit en circa 230 m op de westelijke afrit. Verdergaande maatregelen zijn niet doelmatig. In het gevalideerde model dat gebruikt is in het akoestisch onderzoek zijn voor de diverse voertuigcategorieën, waaronder vrachtwagens, genormaliseerde geluidemissies gehanteerd.</p>
<p>2 Aanleg oprit ter hoogte van Zeelst-Oost is onacceptabel, visueel en vanwege geluid en onvoldoende groene inpassing.</p>	<p>Voor het aspect geluid zie onder 1. Er wordt een 2 meter hoog scherm geplaatst als inpassingsmaatregel om de visuele hinder vanaf de Peter Zuidlaan te beperken. Verblinding van verkeer op de Peter Zuidlaan door verkeer op de oprit wordt hierdoor tegengegaan. Het scherm heeft niet tot doel om het vrachtverkeer volledig aan het zicht te onttrekken. Verwacht wordt dat realisatie van groene beplanting tegen de schermen niet mogelijk is. Als uit onderzoek blijkt dat groene beplanting in de vorm van Hedera Helix wel mogelijk is, zal deze beplanting eenmalig worden aangebracht.</p>
<p>3 Nieuwbouw school is niet doorggegaan omdat deze te dicht bij de snel/randweg zou komen te liggen. Zijn omwonenden minder kwetsbaar voor overlast van geluid en vervuiling dan kinderen?</p>	<p>Andere overwegingen dan op basis van het Besluit gevoelige bestemmingen hebben geleid tot het besluit om de nieuwbouw van de PWA-school ter plaatse niet door te laten gaan. Deze besluitvorming is een zaak van de gemeente Veldhoven en is geen onderdeel van onderhavig Tracébesluit.</p>
<p>4 Bij realisatie opritten eist participant een schadevergoeding, i.v.m. overschrijding</p>	<p>Belanghebbenden die menen door de maatregelen vanwege het project en bijbehorende</p>

<p>geluidsnorm, visuele schade en achterwege blijven groene inpassing. Bij aankoop van de woning was van de aanleg van op- en afritten geen sprake. Uitdrukkelijk verzoek rekening te houden met cumulatieve schade en totaalsituatie te beoordelen.</p>	<p>werkzaamheden nadeel te ondervinden kunnen in aanmerking komen voor vergoeding van de geleden schade. Een verzoek om schadevergoeding kan op grond van artikel 20d van de Tracéwet na vaststelling van het Tracébesluit bij de minister worden ingediend. Meer informatie is te vinden op <a href="http://www.rijkswaterstaat.nl/rws-loket/schade_verhalen/nadeelcompensatie">http://www.rijkswaterstaat.nl/rws-loket/schade_verhalen/nadeelcompensatie</a></p>
<p>5 Als de aanleg doorgaat, dan met forsere compensatie dan nu voorgesteld: hogere schermen en veel meer groenvoorziening.</p>	<p>Over de geluidsaspecten zie bij punt 1. Over aanplanting zie bij punt 2.</p>

<p><b>Volgnummer: 45</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Stichting Katholiek en Protestants-Christelijk Onderwijs Eindhoven e.o. Vonderweg 12 5616 AA EINDHOVEN</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>
<p>1 In de MER is naar de mening van de SKPO te weinig aandacht besteed aan de positie van het nieuw te bouwen Spilcentrum.</p>	<p>De locatie van het nieuwe Spilcentrum maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit.</p>
<p>2 In 2008 heeft de gemeente Eindhoven besloten bij het Spilcentrum in Grasrijk een overschrijding van 8dB van de voorkeursgrenswaarde voor nieuw te bouwen onderwijsobjecten toe te staan. Het beroep daartegen is ongegrond verklaard. Uit het akoestisch onderzoek leidt de SKPO af dat de grenswaarde boven de voorkeurswaarde gaat uitstijgen.</p> <p>Ook vermoedt de SKPO dat de hoeveelheid schadelijke emissies zal uitstijgen boven de wenselijke waarden voor gevoelige populaties als kinderen van 0 tot 13 jaar.</p>	<p>De locatie van het nieuwe Spilcentrum maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit.</p> <p>In het kader van de bestemmingsplanprocedure Spilcentrum is door de gemeente Eindhoven de procedure Hogere Waarde gevoerd (Bron: SRE Milieudienst, Akoestisch onderzoek bouwplan Spilcentrum Grasrijk te Eindhoven d.d. juni 2007). Dit heeft uiteindelijk geleid tot het vaststellen van de hogere waarde van 56 dB. Voor zowel het bestemmingsplan als de hogere waarde is de procedure van de Algemene wet bestuursrecht gevolgd, dit houdt in dat er een openbare procedure is gevolgd en dat er zienswijzen en beroep tegen konden worden ingediend. Beide besluiten hebben en. Beide besluiten hebben ter inzage gelegen en hebben opengestaan voor inspraak. Overigens is in het akoestisch onderzoek van de MER geconstateerd dat er akoestisch nagenoeg geen verschillen waren tussen de diverse varianten (DUO- en Ontvlechtingvariant).</p> <p>Het project N2 Meerenakkerweg is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen, zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen zowel voor als na de openstelling van de weg voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. In het kader van het NSL wordt de luchtkwaliteit bovendien jaarlijks gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat sprake is van een (dreigende) grenswaardenoverschrijding, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen. Dit zorgt ervoor dat in heel Nederland tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer.</p>

	Voor meer informatie over luchtkwaliteit en het NSL verwijzen wij naar de algemene toelichting in deze reactienota.”
3 De SKPO acht de Ontvlechtingvariant ongewenst en geeft de voorkeur aan de DUO variant, omdat deze een lagere verkeersintensiteit op de Meerhovenlaan betekent.	De locatie van het nieuwe Spilcentrum maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit. De Ontvlechtingvariant heeft het meest positieve effect op de totale doorstroming.



<p><b>Volgnummer: 46</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Samenwerkingsverband Regio Eindhoven Postbus 985 5600 AZ EINDHOVEN</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>
<p>1 Het SRE onderschrijft de keuze voor het voorkeursalternatief met als optie onderdelen van de MMA.</p>	<p>Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.</p>
<p>2 Het voorkeursalternatief biedt in de optiek van het SRE het beste alternatief, wel zullen aanpassingen op de Meerenakkerweg en de kruising Noord-Brabantlaan, Grasdreef, Heistraat en Heerbaan moeten plaatsvinden om de gewijzigde verkeersstroom te kunnen opvangen.</p>	<p>Het aanpassen van het onderliggend wegennet buiten het projectgebied als genoemd in het Tracébesluit maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit.</p> <p>De gemeenteraad van Veldhoven heeft op 3 april 2007 het verkeerscirculatieplan (VCP) vastgesteld. Hierin is de aansluiting van de Heistraat/Meerenakkerweg op de N2/Randweg Eindhoven al als infrastructurele ontwikkeling meegenomen.</p> <p>Het VCP voorziet in een oplossing voor het sluipverkeer in bijvoorbeeld de Kruisstraat. Eén van de conclusies uit het VCP is namelijk dat, zonder het herverdelen van verkeer over andere wegen in de wijk Zeelst, het leefbaarheidsprobleem als gevolg van de verkeersbelasting van o.a. de Kruisstraat niet opgelost zal worden. Om die reden is in het VCP het plan opgenomen om de Peter Zuidlaan als weg van het type ETW-plus te verbinden met de Julianastraat.</p> <p>Om te bereiken dat het verkeer zich beter over deze wegen gaat verdelen is, in samenhang met de oplossing voor het fietspad langs de Heistraat en de transformatie van de rotonde Heerbaan naar een verdiept kruispunt, gekozen voor de oplossing waarbij de aansluiting van de Peter Zuidlaan op de Kruisstraat als rotonde wordt vormgegeven en vervolgens via een 'kortsluiting' met de gewenste in- en uitvoegstroken op de Heistraat/ Meerenakkerweg wordt aangesloten.</p> <p>De verlegging van de (aansluiting van de) Kruisstraat en de Peter Zuidlaan op de Heistraat (inclusief de rotonde bij de aansluiting van de Kruisstraat op de Peter Zuidlaan), maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit.</p>

	<p>Deze verlegging past niet binnen het geldende bestemmingsplan. Om deze ontwikkeling planologisch mogelijk te maken, zal door de gemeente Veldhoven een afzonderlijke procedure tot herziening van het bestemmingsplan worden gestart. In het kader van die procedure zal worden gezien of, en zo ja welke maatregelen er genomen moeten worden ten behoeve van de nabij gelegen woningen. Ook zal het definitieve ontwerp afhangen van het verloop van die bestemmingsplanprocedure.</p> <p>De gemeente Eindhoven is in het kader van de nieuwe aansluiting op de Meerenakkerweg bezig met de transformatie van de Meerenakkerweg en Beemdstraat over bedrijventerrein De Hurk naar een weg met 2x2 rijstroken. Dit om de doorstroming richting de bedrijven en het centrum van Eindhoven te garanderen en een verkeersveilige situatie te creëren. Inmiddels is gestart met de uitvoering van het project. Ook is de gemeente Eindhoven samen met de gemeente Veldhoven bezig met de plannen voor de aanpassing van de rotonde Heerbaan, die wordt getransformeerd naar een kruispunt met VRI. Ook de Heistraat wordt aangepast en uitgebreid naar een weg met 2x2 rijstroken.</p> <p>In overleg met de werkgroep Infra Meerhoven zal de gemeente Eindhoven de inpassing van de Meerhovendreef bekijken, om overlast zoveel mogelijk te voorkomen en een verkeersveilige situatie te creëren.</p> <p>Hierbij zal gekozen worden voor een inrichting die past bij een gebiedontsluitingsweg 50 km/uur waardoor de maximum snelheid op natuurlijke wijze wordt afgedwongen.</p>
--	---

