

Raad van State
Afdeling bestuursrechtspraak
Postbus 20019
2500 EA Den Haag

Eindhoven, 4 april 2011

Betreft: Beroepschrift Tracébesluit N2 aansluitingen Meerenakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan

Geachte heer, mevrouw,

Middels dit beroepschrift stelt het bestuur van Buurtvereniging Grashoek beroep in tegen het Tracébesluit N2 aansluitingen Meerenakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan – hierna kortweg ‘Tracébesluit’ (TB) genoemd – dat door de Minister van Infrastructuur en Milieu is vastgesteld op 20 januari 2011 en waartegen in de periode van 23 februari tot en met 5 april 2011 beroep kan worden ingesteld. Dit doet het bestuur mede namens de projectgroep ‘Géén A2 door Grasrijk’ alsmede namens Belangenvereniging Grasrijk-Oost en 1116 individuele bewoners die het bestuur hebben gemachtigd namens hen op te treden (zie **bijlage 1**). Het uittreksel KvK en de statuten van Buurtvereniging Grashoek zijn als **bijlage 2** bijgevoegd. Na een korte uiteenzetting over de procesgang gaan wij nader in op de gronden van het beroep tegen het onderhavige besluit.

1. Procesgang

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

1.1 Probleem- en doelstelling

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

1.2 Oplossingen

De gemeenten Eindhoven en Veldhoven hebben een studie uitgevoerd om antwoord te kunnen geven op bovengenoemde vraagstelling. De resultaten van deze studie zijn beschreven in het studierapport 'Méér met de A2', dossiernummer T0447-01-001 d.d. april 2004. Hierin worden onder meer de volgende twee varianten op het bestaande TB2003 besproken:

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

Op basis van de resultaten van het studierapport 'Méér met de A2' hebben beide gemeenten de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat verzocht om één van de onderzochte oplossingen, *variant 'Ontvlechting' gefaseerd*, nader uit te werken. In diverse beleidsstukken die daarop volgden, wordt deze variant kortweg *variant Ontvlechting* genoemd. Zowel in het TB als in het onderliggende Ontwerp-Tracébesluit (OTB) en Milieueffectrapport (MER) wordt deze variant aangeduid als het Voorkeursalternatief.

1.3 Startnotitie

De formele besluitvormingsprocedure is op 27 september 2006 van start gegaan met het verschijnen van de "Startnotitie A2 aansluitingen Meerenakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan", d.d. 7 september 2006. Opgemerkt dient te worden dat beide gemeenten tot het gereedkomen van de Startnotitie – maar ook daarna – het niet nodig hebben geacht om bewoners van de wijk Grasrijk bij de plannen te betrekken. Dankzij de vele inspraakreacties uit de wijk Grasrijk en het advies van de Commissie voor de Milieueffectrapportage is door de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat toegezegd dat variant Duo als volwaardige oplossing in de milieueffectrapportage wordt meegenomen en dat de verkeerseffecten van deze variant zowel met als zonder aansluiting van de Hurksestraat op de Noord-Brabantlaan worden onderzocht (zie pagina 2 van de "Antwoorden op de Inspraak" van de "Richtlijnen voor het MER" zoals op 2 april 2007 vastgesteld door de Minister).

1.4 Milieueffectrapport en Ontwerp-Tracébesluit

In het MER "N2 aansluitingen Meerenakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan" zijn de milieueffecten van variant Ontvlechting en variant Duo onderzocht. Hierbij beperkt het MER zich wat betreft variant Duo tot de situatie waarbij de Hurksestraat blijft aangesloten op de Noord-Brabantlaan. Deze variant Duo wordt in het MER aangeduid met de naam Alternatief Meerenakkerweg. Variant Duo met afsluiting van

de Hurksestraat is niet in het MER opgenomen c.q. onderzocht. Tenzij anders vermeld, wordt in dit beroepsschrift met variant Duo het Alternatief Meerenakkerweg bedoeld.