<p>3 Graag aandacht voor de visuele aspecten bij de realisatie van het voorkeursalternatief en uitvoering conform het Esthetisch Programma van Eisen van de Randweg Eindhoven.</p>	<p>Het Landschap – en compensatieplan Randweg Eindhoven is uitgangspunt bij de inrichtingsmaatregelen. Daarin is aangegeven dat de verdere planuitwerking wordt gedaan aan de hand van visueel ruimtelijke analyses. In 2004 is dit uitgewerkt in de vorm van een Esthetisch programma van eisen voor de Randweg Eindhoven. Een verdere uitwerking van het Landschap- en compensatieplan is het Inrichtingsplan Randweg Eindhoven, daarin zijn de bouwstenen voor de inrichting bepaald. Deze bouwstenen worden ook in dit project gebruikt.</p>
--	--

<b>Volgnummer: 47</b>		<b>Afzender:</b> Buurtvereniging Meerhoven / Zand- en Bosrijk Zandhoen 49 5658 AZ EINDHOVEN	
<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>		<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>	
1 Er zouden maatregelen getroffen moeten worden, die ervoor zorgen dat verkeer vanuit Veldhoven de Heerbaan en de aansluiting Meerenakkerweg als voorkeursroute gaat gebruiken. De Heerbaan is beter geschikt om grote hoeveelheden verkeer te verwerken.		De gekozen oplossing zorgt voor een (betere) spreiding van het verkeer. Op basis van de inschatting van het verkeersmodel (snelste route) zal verkeer vanuit het zuiden (Venlo, Maastricht) met bestemming Veldhoven gebruik maken van de Heerbaan. De verwachting is dat alleen verkeer naar Meerhoven en het noordelijkste gedeelte van Veldhoven een andere route zal volgen, namelijk via de Meerhovendreef.  Op de A2/N2 wordt de bewegwijzering aangepast naar de wijken en bedrijventerreinen in Eindhoven en Veldhoven. Hiermee wordt het verkeer verspreid over de aansluitingen.	
2 Verleggen van het tracé Meerhovendreef-West zo dicht mogelijk langs de Noord-Brabantlaan.		<b>De Meerhovendreef maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit.</b>  De locatie van het tracé van de Meerhovendreef is vastgesteld in het "Bestemmingsplan Meerhoven, gedeeltelijke herziening Uitwerkingsplan Grasrijk/Land Forum (2001)".  In overleg met de werkgroep Infra Meerhoven zal de gemeente Eindhoven de inpassing van de Meerhovendreef bekijken, om overlast zoveel mogelijk te voorkomen en een verkeersveilige situatie te creëren. Hierbij zal gekozen worden voor een inrichting die past bij een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur waardoor de maximum snelheid op natuurlijke wijze wordt afgedwongen.	
3 Instellen van permanente snelheidscontrole op de Meerhovendreef en doorstromingsmaatregelen.		Het instellen van permanente snelheidscontrole is een taak van de politie. De gemeente Eindhoven kan wel een verzoek bij de politie indienen om snelheidscontroles uit te voeren.	

<p>4 Het creëren van een oversteekplaats op de Meerhovendreef-West voor de schoolgaande jeugd en een fietsoversteek bij de op- en afritten van de snelwegaansluiting Meerenakkerweg.</p>	<p>De Meerhovendreef maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit.</p> <p>In overleg met de werkgroep Infra Meerhoven zal de gemeente Eindhoven de inpassing van de Meerhovendreef bekijken, om overlast zoveel mogelijk te voorkomen en een verkeersveilige situatie te creëren. Hierbij zal gekozen worden voor een inrichting die past bij een gebiedontsluitingsweg 50 km/uur waardoor de maximum snelheid op natuurlijke wijze wordt afgedwongen.</p>
--	---

<p><b>Volgnummer: 48</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Medezeggenschapsraad 't Slingertouw Grasland 1 5658 GA EINDHOVEN</p>
<p>1 Ivm schoolprestaties van de kinderen graag toelichting op de verwachte geluidsbelasting op het deel van de Meerhovendreef dat reeds is gepland, maar nog niet gerealiseerd.</p>	<p>De locatie van het Spilcentrum en de Meerhovendreef maken geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit.</p> <p>Ten aanzien van geluid geldt het volgende: in het kader van de bestemmingsplanprocedure Spilcentrum is de procedure Hogere Waarde gevoerd (Bron: SRE Milieudienst, Akoestisch onderzoek bouwplan Spilcentrum Grasrijk te Eindhoven d.d. juni 2007). Dit heeft uiteindelijk geleid tot het vaststellen van de hogere waarde van 56 dB. Voor zowel het bestemmingsplan als de hogere waarde is de Awb-procedure gevolgd. Eerst is er dan een ontwerp besluit en vervolgens wordt er een definitief besluit genomen. Beiden hebben ter inzage gelegen en hebben opengestaan voor inspraak. Overigens is in de akoestische onderzoeken geconstateerd dat er akoestisch nagenoeg geen verschillen waren tussen de diverse varianten (DUO- en Ontvlechtsingsvariant).</p>
<p>2 Hoe is het in de Ontvlechtsingsvariant gesteld met de verkeerveiligheid voor schoolgaande kinderen bij het kruispunt bij de Meerhovendreef.</p>	<p>De locatie van het Spilcentrum en de Meerhovendreef maken geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit.</p> <p>De inrichting van het kruispunt en de weg heeft de aandacht van de gemeente Eindhoven wat betreft verkeerveiligheid en leefbaarheid.</p> <p>In overleg met de werkgroep Infra Meerhoven zal de gemeente Eindhoven de inpassing van de Meerhovendreef bekijken, om overlast zoveel mogelijk te voorkomen en een verkeerveilige situatie te creëren. Hierbij zal gekozen worden voor een inrichting die past bij een gebiedontsluitingsweg 50 km/uur waardoor de maximum snelheid op natuurlijke wijze wordt afgedwongen..</p>
<p>3. Hoe is het in de Ontvlechtsingsvariant gesteld met de totale extra milieuvuiling op de nieuwbouwlocatie van de school, gelet op de verlenging van de Meerhovendreef.</p>	<p>De locatie van het Spilcentrum en de Meerhovendreef maken geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit.</p> <p>Op basis van de effectbeoordeling In het MER zijn de effecten van de Ontvlechtsingsvariant onderzocht. Het Tracébesluit voldoet aan de eisen van wet- en regelgeving. Overigens is in de akoestische</p>

	onderzoeken geconstateerd dat er akoestisch nagenoeg geen verschillen waren tussen de diverse varianten (DUO- en Ontvlechtigingsvariant).
4. Aangezien er weinig verschil is in de alternatieven graag de voorkeur geven aan het alternatief Meerenakkerweg vanwege de kwaliteit van leven voor ouders en kinderen van de school en de wijk Grasrijk.	In het MER zijn de resultaten samengevat en de verantwoording van de daaruit gemaakte keuze voor de Ontvlechtigingsvariant is in het Tracébesluit onderbouwd. Het Tracébesluit voldoet aan de wettelijke eisen voor de volksgezondheid en veiligheid.

<p><b>Volgnummer: 49</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Belangenvereniging Poot van Metz Severeind 5 5502 PW EINDHOVEN</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p> <p>1 Geluidshinder en luchtkwaliteit.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verzoek om vervroegd uitvoeren van het evaluatieprogramma van de Randweg Eindhoven op gebied van geluid en luchtkwaliteit, omdat daarmee een realistisch op het huidige verkeersaanbod gebaseerde geluidshinder en luchtkwaliteit bepaald kan worden.</li> <li>- Kloppen de berekeningen van de geluidswaarden wel, omdat er geen vergelijkingsmateriaal is gezien de unieke metalen damwanden en buizen.</li> <li>- Eis om metingen voor de huidige geluid- en luchtkwaliteit voor er een extra oprit wordt toegevoegd die een extra belasting is voor de omgeving. Op die metingen kunnen dan de toekomstige hogere waarden berekeningen worden gebaseerd.</li> </ul>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p> <p>In het Tracébesluit A2/A67 Randweg Eindhoven is een eerste aanzet voor een evaluatieprogramma opgenomen van aanvang tot 3 jaar na ingebruikneming van de weg (juni 2010) met bijbehorende voorzieningen. Er is nog geen evaluatieprogramma opgesteld en uitgevoerd. In kader van het onderhavig TB is ook een evaluatieprogramma is vastgesteld.</p> <p>Voor wat betreft luchtkwaliteit is in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) de verplichting opgenomen om jaarlijks te controleren of grenswaarden in Nederland niet worden overschreden. Deze terugkerende monitoringsverplichting is van groot gewicht binnen het programma en waarborgt dat de grenswaarden voor PM10 en NO2 tijdig en blijvend worden gehaald.</p> <p>De realisatie van het buizenscherm langs de hoofdrijbaan van de A2 en de damwandschermen langs de N2 parallelbanen is uitgevoerd op basis van het TB A2/A67 Randweg Eindhoven en valt daarom buiten deze procedure.</p> <p>De gebruikte rekenmethode in het akoestisch onderzoek is gebaseerd op de theoretische kennis over geluid en aangevuld met en geijkt aan een zeer grote hoeveelheid metingen. Hieruit blijkt dat voor geluid door wegverkeer, tot op afstanden die relevant zijn voor dit onderzoek, berekeningen en metingen goed overeenkomen. Bovendien kunnen voor toekomstige situaties geen metingen worden uitgevoerd.</p> <p>Voor de bepaling van de luchtkwaliteit wordt o.a. gebruik gemaakt van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit van het RIVM. Om een beter beeld te krijgen van de luchtkwaliteit is méér meten niet nodig. Voorgenoemde metingen aangevuld met het gebruik van modellen leveren een goed gebiedsdekkend beeld op van de luchtkwaliteit.</p>



<p>2 Geluidsreductie door betere asfaltering.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verzoek om de schermen aan de buitenzijde van de N2 (zijde Veldhoven) te verhogen tot de hoogte van de schermen bij Waalre, omdat geluidhinder is toegenomen en luchtkwaliteit is verslechterd.</li> <li>- Overal waar mogelijk geluidsreductie toepassen door betere/stillere asfaltering. Ook toepassen tweelaags ZOAB op de eerste en laatste 50 meter van de op- en afrit van de aansluiting Meerenakkerweg/ Heistraat.</li> </ul>	<p>In overeenstemming met de Wet geluidhinder is, voor de woningen waar sprake is van een toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer door het voorgenomen project , onderzocht of het treffen van maatregelen doelmatig is (dit is een kosten-baten afweging). In dit project heeft dit geleid tot de in het OTB genoemde geluidmaatregelen: nieuw te plaatsen schermen ter compensatie van de onderbreking als inpassingsmaatregel van de westelijke toe- en afrit van de aansluiting Meerenakkerweg/Heistraat en toepassen van een wegdek met minimaal de akoestische kwaliteiten van tweelaags zeer open asfalt beton over een lengte van circa 370 m op de westelijke toerit en circa 230 m op de westelijke afrit. Bij de toerit respectievelijk afrit wordt de eerste respectievelijk laatste 50 meter niet voorzien van tweelaags zeer open asfaltbeton. Dit heeft te maken met het beleid van Rijkswaterstaat om op plaatsen waar wringing optreedt geen tweelaags zeer open asfaltbeton toe te passen. Verdergaande maatregelen zijn niet doelmatig.</p> <p>Het project N2 Meerenakkerweg is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen, zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen zowel voor als na de openstelling van de weg voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. In het kader van het NSL wordt de luchtkwaliteit bovendien jaarlijks gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat sprake is van een (dreigende) grenswaardenoverschrijding, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen. Dit zorgt ervoor dat in heel Nederland tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer.</p> <p>Voor meer informatie over luchtkwaliteit en het NSL verwijzen wij naar de algemene toelichting in deze reactienota."</p>
<p>3 Hogere geluidsschermen voor geluidsreductie en luchtkwaliteit.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De schermen dienen 4 meter of meer te zijn om extra geluid van optrekkend vrachtverkeer en personenwagens te beperken.</li> </ul>	<p>In overeenstemming met de Wet geluidhinder is een akoestisch onderzoek uitgevoerd met een gevalideerd rekenmodel, waarbij onder andere rekening wordt gehouden met optrekkend en afremmend verkeer.</p> <p>In overeenstemming met de Wet geluidhinder is, voor de woningen waar sprake is van een toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer door het</p>

<p>- volgens het Luchtkwaliteitsonderzoek Veldhoven (december 2006) hoort het woongebied langs de A2 tot de knelpunten.</p> <p>- Over de gehele zuidelijke toerit een geluidsschermbetere luchtkwaliteit en een beter woongenot. Hogere geluidsschermen dragen bij aan de vermindering van de neerslag van fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO<sup>2</sup>) binnen de woonwijk.</p> <p>- Ook afbuigend verkeer naar A2 in beide richtingen zorgt voor gevaarlijke verkeerssituaties, filevorming en extra uitstoot van fijnstof en stikstofdioxide.</p>	<p>voorgenomen project , onderzocht of het treffen van maatregelen doelmatig is (dit is een kosten-baten afweging). In dit project heeft dit geleid tot de in het OTB genoemde geluidmaatregelen: nieuw te plaatsen schermen ter compensatie van de onderbreking als inpassingsmaatregel van de westelijke toe- en afrit van de aansluiting Meerenakkerweg/Heistraat en toepassen van een wegdek met minimaal de akoestische kwaliteiten van tweelaags zeer open asfalt beton over een lengte van circa 370 m op de westelijke toerit en circa 230 m op de westelijke afrit. Bij de toerit respectievelijk afrit wordt de eerste respectievelijk laatste 50 meter niet voorzien van tweelaags zeer open asfaltbeton. Dit heeft te maken met het beleid van Rijkswaterstaat om op plaatsen waar wringing optreedt geen tweelaags zeer open asfaltbeton toe te passen. Verdergaande maatregelen zijn niet doelmatig. Voor luchtkwaliteit zie punt 2.</p> <p>Door de maatregelen die binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) worden genomen, zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen zowel voor als na de openstelling van de weg voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Zie hiervoor bij punt 2.</p> <p>Zie hiervoor bij punt 2.</p>
<p>4. Hogere geluidsschermen voor een beter woongenot.</p> <p>- Het verkeer op de toe en afritten blijft zichtbaar vanaf de huiskamers, keukens, tuinen en de slaapkamers. Dit geeft negatieve effecten op de gezondheid.</p> <p>- De schermen langs de zuidelijke toerit zouden daarom minimaal 4 tot 6 meter moeten zijn voor reductie van geluid, een betere luchtkwaliteit en</p>	<p>Zie bij 2.</p>

<p>een beter woongenot.</p>	
<p>5. Geluidswaarde binnenhuis. - De maximale dB(A) waarde binnenshuis is 33, hiervoor mag geen hogere waarde worden vastgesteld. Wordt verwezen naar wettelijke ventilatienorm. Met schermen van 4 tot 6 meter kan beter worden voldaan aan de wettelijke eisen met betrekking tot het binnenmilieu van de woning.</p>	<p>Zie bij punt 3.</p>
<p>6 Beplanting langs geluidsschermen. Langs de geluidsschermen van de Peter Zuidlaan dient een groenblijvende beplanting te worden aangebracht.</p>	<p>Verwacht wordt dat realisatie van groene beplanting tegen de schermen niet mogelijk is. Als uit onderzoek blijkt dat groene beplanting in de vorm van Hedera Helix wel mogelijk is, zal deze beplanting eenmalig worden aangebracht.</p>

<b>Volgnummer: 50</b>		<b>Afzender:</b> Stichting Belangenbehartiging Borghoutspark Borghoutspark 6 5502 JZ VELDHOVEN	
<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>		<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>	
1 Als gevolg van de plannen krijgen de woningen aan het Borghoutspark een aanzienlijk hogere geluidsbelasting. De berekende waarden in het akoestisch onderzoek kloppen niet. Het geluidniveau na ombouw van de A2 is hoger dan voor de ombouw, door het reflecteren van geluid via de hogere pijpschermen over de lagere roestschermen.		In overeenstemming met de Wet geluidhinder zijn de akoestische onderzoeken, zowel voor de Randweg Eindhoven als voor de aansluiting Meerenakkerweg, uitgevoerd met een gevalideerd rekenmodel. Ter voorkoming van reflectie van geluid door de hogere pijpschermen zijn deze, overeenkomstig het geluidmodel, absorberend uitgevoerd bij de realisatie van de Randweg Eindhoven.	
2 De onderbreking van de geluidsschermen ten behoeve van de toe- en afritten moet zo kort mogelijk zijn.		Er is een onderbreking in de bestaande geluidschermen nodig om de toe- en afritten te kunnen maken. Om dit te compenseren zijn schermen langs de toe- en afrit gepland met eenzelfde hoogte als de schermen waarop ze aansluiten. De schermen worden conform richtlijn over een bepaalde lengte overlappend opgesteld. De schermen zijn ontworpen volgens de richtlijnen uit de GCW-richtlijn van CROW.	
3 De geplande schermen langs de toe- en afrit moeten niet 2 meter, maar 6 meter zijn net als in Waalre en net als daar beplant worden met klimop.		In overeenstemming met de Wet geluidhinder is, voor de woningen waar sprake is van een toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer door het voorgenomen project, onderzocht of het treffen van maatregelen doelmatig is (dit is een kosten-baten afweging). In dit project leidt dit tot de in het OTB genoemde geluidmaatregelen: nieuw te plaatsen schermen ter compensatie van de onderbreking als inpassingsmaatregel van de westelijke toe- en afrit van de aansluiting Meerenakkerweg/Heistraat en toepassen van een wegdek met minimaal de akoestische kwaliteiten van tweelaags zeer open asfalt beton over een lengte van circa 370 m op de westelijke toerit en circa 230 m op de westelijke afrit. Verdergaande maatregelen zijn niet doelmatig. Verwacht wordt dat realisatie van groene beplanting tegen de schermen niet mogelijk is. Als uit onderzoek blijkt dat groene beplanting in de vorm van Hedera Helix wel mogelijk is, zal deze beplanting eenmalig worden aangebracht.	
4 Groenblijvende beplanting absorbeert het geluid gedeeltelijk en is visueel beter. Ook voorkomt dit graffiti.		Het absorberend uitvoeren van schermen aan de bewonerszijde is, nog afgezien of dat door groenblijvende beplanting wordt bereikt, niet nodig, omdat zich geen geluidbron tussen de woningen en	

	<p>de schermen bevindt. Verwacht wordt dat realisatie van groene beplanting tegen de schermen niet mogelijk is. Als uit onderzoek blijkt dat groene beplanting in de vorm van Hedera Helix wel mogelijk is, zal deze beplanting eenmalig worden aangebracht.</p>
--	--

<p><b>Volgnummer: 51</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>
<p>1 Het doorgaande fietspad kan komen te vervallen of worden gereduceerd tot een onverplicht fietspad zonder snorfietsen.</p>	<p>Het fietspad en de rotonde Heerbaan (straks kruispunt) maken geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit.</p> <p>Het ontwerp van het verdiepte kruispunt in de Heerbaan / Noord-Brabantlaan stelt randvoorwaarden aan het ontwerp van de aansluitende wegen. Het ontwerp van de Heistraat is hierop afgestemd. Door de verdiepte ligging van het kruispunt en de gekozen oplossing waarbij de fietsbruggen aan een hoge pylon zijn opgehangen, zouden de aansluitende fietspaden langs de Heistraat, evenals langs de andere toeleidende wegen naar het verdiepte kruispunt, half-verhoogd (op talud of op palen) uitgevoerd moeten worden.</p> <p>De verlegging van de (aansluiting van de) Kruisstraat en de Peter Zuidlaan op de Heistraat (inclusief de rotonde bij de aansluiting van de Kruisstraat op de Peter Zuidlaan), maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit. Deze verlegging past niet binnen het geldende bestemmingsplan. Om deze ontwikkeling planologisch mogelijk te maken, zal door de gemeente Veldhoven een afzonderlijke procedure tot herziening van het bestemmingsplan worden gestart. In het kader van die procedure zal worden bezien of, en zo ja welke maatregelen er genomen moeten worden ten behoeve van de nabij gelegen woningen. Ook zal het definitieve ontwerp afhangen van het verloop van die bestemmingsplanprocedure.</p>
<p>2 Geluidsoverlast tegengaan door afscherming van geluid richting de wijk en bewoners nabij de nieuw geplande rotonde.</p>	<p>Zie onder punt 1.</p>