Op basis van de resultaten van het MER en mede op advies van de gemeenten Eindhoven en Veldhoven heeft de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat besloten om variant Ontvlechting nader uit te werken in een OTB. Op 20 april 2010 heeft het bestuur van Buurtvereniging Grashoek mede namens de projectgroep 'Géén A2 door Grasrijk' en 1116 individuele bewoners haar zienswijze gegeven op het OTB/MER. In de betreffende zienswijze heeft het bestuur de Minister verzocht om diverse punten mee te nemen in het TB en diverse aanpassingen te doen in het MER. Deze zienswijze is als **bijlage 3** bijgevoegd en dient hier als herhaald en ingelast te worden beschouwd. Ook Belangenvereniging Grasrijk-Oost heeft binnen de periode van tervisielegging haar zienswijze op het OTB/MER gegeven. Deze zienswijze is als **bijlage 4** bijgevoegd en dient – voor zover niet strijdig met voornoemde zienswijze van Buurtvereniging Grashoek e.a. – eveneens als herhaald en ingelast te worden beschouwd. Hierna wordt in beginsel verwezen naar de zienswijze van Buurtvereniging Grashoek.

1.5 Tracébesluit

Wij constateren dat het bestreden TB nagenoeg identiek is aan het OTB. Naar aanleiding van de 64 zienswijzen die tijdens de periode van tervisielegging van het OTB/MER zijn ingediend, zijn in het TB slechts enkele marginale wijzigingen doorgevoerd. Het MER is ongewijzigd gebleven. Voorts constateren wij dat in de Nota van Antwoord onvoldoende of niet wordt ingegaan op vragen en suggesties die wij in onze zienswijze van 20 april 2010 naar voren hebben gebracht. In het kader van het door de Rijksoverheid omarmde principe van 'publieksparticipatie' mag dat laatste op zijn minst opmerkelijk worden genoemd. Wij achten de reactie van de Minister op onze zienswijze – zoals verwoord in de Nota van Antwoord – en de wijzigingen in het TB en onderliggende stukken onvoldoende voor een zorgvuldige besluitvorming.

2. Beroepsgronden

Hieronder volgen de gronden op basis waarvan wij ons niet kunnen verenigen met het TB en de onderliggende stukken, waaronder het MER.

2.1 Er is een uitstekend alternatief: variant Duo

Het MER laat zien dat beide varianten elkaar in absolute zin weinig ontlopen. Gelet op bovengenoemde probleem- en doelstelling wordt in het MER geconcludeerd dat **beide onderzochte oplossingen een verantwoord alternatief** vormen voor de in het TB2003 gekozen oplossing ten aanzien van de doorstroming op het gemeentelijk wegennet en de ontsluiting van bedrijventerrein De Hurk. Voor wat betreft de doorstroming op de parallelbanen (N2) is in beide onderzochte oplossingen sprake van een kleine verslechtering waarbij variant Duo de beste doorstroming garandeert. Variant Ontvlechting laat een lichte verbetering van de doorstroming op het

gemeentelijk netwerk zien. Weliswaar scoort variant Ontvlechting verkeerskundig iets beter ten aanzien van duurzaamheid (het blijft immers een subjectieve aanname), maar dit mag niet de enige bepalende factor zijn.

Gezien de geringe verkeerskundige meerwaarde van variant Ontvlechting ten opzichte van variant Duo is een meer integrale benadering van de beschreven bereikbaarheidsproblemen meer dan gerechtvaardigd. De aspecten leefbaarheid, verkeersveiligheid en luchtkwaliteit zouden in deze zwaarder moeten wegen, juist omdat het verkeerskundig voordeel zo gering is. Door de wijk Grasrijk rechtstreeks aan te sluiten op de N2 worden de ontsluitingsproblemen van bedrijventerrein De Hurk afgewenteld op een pas gerealiseerde woonwijk waarin bewoners een autoluw, kindvriendelijk en prettig woonklimaat is beloofd. Deze visie is onlangs nog aangescherpt in de verkeersevaluatie Meerhoven die in opdracht van de gemeente Eindhoven is uitgevoerd en waarvan wij u de resultaten als bijlage doen toekomen (zie **bijlagen 5 en 6**). Hierin past geen rechtstreekse verbindingsweg naar de N2 met ingrijpende gevolgen voor de verkeerssituatie in de wijk en het welbevinden van de bewoners. Deze mening wordt onderschreven in het studierapport 'Méér met de A2' (pagina 71-72): *“Ná voltooiing van de bouw van dit deel van Grasrijk is een zo ingrijpende wijziging van de circulatie veel moeilijker en wellicht zelfs niet uit te leggen”*.