<p><b>Volgnummer: 52</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>
<p>1 Door het afsluiten van de toe- en afritten op de Noord-Brabantlaan/Heerbaan wordt problematiek verlegd naar de Meerhovendreef, die niet is uitgerust om zoveel verkeer te verwerken (midden in woonwijk, verkeersluw, kindvriendelijk).</p>	<p><b>De Meerhovendreef maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit.</b></p> <p>De Meerhovendreef (tussen Sliffertsestraat en Grasdreef) is in de referentiesituatie al een ontsluitingsweg met een aanzienlijke hoeveelheid verkeer. In het voorkeursalternatief is de toename hier 15%. Met een ontsluitingsweg met 2x2 rijstroken is verkeerskundig gezien geen sprake van een probleem op de Meerhovendreef.</p> <p>Een wijk met een omvang van Meerhoven heeft een primaire ontsluitingsweg nodig om het verkeer te kunnen afwikkelen. Al in het globale bestemmingsplan van de wijk Meerhoven (1997) is de Meerhovendreef hiervoor aangewezen. In het uitwerkingsplan Grasrijk/Land Forum (2001) is de Meerhovendreef vastgesteld als een weg met maximaal 4 rijstroken, waardoor een behoorlijke hoeveelheid verkeer verwerkt kan en mag worden.</p> <p>In overleg met de werkgroep Infra Meerhoven zal de gemeente Eindhoven de inpassing van de Meerhovendreef bekijken, om overlast zoveel mogelijk te voorkomen en een verkeersveilige situatie te creëren. De inrichting van de Meerhovendreef mag dan nog niet bekend zijn, wel is duidelijk dat het uitgangspunt een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur is.</p>
<p>2 Verkeer van en naar Lievendaal moet vanaf de N2 omrijden via de Meerenhovendreef, de Heerbaan/Heerrotonde (2-baans 70km-weg) zal niet meer worden gebruikt.</p>	<p>Verkeer vanuit Eindhoven/Noord-Brabantlaan kan in het voorkeursalternatief geen gebruik meer maken van de aansluiting N2 ter hoogte van de Noord-Brabantlaan. De verwachting is dat dit verkeer gebruik zal maken van diverse alternatieve routes om de N2 te bereiken. Richting Den Bosch zal vooral de Tilburgseweg worden gebruikt. Richting zuiden is de nieuwe aansluiting Meerenakkerweg een alternatief. Een deel van het verkeer zal inderdaad ook via Meerhoven naar de aansluiting Veldhoven rijden.</p>

	<p>De Heerbaan blijft ook na realisatie van het project een drukke verkeersweg. Verkeer uit Veldhoven zal nog steeds de Heerbaan gebruiken als belangrijke ontsluitingsweg. Daarnaast is de Heerbaan een belangrijke verbinding tussen Eindhoven en Veldhoven. Door realisatie van het voorkeursalternatief zal de hoeveelheid verkeer op de Meerhovendreef stijgen. Op het westelijk deel (Grasdreef-Grasbaan) bedraagt de toename ongeveer 7%.</p> <p>Een deel van het verkeer uit de wijk Lievendaal zal straks gebruik moeten maken van een andere route naar de N2. In plaats van de aansluiting Noord-Brabantlaan te nemen zal men gebruik gaan maken van de aansluiting centrum (via de Tilburgseweg) of de nieuwe aansluiting Meerenakkerweg. Voor een deel van het verkeer zal dit extra reistijd en afstand tot gevolg hebben. In totaliteit biedt de Ontvlechtingvariant echter voor het verkeer een kortere reistijd en afstand.</p>
<p>3 Beter alternatief: behouden bestaande op- en afritten en maken van een aansluiting op Meerhovendreef. Ontkoppeling Noordbrabantlaan is onbegrijpelijk.</p>	<p>Ontvlechting bij de Noord-Brabantlaan is noodzakelijk, omdat anders te veel kruispunten (met verkeerslichten) op een te korte afstand van elkaar liggen. In de "Ontvlechtingvariant" zijn er 3 kruispunten met verkeerslichten minder dan in de referentiesituatie (2 kruisingen ter hoogte van de op- en afritten, 1 kruispunt ter hoogte van de McDonald's). Als de bestaande vormgeving van de aansluiting Noord-Brabantlaan wordt gehandhaafd, ontstaan op termijn afwikkelingsproblemen op de Noord-Brabantlaan.</p>



<p><b>Volgnummer: 53</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>
<p>1 Aansluiting Meerenakkerweg op N2/A2 leidt tot toename verkeer en daardoor hogere geluidshinder (aantasting woongenot). Dit wordt verergerd door deels weghalen/verlagen van geluidswering.</p>	<p>Er is inderdaad sprake van een toename van de hoeveelheid verkeer op de N2 tussen de aansluiting Meerenakkerweg en de aansluiting Veldhoven Zuid. Bij de bepaling van de effecten op geluid is hiermee rekening gehouden.</p> <p>In overeenstemming met de Wet geluidhinder is, voor de woningen waar sprake is van een toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer door het voorgenomen project, onderzocht of het treffen van maatregelen doelmatig is (dit is een kosten-baten afweging). In dit project leidt dit tot de in het OTB genoemde geluidmaatregelen: nieuw te plaatsen schermen ter compensatie van de onderbreking als inpassingsmaatregel van de westelijke toe- en afrit van de aansluiting Meerenakkerweg/Heistraat en toepassen van een wegdek met minimaal de akoestische kwaliteiten van tweelaags zeer open asfalt beton over een lengte van circa 370 m op de westelijke toerit en circa 230 m op de westelijke afrit. Verdergaande maatregelen zijn niet doelmatig.</p>
<p>2 Aansluiting Meerenakkerweg op N2/A2 leidt tot toename van verkeer en daardoor extra vervuiling (aantasting woongenot).</p>	<p>Er is inderdaad sprake van een toename van de hoeveelheid verkeer op de N2 tussen de aansluiting Meerenakkerweg en de aansluiting Veldhoven Zuid.</p> <p>Het project N2 Meerenakkerweg is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen, zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen zowel voor als na de openstelling van de weg voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. In het kader van het NSL wordt de luchtkwaliteit bovendien jaarlijks gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat sprake is van een (dreigende) grenswaardenoverschrijding, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen. Dit zorgt ervoor dat in heel Nederland tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer.</p>

	<p>Voor meer informatie over luchtkwaliteit en het NSL verwijzen wij naar de algemene toelichting in deze reactienota.”</p> <p>In het MER zijn de resultaten samengevat en de verantwoording van de daaruit gemaakte keuze voor de Ontvlechtingsvariant is in het Tracébesluit onderbouwd. Het Tracébesluit voldoet aan de wettelijke eisen voor de volksgezondheid en veiligheid.</p>
--	--

<p>3 Waardedaling van pand door hogere geluidswaarde en vervuiling. Participant stelt voor dat RWS zijn pand koopt zodat hij op een rustigere locatie kan gaan wonen.</p>	<p>Belanghebbenden die menen door de maatregelen vanwege het project en bijbehorende werkzaamheden nadeel te ondervinden kunnen in aanmerking komen voor vergoeding van de geleden schade. Een verzoek om schadevergoeding kan op grond van artikel 20d van de Tracéwet na vaststelling van het Tracébesluit bij de minister worden ingediend. Meer informatie is te vinden op <a href="http://www.rijkswaterstaat.nl/rws-loket/schade_verhalen/nadeelcompensatie">http://www.rijkswaterstaat.nl/rws-loket/schade_verhalen/nadeelcompensatie</a>.</p>
---	---

<b>Volgnummer: 54</b>		<b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie	
<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>		<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>	
1 Ontkoppeling van Hurksestraat - Noordbrabantlaan is effectiever dan ontkoppelen N2 - Noordbrabantlaan. Bij laatste vormt uitrijdend verkeer Hurksestraat een probleem.		<p>Het ontkoppelen van de Hurksestraat op de Noord-Brabantlaan is onderzocht. Hieruit is gebleken dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De bereikbaarheid van de detailhandel aan de Hurksestraat vanuit Eindhoven en Veldhoven aanzienlijk achteruit gaat;</li> <li>• Verkeer van en naar de detailhandel dan deels gebruik gaat maken van de straten door woonbuurt 't Ven om op de Noord-Brabantlaan te komen.</li> </ul> <p>De gemeente Eindhoven vindt bovenstaande een ongewenste situatie.</p>	
2 Geluidswerende schermen langs oostzijde N2 (volledig plangebied) moeten worden doorgetrokken.		<p>In overeenstemming met de Wet geluidhinder is, voor de woningen waar sprake is van een toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer door het voorgenomen project, onderzocht of het treffen van maatregelen doelmatig is (dit is een kosten-baten afweging). In dit project leidt dit tot de in het OTB genoemde geluidmaatregelen: nieuw te plaatsen schermen ter compensatie van de onderbreking als inpassingsmaatregel van de westelijke toe- en afrit van de aansluiting Meerenakkerweg/Heistraat en toepassen van een wegdek met minimaal de akoestische kwaliteiten van tweelaags zeer open asfalt beton over een lengte van circa 370 m op de westelijke toerit en circa 230 m op de westelijke afrit. Verdergaande maatregelen, zoals met name langs de oostzijde N2, zijn niet doelmatig.</p>	

<p><b>Volgnummer: 55</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>
<p>1 Er wordt geen rekening gehouden met veiligheid in de omliggende wijken. Lagere overheid is een Spilcentrum (school) aan het ontwikkelen naast de geplande op- en afrit.</p>	<p><b>Het Spilcentrum maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit.</b></p> <p>Het college van B&amp;W van de gemeente Eindhoven heeft in 2006 een onderzoek ingesteld naar de ruimtelijke en financiële mogelijkheden voor het verplaatsen van het volledige Spilcentrum; dit in verband met de beperkingen van de huidige locatie. In samenspraak met belanghebbenden (Spilcentrum, ouders en buurtbewoners) is de locatiekeuze voor het nieuwe Spilcentrum tot stand gekomen. Bij de besluitvorming rondom de locatiekeuze heeft onder andere de autobereikbaarheid van het Spilcentrum een belangrijke rol gespeeld. Dit gezien de bestaande bereikbaarheidsproblematiek van de school, en de vele klachten van onveilige situaties bij het halen en brengen van de kinderen. De uiteindelijk gekozen locatie Hooghlanden (locatie aan de Meerhovendreef) is vanuit Grasrijk-Oost goed bereikbaar per voet en fiets en via de Meerhovendreef goed bereikbaar per auto.</p>
<p>2 Er wordt geen rekening gehouden met het feit dat er een afrit gepland wordt door een, op dit moment, verkeersluwe woonwijk.</p>	<p><b>De inrichting van de wijk Meerhoven maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit.</b></p> <p>De wijk Meerhoven is inderdaad opgezet als verkeersluwe woonwijk. Deze opzet van de wijk blijft gehandhaafd.</p> <p>Een wijk met een omvang van Meerhoven heeft echter een primaire ontsluitingsweg nodig om het verkeer te kunnen afwikkelen. Al in het globale bestemmingsplan van de wijk Meerhoven (1997) is de Meerhovendreef hiervoor aangewezen. In het uitwerkingsplan Grasrijk/Land Forum (2001) is de Meerhovendreef vastgesteld als een weg met maximaal 4 rijstroken, waardoor een behoorlijke hoeveelheid verkeer verwerkt kan en mag worden.</p> <p>In overleg met de werkgroep Infra Meerhoven zal de gemeente Eindhoven de inpassing van de</p>

	<p>Meerhovendreef bekijken, om overlast zoveel mogelijk te voorkomen en een verkeersveilige situatie te creëren. De inrichting van de Meerhovendreef mag dan nog niet bekend zijn, wel is duidelijk dat het uitgangspunt een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur is.</p>
<p>3 Er wordt geen rekening gehouden met de lokale bereikbaarheid, onder meer naar De Hurk met de auto of fiets vanuit de woonwijken.</p>	<p>In het Tracébesluit is rekening gehouden met een aansluiting op het omliggende wegennet voor zowel gemotoriseerd als langzaam verkeer.</p>

<p><b>Volgnummer: 56</b></p>		<p><b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>	
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p>		<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>	
<p>1 Het geplande fietspad door 't Slot met aansluiting op fietspad achter Verdaat kan komen te vervallen of worden gereduceerd tot een onverplicht fietspad zonder snorfietsen. Dit ivm handhaving snorfietzers en wens om doodlopende straat te behouden.</p>		<p>De verlegging van de (aansluiting van de) Kruisstraat en de Peter Zuidlaan op de Heistraat (inclusief de rotonde bij de aansluiting van de Kruisstraat op de Peter Zuidlaan), maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit.</p> <p>Deze verlegging past niet binnen het geldende bestemmingsplan. Om deze ontwikkeling planologisch mogelijk te maken, zal door de gemeente Veldhoven een afzonderlijke procedure tot herziening van het bestemmingsplan worden gestart. In het kader van die procedure zal worden bezien of, en zo ja welke maatregelen er genomen moeten worden ten behoeve van de nabij gelegen woningen. Ook zal het definitieve ontwerp afhangen van het verloop van die bestemmingsplanprocedure.</p>	
<p>2 Geluidsoverlast tegengaan door afscherming van geluid richting de wijk 't Slot en bewoners nabij de nieuw geplande rotonde.</p>		<p>De rotonde maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit.</p> <p>Er is een akoestisch onderzoek uitgevoerd in opdracht van de gemeente Eindhoven door bureau Ardea gedateerd september 2010. Er is zelfs sprake van geluidsafname indien een combinatie van een geluidreducerende deklaag en verhoogde wallen (waarover het fietspad loopt) worden gerealiseerd. Bij het ontwerp van de Hovenring is dat het geval op alle hoeken van het kruispunt. Zie verder onder 1.</p>	

<b>Volgnummer: 57</b>		<b>Afzender:</b> Provincie Noord-Brabant Postbus 90151 5200 MC 's-HERTOGENBOSCH	
<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>		<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>	
1 Dat er geen effecten optreden op de waterkwaliteit is niet onderbouwd. Projects specifiek dient te worden aangegeven of het run-off water van de weg kan leiden tot extra verontreiniging van het grondwater en welke maatregelen eventueel worden getroffen om dit te voorkomen. In de MER zijn de maatregelen niet aangegeven.		Er is slechts een beperkte toename van het verharde oppervlak en daarmee ook een zeer geringe toename van de verontreinigingen door het run-off water. De verontreinigingen zullen bij het uitzakken worden vastgehouden en het grondwater niet bereiken. Extra maatregelen zijn daarom niet nodig.	
2 Met een juiste toepassing van bouwmaterialen en wegmeubilair kan een zwaardere belasting van de grondwaterkwaliteit als gevolg van verminderde uitloging worden voorkomen. Verzoek om dit als aspect in de realisatie mee te nemen.		Rijkswaterstaat onderschrijft de doelstellingen van de Europese Kaderrichtlijn Water om de waterkwaliteit te verbeteren. Bij het opstellen van de specificaties voor het uit te voeren werk zullen daarom ook aanvullende eisen worden opgenomen voor een duurzame en milieuvriendelijke oplossing. Dit houdt in dat ook voor een juiste toepassing van bouwmaterialen en wegmeubilair moet worden gekozen.	



<b>Volgnummer: 58</b>	<b>Afzender:</b> Gemeenteraadsfractie SP p/a Frankrijkstraat 82 5622 AH EINDHOVEN  Gemeenteraadsfractie Lijst Pim Fortuyn p/a Brussellaan 15 5682TA EINDHOVEN  Gemeenteraadsfractie Trots op Nederland p/a Grasboom 2 5658 GT EINDHOVEN
<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
Reacties zijn eensluidend aan zienswijze nummer 41	Zie voor beantwoording bij zienswijze nummer 41

<b>Volgnummer: 59</b>		<b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie	
<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>		<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>	
1 Verkeersdrukke op de Meerhovendreef zal flink toenemen. De getallen in MER bijlage B zijn niet realistisch. De aansluiting zal naast verkeer naar Meerhoven ook verkeer aantrekken dat nu gebruik maakt van de afrit Veldhoven-Zuid en verkeer richting Flight Forum.		Inspreker heeft het over een verkeerstoename op de Meerhovendreef. De hoeveelheid verkeer op de Meerhovendreef tussen Grasbaan en Grasdreef zal ten gevolge van het project toenemen met ongeveer 7%. Op de Meerhovendreef tussen Grasdreef en Sliffertsestraat bedraagt de toename ongeveer 15%. Verkeer richting Flight Forum zal voor het overgrote deel gebruik blijven maken van de aansluiting Eindhoven Airport. Slechts een klein deel zal via de Meerhovendreef naar Flight Forum rijden. Dat is, zij het in wat beperktere mate, ook al het geval in de referentiesituatie. Uit de modelberekeningen blijkt de aansluiting op de N2 via de Meerhovendreef geen alternatief is voor verkeer dat in de referentiesituatie via aansluiting Veldhoven Zuid rijdt.	
2 Inrichting van/aanpassingen aan de Meerhovendreef (door gemeente Eindhoven) zijn nog niet bekend. Het is onacceptabel dat dit twee losse projecten zijn, een gefundeerde visie kan pas gegeven worden als het totaalplaatje bekend is.		<p><b>De inpassing van de Meerhovendreef maakt inderdaad geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit.</b></p> <p>Het TB/MER "N2 aansluitingen Meerenakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan" en de inrichting van de Meerhovendreef zijn procedureel twee gescheiden trajecten. Maar de gemeente Eindhoven en Rijkswaterstaat hebben nauw contact over de afstemming van beide trajecten.</p> <p>De gemeente Eindhoven gaat echter met de werkgroep Infra Meerhoven, met belanghebbenden, in overleg over de inpassingen van de Meerhovendreef, om de overlast als gevolg van de ontvlechte aansluiting zoveel mogelijk te voorkomen en een verkeersveilige situatie te creëren. De inrichting van de Meerhovendreef mag dan nog niet bekend zijn, wel is duidelijk dat het uitgangspunt een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur is.</p>	
3 Bij aankoop van de woning was de aansluiting op de A2/N2 niet in het bestemmingsplan opgenomen. Het autoluwe en groene karakter van de wijk Grasrijk (Eindhoven) wordt door aanleg van de aansluiting teniet gedaan.		<p><b>De opzet van de wijk Meerhoven maakt geen onderdeel uit van het onderhavige Tracébesluit.</b></p> <p>Ten tijde van de verkoop van de eerste woningen in Meerhoven heeft het globale bestemmingsplan Meerhoven ter inzage gelegen en is in dat jaar (1997) ook vastgesteld. In dit plan is de</p>	