Illustreerend is het lot van een nieuw Spilcentrum dat de gemeente Eindhoven heeft geprojecteerd in het van oorsprong autoluwe deel van de wijk en dat direct aan de beoogde aftakking van de N2 zou komen te liggen indien variant Ontvlechting wordt uitgevoerd. Vooruitlopend op realisatie van variant Ontvlechting heeft de gemeente Eindhoven op 11 juni 2008 besloten om hier een forse overschrijding van de geluidsbelasting toe te staan van meer dan *zes maal* (8 dB) de voorkeursgrenswaarde voor nieuw te bouwen onderwijsobjecten in stedelijk gebied (zie **bijlage 7**).

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

In het TB en onderliggende stukken wordt onvoldoende gemotiveerd waarom de keuze van de Minister is gevallen op variant Ontvlechting. Bovendien constateren wij dat de afweging tussen variant Ontvlechting en variant Duo is gebaseerd op feitelijke onjuistheden die ten nadele van variant Duo zijn uitgelegd (zie hieronder). Hierdoor is geen sprake geweest van zorgvuldige besluitvorming.

2.2 Strijdigheid met Bestemmingsplan Meerhoven

Het aansluiten van rijksweg A2/N2 op de reeds geprojecteerde maar thans nog niet aangelegde Meerhovendreef Oost volgens variant Ontvlechting is strijdig met het vigerende Bestemmingsplan Meerhoven waarvan wij u de Voorschriften en de Plankaart, centraal archiefnr. 66314 d.d. 10 juni 1997, als bijlagen doen toekomen (zie **bijlagen 8 en 9**). Deze strijdigheid komt in het bijzonder naar voren in artikel 3 lid 2, waarin een maximale inzet op het beheersen van de automobilititeit als algemene doelstelling essentieel wordt geacht, en artikel 10 lid 1, waarin wordt gesteld dat de op de kaart voor kantoren en regionale voorzieningen aangewezen gronden, aangeduid met KRV, primair zijn bedoeld voor de doeleinden zoals omschreven bij onderdeel a en slechts secundair zijn bedoeld voor verkeersgebieden (zie onderdeel b). De Verlengde Meerhovendreef doorkruist het KRV gebied. Een rechtstreekse ontsluiting op rijksweg A2/N2 past dus niet binnen de doelstellingen die aan Meerhoven ten grondslag liggen en is daardoor strijdig met het vigerende bestemmingsplan Meerhoven. Het TB is derhalve in strijd met het Bestemmingsplan Meerhoven.

2.3 Onjuiste referentiesituatie

In het “Bestemmingsplan Meerhoven, Gedeeltelijke herziening uitwerkingsplan Grasrijk/Landforum (art. 11, lid 6, WRO)” (**bijlage 10**) – hierna kortweg uitwerkingsplan Grasrijk/Landforum genoemd – en de bijbehorende Plankaart (**bijlage 11**) zijn Grasrijk en het eventueel te ontwikkelen bedrijventerrein Landforum Oost (geprojecteerd tussen de woonwijk Grasrijk en Rijksweg N2/A2) ruimtelijk en planologisch van elkaar gescheiden. Formeel is de inrichting en ontsluiting van het bedrijventerrein niet concreet uitgewerkt en maakt het geen onderdeel uit van het uitwerkingsplan Grasrijk/Landforum. Ook het MER bevestigt dat de exacte plaats van de toegangsweg(en) van de beoogde bedrijfslocatie nog niet definitief bepaald is (zie pagina 79 van het MER, sectie ‘Leemten in kennis’). Richting bewoners toe is echter altijd gecommuniceerd dat de hoofdontsluiting van het bedrijventerrein zou plaatsvinden via de Sliffertsestraat (niet zijnde de Nieuwe Sliffertsestraat) die aantakt op de Noord-Brabantlaan (met een secundaire ontsluiting in het noorden). Om de scheiding van woon- en industrie gerelateerd verkeer te waarborgen, zou de tijdelijke bouwweg tussen het bedrijventerrein en het oostelijk woongebied van Grasrijk komen te vervallen. Deze scheiding is geheel conform het bovengenoemde uitwerkingsplan Grasrijk/Landforum en de bijbehorende Plankaart. Een en ander wordt bevestigd door het gedetailleerd stedenbouwkundig plan (**bijlage 12**) dat is gepubliceerd als bijlage van een gemeentelijk schrijven van 2 mei 2006 (en waarvan wij het origineel ter zitting op A0-formaat kunnen tonen) evenals door de planopzet Grasrijk (**bijlage 13**) die door de gemeente Eindhoven in de periode 2002 tot en met eind 2006 aan potentiële huizenkopers is verstrekt en het stratenplan Meerhoven (**bijlage 14**) dat in de periode 2008 tot heden wordt verstrekt door het gemeentelijk Informatiecentrum Meerhoven. In deze planopzet fungeert de reeds geprojecteerde maar thans nog niet aangelegde Meerhovendreef Oost als lokale buurtontsluitingsweg voor het oostelijk woongebied van Grasrijk. Ook variant Duo respecteert deze planopzet. Gezien het detailniveau van het betreffende kaartmateriaal kan hier geen sprake zijn van “een eerste globale verkavelingsopzet” zoals gesteld in de Nota van Antwoord (pagina 122,