	<p>Meerhovendreef aangewezen als primaire ontsluitingsweg voor de wijk Meerhoven. Dit om het verkeer van de wijk af te wikkelen.</p> <p>In het uitwerkingsplan Grasrijk/Land Forum (2001) is de Meerhovendreef vastgesteld als een weg met maximaal 4 rijstroken, waardoor een behoorlijke hoeveelheid verkeer verwerkt kan en mag worden.</p> <p>Het beeld is ontstaan dat het realiseren van de Ontvlechtingvariant in strijd zou zijn met het gewenste autoluwe karakter van de wijk. Dit beeld is echter niet correct: een hoge verkeersintensiteit op de gebiedsontsluitingswegen van de wijk – waaronder de Meerhovendreef – doet niets af aan het autoluwe karakter van de wijk zelf.</p> <p>In de principes van Duurzaam Veilig – een uitgangspunt in de verkeerskundige opzet in Meerhoven – wordt het bundelen van verkeersstromen op wegen die daarvoor bedoeld en ontworpen zijn – de gebiedsontsluitingswegen – juist als middel gehanteerd om de achterliggende woonstraten autoluw te houden.</p>
<p>4 Een toename van het verkeer zal leiden tot meer geluidsoverlast en als gevolg hiervan een aantasting van het woongenot en waardedaling van de woning.</p>	<p>Belanghebbenden die menen door de maatregelen vanwege het project en bijbehorende werkzaamheden nadeel te ondervinden kunnen in aanmerking komen voor vergoeding van de geleden schade. Een verzoek om schadevergoeding kan op grond van artikel 20d van de Tracéwet na vaststelling van het Tracébesluit bij de minister worden ingediend. Meer informatie is te vinden op <a href="http://www.rijkswaterstaat.nl/rws-loket/schade_verhalen/nadeelcompensatie">http://www.rijkswaterstaat.nl/rws-loket/schade_verhalen/nadeelcompensatie</a></p>
<p>5 Een toename van het verkeer zal leiden tot meer luchtvervuiling en als gevolg hiervan een aantasting van het woongenot en waardedaling van de woning.</p>	<p>Het project N2 Meerenakkerweg is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen, zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen zowel voor als na de openstelling van de weg voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. In het kader van het NSL wordt de luchtkwaliteit bovendien jaarlijks gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat sprake is van een (dreigende) grenswaardenoverschrijding, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen. Dit zorgt ervoor dat in heel Nederland tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer.</p> <p>Voor meer informatie over luchtkwaliteit en het NSL</p>

	verwijzen wij naar de algemene toelichting in deze reactienota.”
--	--

<p><b>Volgnummer: 60</b></p>		<p><b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>	
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p>		<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>	
<p>1 Voorkeur voor variant DUO. Dit komt overeen met situatie Meerhovendreef-Oost zoals geschetst in 2004 (aankoop woning).</p>		<p>Ten tijden van de verkoop van de eerste woningen in Meerhoven heeft het globale bestemmingsplan Meerhoven ter inzage gelegen en is in dat jaar (1997) ook vastgesteld. In dit plan is de Meerhovendreef aangewezen als primaire ontsluitingsweg voor de wijk Meerhoven. Dit om het verkeer van de wijk af te wikkelen.</p> <p>In het uitwerkingsplan Grasrijk/Land Forum (2001) is de Meerhovendreef vastgesteld als een weg met maximaal 4 rijstroken, waardoor een behoorlijke hoeveelheid verkeer verwerkt kan en mag worden.</p> <p>De voorkeur van de indiener voor de DUO-variant wordt voor kennisgeving aangenomen.</p>	
<p>2 Aannee in OTB/MER dat Landforum-Oost wordt ontsloten via Meerhovendreef-Oost is onjuist (oorspronkelijke ontsluiting via Noord-Brabantlaan). Hierdoor een verkeerd beeld van de toename verkeersintensiteit op de Meerhovendreef-Oost.</p>		<p>De indiener verwijst voor de ontsluiting van Grasrijk en Land Forum naar een eerste globale verkavelingsopzet van de wijk Grasrijk uit 2002. Bij nadere uitwerking van de plannen voor deze wijk zijn diverse zaken gewijzigd ten opzichte van deze eerste opzet, waaronder de ontsluiting van de wijk Grasrijk-oost en Land Forum.</p> <p>De referentiesituatie 2020 in het OTB/MER is gebaseerd op de meest recente plannen, waarbij Grasrijk-oost via de Nieuwe Sliffertsestraat wordt aangesloten op de Oude Sliffertsestraat. Land Forum wordt direct aangesloten op de Oude Sliffertsestraat (conform Masterplan Meerhoven 1997). Kortom: in de referentiesituatie 2020 vindt de ontsluiting van Grasrijk-oost en Land Forum plaats via de Oude Sliffertsestraat, Meerhovendreef, Grasdreef naar de Noord-Brabantlaan. Dus niet via de verbinding langs de McDonald's. In de verkeersstudie is gerekend met bovenstaand beschreven ontsluiting van Land Forum.</p>	

<p>3 Is bij de berekening van de toename verkeersintensiteit Meerendreef-Oost het verleggen van de aansluiting van de McDonald's via de Meerendreef-Oost meegenomen (variant Ontvlechting)? Er zal overlast ontstaan van verkeer naar de McDrive tot tenminste 01.00 uur.</p>	<p>Eventuele overlast als gevolg van de ruime openingstijden van de McDonald's valt niet binnen onderhavig Tracébesluit.</p> <p>In het verkeersonderzoek is ook het verleggen van de aansluiting van de McDonald's naar de Meerhovendreef meegenomen.</p>
<p>4 Bij het akoestisch onderzoek (variant Ontvlechting) is geen rekening gehouden met geluidsoverlast van verkeer op de Meerhovendreef-Oost. Hierdoor ontstaat een onjuiste weergave van de geluidsbelasting op woning aan Grasveld (Eindhoven) en een onjuiste weergave van voor- en nadelen van variant DUO en Ontvlechting.</p>	<p>In het OTB aansluiting Meerenakkerweg is de geluidbelasting van het project onderzocht. Ter verduidelijking zal in het Tracébesluit kaartmateriaal met geluidcontouren worden opgenomen.</p>

<p><b>Volgnummer: 61</b></p>		<p><b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>	
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p>		<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>	
<p>1 Aansluiting Meerhovendreef op N2 zal voor veel extra verkeer zorgen in de woonwijk Graswijk. Dit door ont koppeling op- en afritten bij Noord-Brabantlaan en het vrachtverkeer richting (beoogd) bedrijventerrein Habraken (Veldhoven).</p>		<p>Van het verkeer op de Meerhovendreef (tussen Grasdreef en Sliffertsestraat) is ongeveer de helft "bestemmingsverkeer". Hierbij is ervan uitgegaan dat verkeer op de Noord-Brabantlaan, Heerbaan en verkeer op de Meerhovendreef ten oosten van de Traverse geen bestemmingsverkeer meer is.</p> <p>Alle overige verkeer op de Meerhovendreef is vooral afkomstig van de Heerbaan en de Meerhovendreef ten oosten van de Traverse. Voor het grootste deel is dit verkeer dat een herkomst of bestemming in Veldhoven heeft.</p>	
<p>2 Een maximum snelheid van 50 km/uur zal in de praktijk niet worden gerealiseerd door verkeer dat net van de snelweg komt.</p>		<p><b>De inpassing van de Meerhovendreef maakt geen deel uit van het onderhavige Tracébesluit.</b></p> <p>In overleg met de werkgroep Infra Meerhoven, met belanghebbenden, zal de gemeente Eindhoven de inpassing van de Meerhovendreef bekijken, om overlast zoveel mogelijk te voorkomen en een verkeersveilige situatie te creëren. Hierbij zal gekozen worden voor een inrichting die past bij een gebiedontsluitingsweg 50 km/uur waardoor de maximum snelheid op natuurlijke wijze wordt afgedwongen.</p>	
<p>3 In het OTB ontbreekt de geprognosticeerde verkeersintensiteit op de verlengde Meerhovendreef.</p>		<p>De geprognosticeerde verkeersintensiteit op de verlengde Meerhovendreef bedraagt 13.800 motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag. Dit staat in de toelichting bij het Ontwerp-Tracébesluit op pagina 32.</p>	
<p>4 Het OTB en de gemeentelijke bestemmingsplannen (inpassing van de verlengde Meerhovendreef, gemeente Eindhoven) zijn dermate afhankelijk van elkaar dat een gescheiden zienswijzenprocedure niet mogelijk is. De impact van beide plannen en eventuele maatregelen mbt geluid, fijnstof en verkeersveiligheid baren zorgen.</p>		<p>De (O)TB/MER "N2 aansluitingen Meerenakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan" en de inrichting van de Meerhovendreef zijn procedureel twee gescheiden trajecten. Maar de gemeente Eindhoven en Rijkswaterstaat hebben nauw contact over de afstemming van beide trajecten.</p> <p>In het MER zijn de resultaten samengevat en de verantwoording van de daaruit gemaakte keuze voor de Ontvlechtingvariant is in het Tracébesluit onderbouwd. Het Tracébesluit voldoet aan de wettelijke eisen voor de volksgezondheid en</p>	

	veiligheid.
<p>5 De negatieve gevolgen van de verbindingsweg tav geluid, fijnstof en verkeersveiligheid worden gedeeld door gemeenten Eindhoven en Veldhoven (citaat uit rapport 'Meer met de A2').</p>	<p>In het MER N2 aansluitingen Noord-Brabantlaan en Meerenakkerweg/Heistraat zijn de milieueffecten inzichtelijk gemaakt van de DUO- en Ontvlechtingsvariant. Dit is een formele stap in de procedure die wordt doorlopen. Uit dit MER-rapport blijkt dat er geen overschrijdingen van de geldende normen voor geluidbelasting en luchtkwaliteit optreden.</p> <p>Het project N2 Meerenakkerweg is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen, zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen zowel voor als na de openstelling van de weg voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. In het kader van het NSL wordt de luchtkwaliteit bovendien jaarlijks gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat sprake is van een (dreigende) grenswaardenoverschrijding, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen. Dit zorgt ervoor dat in heel Nederland tijdig en blijvend wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer.</p> <p>Voor meer informatie over luchtkwaliteit en het NSL verwijzen wij naar de algemene toelichting in deze reactienota.”</p> <p>Binnen de OTB grenzen voldoet het ontwerp tevens aan de geldende ontwerprichtlijnen, waarmee de verkeersveiligheid gewaarborgd dient te zijn. Waar nodig zullen op het onderliggende wegennet, zoals het wegvak en de kruispunten Meerhovendreef, maatregelen worden getroffen om de verkeersveiligheid/oversteekbaarheid te verhogen. De mening over de "negatieve gevolgen van de verbindingsweg" wordt dan ook niet gedeeld.</p>



<p><b>Volgnummer: 62</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Buurtvereniging Grashoek (mede namens de projectgroep Géén A2 door Grasrijk) Grasstrook 42 5658 HG EINDHOVEN</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>
<p>1 Bewoners van de wijk Grasrijk zijn tot het gereedkomen van de Startnotitie niet betrokken bij de plannen. Bij de reactie op de Startnotitie is door de minister toegezegd dat de variant DUO als volwaardige oplossing in de MER zou worden meegenomen, zowel met als zonder aansluiting Hurksestraat op de Noord-Brabantlaan. De MER dient te worden aangepast.</p>	<p>Naar aanleiding van de inspraak op de startnotitie is in het MER het alternatief Meerenakkerweg (=DUO-variant) toegevoegd als volwaardige variant naast het voorkeursalternatief (de Ontvlechtigingsvariant). Deze twee alternatieven zijn op vergelijkbare wijzen in het MER onderzocht. Op basis van de resultaten uit het MER is echter geconcludeerd dat de voorkeur uitgaat naar de Ontvlechtigingsvariant. Deze voorkeursvariant is vervolgens nader uitgewerkt in het Tracébesluit.</p>
<p>2 De aspecten leefbaarheid, verkeersveiligheid en luchtkwaliteit zouden zwaarder moeten wegen in de afweging van de alternatieven van de MER. Het lichte verkeerskundige voordeel van de variant Ontvlechting weegt niet op tegen het grote voordeel van de variant DUO ten aanzien van de leefbaarheid van de wijk Grasrijk.</p>	<p>In het MER zijn de resultaten samengevat en de verantwoording van de daaruit gemaakte keuze voor de Ontvlechtigingsvariant is in het Tracébesluit onderbouwd. Het Tracébesluit voldoet aan de wettelijke eisen voor de volksgezondheid en veiligheid.</p>
<p>3 Vooruitlopend heeft de gemeente Eindhoven ook al een forse overschrijding van de geluidsbelasting voor het Spilcentrum toegestaan van 8 dB.</p>	<p>Allereerst dient te worden opgemerkt dat de locatie van het Spilcentrum geen onderdeel uitmaakt van het onderhavige Tracébesluit.</p> <p>In het kader van de bestemmingsplanprocedure Spilcentrum is de procedure Hogere Waarde gevoerd (Bron: SRE Milieudienst, Akoestisch onderzoek bouwplan Spilcentrum Grasrijk te Eindhoven d.d. juni 2007). Dit heeft uiteindelijk geleid tot het vaststellen van de hogere waarde van 56 dB. Voor zowel het bestemmingsplan als de hogere waarde is de Awb-procedure gevolgd. Eerst is er dan een ontwerp besluit en vervolgens wordt er een definitief besluit genomen. Beide besluiten hebben ter inzage gelegen en hebben opengestaan voor inspraak. Overigens is in de akoestische onderzoeken voor het onderhavige Tracébesluit geconstateerd dat er akoestisch nagenoeg geen verschillen waren tussen de diverse varianten (DUO- en Ontvlechtigingsvariant).</p>
<p>4 In de MER mist de randvoorwaarde dat de oplossingen geen nadelige effecten mogen</p>	<p>In het MER wordt getoetst aan de geldende wettelijke richtlijnen. Daarnaast heeft het college van</p>

<p>hebben op naburige (woon)gebieden.</p>	<p>B&amp;W van Eindhoven toegezegd in overleg te gaan met direct belanghebbenden over de inpassing van de Meerhovendreef. Hiervoor is de werkgroep Infra Meerhoven opgericht, die zich bezig gaat houden met het formuleren van maatregelen om de eventuele overlast zoveel mogelijk te beperken en een verkeersveilige inpassing te creëren.</p>
<p>5 De referentiesituatie in het onderliggende verkeersmodel dient aangepast te worden conform de planopzet voor de wijk Grasrijk van december 2002, zodat een juiste vergelijking kan worden gemaakt tussen beide varianten. In het plan van 2002 was voorzien in een ruimtelijke en planologische scheiding tussen Grasrijk en het oostelijke bedrijventerrein.</p>	<p>De indiener verwijst voor de ontsluiting van Grasrijk en Land Forum naar een eerste globale verkavelingsopzet van de wijk Grasrijk uit 2002. Bij nadere uitwerking van de plannen voor deze wijk zijn diverse zaken gewijzigd ten opzichte van deze eerste opzet, waaronder de ontsluiting van de wijk Grasrijk-oost en Land Forum.</p> <p>De referentiesituatie 2020 in het OTB/MER is gebaseerd op de meest recente plannen, waarbij Grasrijk-oost via de nieuwe Sliffertsestraat wordt aangesloten op de Oude Sliffertsestraat. Land Forum wordt direct aangesloten op de Oude Sliffertsestraat (conform Masterplan Meerhoven 1997). Kortom: in de referentiesituatie 2020 vindt de ontsluiting van Grasrijk-oost en Land Forum plaats via de Oude Sliffertsestraat, Meerhovendreef, Grasdreef naar de Noord-Brabantlaan. Dus niet via de verbinding langs de McDonald's. In de verkeersstudie is gerekend met bovenstaand beschreven ontsluiting van Land Forum.</p>
<p>6 De geluidseffecten op de Meerhovendreef-Oost moeten ook in de afweging tussen beide varianten worden meegenomen. Los hiervan moet de gemeente Eindhoven buiten het formele onderzoeksgebied van het OTB/MER additionele maatregelen 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 55dB(A) of aanpassingen doen aan de woningen zelf.</p>	<p>Zie ook onder 3. Er geldt binnen de Wet geluidhinder geen verplichting tot het treffen van maatregelen ten gevolge van wijzigingen op het onderliggend wegennet. Daarvoor geldt een bestuurlijke afweging die eerst gemaakt kan worden nadat de effecten in beeld zijn gebracht. De gemeente Eindhoven is reeds bezig de gevolgen van de Ontvlechtsvariant op het gebied van geluid voor de woningen in Meerhoven door te rekenen. Op basis van dit onderzoek zal bepaald worden of maatregelen noodzakelijk zijn.</p>
<p>7 In het verkeersmodel wordt uitgegaan van een spitsperiode van 2 uur, terwijl spitsperioden tegenwoordig langer duren. Het verkeersmodel moet worden aangepast op een langere spits. Ontwikkeling van het worst case scenario verkeersproductie wordt niet realistisch geacht, vooral ook omdat bouwplannen lang op zich laten wachten. Tot slot geeft het verkeersmodel onvoldoende duidelijk aan op welke wegvakken de verkeerscijfers betrekking hebben en ontbreekt essentiële informatie over de verkeersintensiteit</p>	<p>In de OTB/MER is uitgegaan van alle vastgestelde ontwikkelingen, zoals woningbouw, kantoren/bedrijven en infrastructuur. Deze ontwikkelingen zijn opgenomen in het verkeersmodel. De gemeenten Eindhoven en Veldhoven hanteren (nog steeds) als uitgangspunt dat deze ontwikkelingen in 2020 gerealiseerd zijn.</p> <p>Het SRE-verkeersmodel is een model dat standaard een 2-uursspits gebruikt. Dit is een landelijk geaccepteerde methode.</p> <p>In het MER zijn de resultaten van enkele wegen</p>

<p>op andere ontsluitingswegen, zoals de Grasbaan en de (Oude)Sliffertsestraat.</p>	<p>opgenomen. In het TB wordt duidelijk aangegeven op welke wegen de verkeersprognoses betrekking hebben.</p>
<p>8 De overzichtstekening in het OTB geeft een onjuist beeld van het woongebied Grasrijk. Deze kaart is naar schatting van 2003, waarbij slechts 50% van de wijk was bebouwd.</p>	<p>Deze constatering klopt, maar recenter kaartmateriaal was op het moment van opstellen niet voorhanden.</p>
<p>9 Het MER houdt geen rekening met de beoogde aansluiting op de N2 in relatie tot de ontwikkelingen rond het gebied Landelijk Strijp/BEA2. Ook is geen rekening gehouden met een nieuwe aansluiting op de A67 ten behoeve van de ontsluiting van Veldhoven-West.</p>	<p>De plannen voor zowel de aansluiting BEA2 als ook de aansluiting op de A67 zijn nog niet zo concreet dat deze ontwikkelingen in deze studie meegenomen kunnen worden. Over beide projecten is door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu nog geen formeel besluit genomen.</p>

<p><b>Volgnummer: 63</b></p>	<p><b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b></p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p>
<p>1 Moet een plan vooraf aan de geluidsnorm voldoen of dient de situatie na realisatie te voldoen? Meet op basis van nu geldende geluidsnormen de werkelijke geluidshinder. Bewoners hebben het idee dat de geluidshinder is toegenomen sinds de bouw.</p>	<p>Er worden geen metingen verricht en in het akoestisch onderzoek wordt, conform de Wet geluidhinder, uitgegaan van de Hogere Waarden die in het kader van het TB A2/A67 Randweg Eindhoven zijn verleend.</p> <p>De gebruikte rekenmethode in het akoestisch onderzoek is gebaseerd op de theoretische kennis over geluid en aangevuld met en geijkt aan een zeer grote hoeveelheid metingen. Hieruit blijkt dat voor geluid door wegverkeer, tot op afstanden die relevant zijn voor dit onderzoek, berekeningen en metingen goed overeenkomen. Bovendien kunnen voor toekomstige situaties geen metingen worden uitgevoerd.</p>
<p>2 Bestaande geluidsschermen aan buitenzijde N2 (Veldhoven) verhogen, zoals in Waalre bijvoorbeeld.</p>	<p>De schermen aan de buitenzijde van de N2 (parallelbanen) zijn uitgevoerd conform het TB A2/A67 Randweg Eindhoven.</p>
<p>3 Alle "overige weggedeelten van de toe- en afritten en de Meerhovendreef" voorzien van stil asfalt (dunne geluidsreducerende deklaag).</p>	<p>In overeenstemming met de Wet geluidhinder is, voor de woningen waar sprake is van een toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer na realisatie van het voorgenomen project, onderzocht of het treffen van maatregelen doelmatig is (dit is een kosten-baten afweging). In dit project leidt dit tot de in het OTB genoemde geluidmaatregelen: nieuw te plaatsen schermen ter compensatie van de onderbreking als inpassingsmaatregel van de westelijke toe- en afrit van de aansluiting Meerenakkerweg/Heistraat en toepassen van een wegdek met minimaal de akoestische kwaliteiten van tweelaags zeer open asfalt beton over een lengte van circa 370 m op de westelijke toerit en circa 230 m op de westelijke afrit. Verdergaande maatregelen zijn niet doelmatig.</p>
<p>4 De geluidsschermen langs op- en afritten moeten minstens 4 meter hoog worden (even hoog als langs N2), zodat verkeer onhoorbaar en onzichtbaar is.</p>	<p>Zie ook bij punt 3. Het is geen uitgangspunt en er is ook geen reden toe, om het vrachtverkeer aan het zicht te onttrekken.</p>
<p>5 Doorbreking huidige geluidsschermen</p>	<p>Er is een onderbreking in de bestaande</p>