punt 5). Figuren 4.1 (referentiesituatie) en 4.5 (variant Duo) op respectievelijk pagina 37 en 39 van het MER bevestigen dit beeld (dat wil zeggen hoofdonthuizing bedrijventerrein Landforum Oost via de Noord-Brabantlaan en geen directe verbinding met de Meerhovendreef Oost).

Voor de modelberekeningen in het MER is gebruik gemaakt van het verkeersmodel van het Samenwerkingsverband van de regio Eindhoven, hierna kortweg aangeduid als SRE-model. In dit verkeersmodel wordt het beoogde bedrijventerrein zowel in de referentiesituatie als in de uitwerking van variant Duo rechtstreeks ontsloten via de Meerhovendreef Oost (zie Toelichting op het TB, pagina 35). Daardoor wordt aan dit deel van de Meerhovendreef ten onrechte een hoge verkeersintensiteit van 12000 motorvoertuigen per etmaal in het maatgevend jaar 2020 toegekend. Al het verkeer van en naar het bedrijventerrein moet dan volgens het verkeersmodel door de woonwijk. Daardoor gaat in de ochtendspits opmerkelijk genoeg meer verkeer de wijk *in* dan uit en gaat in de avondspits meer verkeer de wijk *uit* dan in. Door deze onjuiste voorstelling van zaken worden de verschillen in verkeersintensiteit tussen de referentiesituatie en variant Duo enerzijds en variant Ontvlechting anderzijds in belangrijke mate getemperd. Dat wil zeggen, door in de referentiesituatie en in geval van variant Duo een aanmerkelijk hogere verkeersintensiteit op de Meerhovendreef Oost te veronderstellen dan op basis van de juiste uitgangspunten het geval is, zijn de nadelige verkeerseffecten van variant Ontvlechting nauwelijks zichtbaar en wordt in het MER ten onrechte geconcludeerd dat de verkeersintensiteit op de Meerhovendreef Oost ten gevolge van variant Ontvlechting leidt tot een toename van 'slechts' 2000 extra motorvoertuigen per etmaal.

Dat de beperkt veronderstelde toename van verkeer op de Meerhovendreef Oost ten gevolge van variant Ontvlechting onjuist is en de Meerhovendreef Oost in oorsprong dus niet bedoeld is voor de ontsluiting van het beoogde bedrijventerrein, wordt nog eens onderstreept door de volgende punten:

- Het wegprofiel van de Meerhovendreef Oost is van oorsprong gepland met een wegprofiel van 2x1 rijstrook. Als de Meerhovendreef Oost rechtstreeks wordt aangesloten op de N2, krijgt de weg mogelijk een profiel van 2x2 rijstroken (zie bijvoorbeeld Fig. 4.8 op pagina 43 van het MER). Dat laatste is op zijn minst opmerkelijk als de verkeersintensiteit op de Meerhovendreef Oost met een rechtstreekse aansluiting op de N2 weinig verschilt ten opzichte van de referentiesituatie of variant Duo.
- Citaat uit het rapport 'Meer met de A2' (april 2004, pagina 71-72) over de beoogde A2-aansluiting in Grasrijk (variant Ontvlechting): "*Ná voltooiing van de bouw van dit deel van Grasrijk is een zo ingrijpende wijziging van de circulatie veel moeilijker en wellicht zelfs niet uit te leggen.*"
- Citaat uit het collegebesluit inzake de verhoging van de geluidsbelasting bij het beoogde Spilcentrum aan de Meerhovendreef Oost (11 juni 2008, zie **bijlage 7**) waarbij variant Ontvlechting als uitgangspunt is genomen: "*Het is verder een gegeven dat het aantal verkeersbewegingen aanmerkelijk hoger is dan bij de start van de bouw van de wijk Meerhoven was beoogd en voorzien.*"