<p>compenseren dmv hogere schermen langs de op- en afritten (zo'n 6 meter), zeker thv huidige schermen langs N2.</p>	<p>geluidsschermen nodig om de op- en afritten er tussen te passen. Om dit te compenseren zijn schermen langs de toe- en afrit gepland met eenzelfde hoogte als de schermen waarop ze aansluiten. De schermen zijn ontworpen volgens de richtlijnen uit de GCW-richtlijn van CROW.</p>
<p>6 Verkeer dient onzichtbaar te zijn voor de omgeving. Scherm langs Peter Zuidlaan dient minstens 4 meter hoog te zijn (vrachtwagens zijn hoger dan 2 meter).</p>	<p>Het 2 meter hoge scherm betreft een inpassingsmaatregel om de visuele hinder vanaf de Peter Zuidlaan te beperken. Het is geen uitgangspunt en er is ook geen reden toe, om het vrachtverkeer aan het zicht te onttrekken.</p>
<p>7 Kies voor zinvolle en aangename, in de omgeving passende begroeiing (bomen en begroeiing geluidsschermen) die het hele jaar een prettig aanzien heeft.</p>	<p>Voor de beplanting wordt aangesloten op het Inrichtingsplan Randweg Eindhoven (bouwstenen C, stadsboulevard). Verwacht wordt dat realisatie van groene beplanting tegen de schermen niet mogelijk is. Als uit onderzoek blijkt dat groene beplanting in de vorm van Hedera Helix wel mogelijk is, zal deze beplanting eenmalig worden aangebracht.</p>

<b>Volgnummer: 64</b>		<b>Afzender:</b> Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie	
4 eensluitende reacties.			
<b>Kernpunt(en) van de zienswijzen:</b>		<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>	
1 Moet een plan vooraf aan de geluidsnorm voldoen of dient de situatie na realisatie te voldoen? Meet op basis van nu geldende geluidsnormen de werkelijke geluidshinder. Bewoners hebben het idee dat de geluidshinder is toegenomen sinds de bouw.		Er worden geen metingen verricht en in het akoestisch onderzoek wordt, conform de Wet geluidhinder, uitgegaan van de Hogere Waarden die in het kader van het TB A2/A67 Randweg Eindhoven zijn verleend.  De gebruikte rekenmethode in het akoestisch onderzoek is gebaseerd op de theoretische kennis over geluid en aangevuld met en geijkt aan een zeer grote hoeveelheid metingen. Hieruit blijkt dat voor geluid door wegverkeer, tot op afstanden die relevant zijn voor dit onderzoek, berekeningen en metingen goed overeenkomen. Bovendien kunnen voor toekomstige situaties geen metingen worden uitgevoerd.	
2 Bestaande geluidsschermen aan buitenzijde N2 (Veldhoven) verhogen, zoals in Waalre bijvoorbeeld.		De schermen aan de buitenzijde van de N2 (parallelbanen) zijn uitgevoerd conform het Tracébesluit A2/A67 Randweg Eindhoven.	
3 Alle "overige weggedeelten van de toe- en afritten en de Meerhovendreef" voorzien van stil asfalt (dunne geluidsreducerende deklaag).		In overeenstemming met de Wet geluidhinder is, voor de woningen waar sprake is van een toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer na realisatie van het voorgenomen project, onderzocht of het treffen van maatregelen doelmatig is (dit is een kosten-baten afweging). In dit project leidt dit tot de in het OTB genoemde geluidmaatregelen: nieuw te plaatsen schermen ter compensatie van de onderbreking als inpassingsmaatregel van de westelijke toe- en afrit van de aansluiting Meerenakkerweg/Heistraat en toepassen van een wegdek met minimaal de akoestische kwaliteiten van tweelaags zeer open asfalt beton over een lengte van circa 370 m op de westelijke toerit en circa 230 m op de westelijke afrit. Verdergaande maatregelen zijn niet doelmatig.	
4 De geluidsschermen langs op- en afritten moeten minstens 4 meter hoog worden (even hoog als langs N2), zodat verkeer onhoorbaar en onzichtbaar is.		Het voldoen aan grenswaarden c.q. hogere waarde betekent niet dat verkeer onhoorbaar is. Het is geen uitgangspunt en er is ook geen reden toe, om het vrachtverkeer aan het zicht te onttrekken.	
5 Doorbreking huidige geluidsschermen		Er is een onderbreking in de bestaande	

<p>compenseren dmv hogere schermen langs de op- en afritten (zo'n 6 meter), zeker thv huidige schermen langs N2.</p>	<p>geluidschermen nodig en de toe- en afritten er tussen te plaatsen. Om dit te compenseren zijn schermen langs de toe- en afrit gepland met eenzelfde hoogte als de schermen waarop ze aansluiten. De schermen zijn ontworpen volgens de richtlijnen uit de GCW-richtlijn van CROW.</p>
<p>6 Wat is het verschil in betekenis tussen een "infrastructurele maatregel" (geluidsschermen langs op- en afritten) en "inpassingsmaatregel" (scherm langs Peter Zuidlaan).</p>	<p>Een infrastructurale maatregel (geluidschermen langs op- en afrit) betreft maatregelen die, als gevolg van uitgevoerd akoestisch onderzoek, noodzakelijk en doelmatig zijn. De inpassingsmaatregel (scherm langs de Peter Zuidlaan) betreft een maatregel die uit het oogpunt van verkeersveiligheid (verblinding door tegemoetkomend verkeer) noodzakelijk is.</p>
<p>7 Scherm langs Peter Zuidlaan dient minstens 4 meter hoog te zijn (vrachtwagens zijn hoger dan 2 meter), zowel voor geluid als visuele afscherming.</p>	<p>Het 2 meter hoge scherm betreft een inpassingsmaatregel om de visuele hinder vanaf de Peter Zuidlaan te beperken: verblinding van verkeer op de Peter Zuidlaan door verkeer op de oprit wordt hierdoor tegengegaan. Het is geen uitgangspunt en er is ook geen reden toe, om het vrachtverkeer aan het zicht te onttrekken.</p>
<p>8 Kies voor zinvolle en aangename, in de omgeving passende begroeiing (bomen en begroeiing geluidsschermen) die het hele jaar een prettig aanzien heeft.</p>	<p>Voor de beplanting wordt aangesloten op het Inrichtingsplan Randweg Eindhoven (bouwstenen C, stadsboulevard). Verwacht wordt dat realisatie van groene beplanting tegen de schermen niet mogelijk is. Als uit onderzoek blijkt dat groene beplanting in de vorm van Hedera Helix wel mogelijk is, zal deze beplanting eenmalig worden aangebracht.</p>

## 2 Afkortingen

CROW	Nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte
dB	Decibel
ETW	Erftoegangsweg
GCW-richtlijn	Richtlijn Geluidbeperkende Constructies langs Wegen
m.e.r.	Milieueffectrapportage
MER	Milieu Effect Rapport
MMA	Meest Milieuvriendelijk Alternatief
NO <sub>2</sub>	Stikstofdioxide
NO <sub>x</sub>	Stikstofoxiden
OTB	Ontwerp-Tracébesluit
PM <sub>10</sub>	Fijnstof
TB	Tracébesluit
IenM	(Minister(ie) van) Infrastructuur en Milieu
VCP	Verkeerscirculatieplan
Wgh	Wet geluidhinder
ZOAB	Zeer open asfalt beton (wegverharding met een open structuur)





### 3 Begrippenlijst

Aanpassing	Eén of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg, ten gevolge waarvan de geluidsbelasting vanwege de weg met 2 dB of meer wordt verhoogd.
Autonome ontwikkeling/situatie	Ontwikkeling die plaatsvindt of situatie die zal ontstaan in 2020 als het project niet wordt uitgevoerd.
Dwarsprofiel	Afbeelding van een doorsnede loodrecht op de lengte richting van een weg.
Erftoegangsweg-plus	Erftoegangsweg met een bijzondere functie: route van openbaar vervoer of expeditieverkeer, of de intensiteiten liggen wat hoger omdat de straat een verzamel functie binnen het verblijfsgebied heeft en een schakelfunctie vervult naar de gebiedsontsluitingswegen.
Hulpdiensten	Diensten die ondersteunend zijn bij calamiteiten zoals politie, brandweer, ambulance en wegsleepdiensten.
Lengteprofiel	Weergave van de hoogteligging van de weg.
Maatregelcriterium	Criterium op basis waarvan wordt bepaald of een maatregel akoestisch en financieel effectief is. Bij de afweging hiervan wordt de afweging gemaakt tussen de 'baten' en 'kosten' van de maatregel of een pakket van maatregelen.
Mitigerende maatregel	Maatregel ter beperking of voorkoming van effecten.
Realisatiefase	De tijdsperiode waarin de bouw van de weg en de bijbehorende voorzieningen plaatsvindt.
Referentiesituatie	Ontwikkelingen die optreden zonder dat één van de alternatieven / varianten wordt uitgevoerd.
Rijbaan	Weggedeelte bestemd voor voertuigen. Een rijbaan kan meerdere rijstroken bevatten.
Rijstrook	Weggedeelte tussen twee lijnen met een breedte geschikt voor een motorvoertuig.
Sanering (in de zin van de Wet geluidhinder)	Geluidsgevoelige bestemmingen waar de geluidsbelasting in 1986 al hoger dan 60 dB(A) was.

Tijdelijke maatregelen	Alle alleen in de realisatiefase benodigde bouwwerken en voorzieningen/ maatregelen zoals werkterreinen, opslagruimten, bouwketen, depots, bouwwegen, persleidingen en wegomleggingen.
Vluchtstrook	Verharde strook langs een rijbaan van een autosnelweg waarop uitsluitend in bijzondere gevallen of in nood gereden of gestopt mag worden.
Weefvak	Gecombineerde in- en uitvoegstrook.
Wringing	Wringing: bij horizontale belasting van een wegdek, zoals bij toe- en afritten, kunnen steentjes loskomen, waardoor het wegdek kan gaan rafelen en sneller slijtage kan vertonen. Het wegdek heeft dan een (te) korte levensduur.