De referentiesituatie in het onderliggende verkeersmodel had aangepast dienen te worden conform het uitwerkingsplan Grasrijk/Landforum (**bijlage 10**) en in overeenstemming moeten worden gebracht met de situatie zoals aangegeven op de plankaart (**bijlage 11**), het gedetailleerd stedenbouwkundig plan (**bijlage 12**), de planopzet Grasrijk (**bijlage 13**), het stratenplan Meerhoven (**bijlage 14**) en Figuren 4.1 en 4.5 van het MER. Deze aanpassingen zijn niet doorgevoerd zodat op basis van het TB en de onderliggende stukken geen juiste en zorgvuldige vergelijking kan worden gemaakt tussen de referentiesituatie en beide varianten. Hier is sprake van een motiveringsgebrek en onzorgvuldige besluitvorming.

Uit de kaarten van bijlage A en de bijbehorende tekst op pagina 79 van het MER kan overigens worden herleid dat Landforum Oost in het geval van variant Duo noch via de Meerhovendreef Oost noch via de Sliffertsestraat wordt ontsloten, maar dat de ontsluiting van het bedrijventerrein zal plaatsvinden via de Graslinden die aantakt op de Grasdreef. (Merk op dat in het MER abusievelijk wordt verwezen naar bijlagen C en D waar men respectievelijk bijlagen A en B bedoelt.) De aansluitpunten zijn op de kaarten in bijlage A met groene pijlen aangegeven. Deze suggestie is strijdig met de uitgangspunten van het TB en de argumentatie in dit beroepschrift en onderstreept nog eens de onzorgvuldige wijze waarop het TB tot stand is gekomen.

2.4 Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen

Ten aanzien van toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen is in het verkeersmodel gerekend met het maximale programma voor woningbouw, bedrijventerreinen en kantoren – waaronder realisatie van bedrijvenlocatie Trade Forum (circa 95.000 vierkante meter kantoren) en het hierboven beschreven bedrijventerrein Landforum Oost – dat op basis van het bestemmingsplan ontwikkeld kan worden. Ontwikkeling en realisatie van het maximale programma binnen de toetsingsperiode van het TB (2011-2020) is echter verre van realistisch. Hiermee wordt een onjuist toekomstbeeld geschetst ten aanzien van de verkeerssituaties in voornoemde periode. Gezien de beperkte behoefte aan bedrijfslocaties zal de realisatie van deze ambitieuze bouwplannen nog lang op zich laten wachten zo niet definitief worden afgeblazen. In Eindhoven ligt momenteel rond tweehonderdduizend vierkante meter kantoorvloer braak. Dat is 15 procent van het totaal aan kantoorgebouwen in Eindhoven. Op landelijk niveau zal de leegstand verder oplopen tot zo'n 25 procent.

Illustreerend is de beoogde ontwikkeling van het reeds benoemde bedrijventerrein Landforum Oost. De gemeente Eindhoven heeft op 12 oktober 2010 middels het collegebesluit Plan van Aanpak besloten om de ontwikkeling van dit bedrijventerrein voor de komende tien jaar uit te stellen (zie **bijlage 15**). Op voorhand is dus al duidelijk dat bedrijventerrein Landforum Oost niet binnen de toetsingsperiode van het TB in ontwikkeling zal worden genomen. Ook de ontwikkeling van Trade Forum staat al jaren in de ijskast en zal zo mogelijk nog langer op zich laten wachten, zo niet definitief worden geschrapt. Desondanks zijn de conclusies van het TB en het MER gebaseerd op het uitgangspunt dat alle ruimtelijke ontwikkelingen zoals opgenomen in het bestemmingsplan in 2020 *gerealiseerd* zijn (zie ook Nota van Antwoord, pagina

122, punt 7). Aldus geven de in het MER gehanteerde verkeersprognoses een onjuist beeld van de autonome verkeersontwikkelingen in de betreffende toetsingsperiode. In onze zienswijze van 20 april 2010 hebben wij (naar nu blijkt tevergeefs) verzocht deze prognoses aan te passen aan het meest recente inzicht ten aanzien van het ruimtelijke programma (dat sterk afwijkt van het thans gehanteerde inzicht van ruim 10 jaar geleden). Op basis van het huidige TB en de onderliggende stukken kan derhalve geen correcte afweging worden gemaakt tussen beide varianten in voornoemde toetsingsperiode. Hier is sprake van een motiveringsgebrek en onzorgvuldige besluitvorming.

2.5 Verschillen c.q. onjuistheden in geprognoseerde verkeersintensiteiten

In de modelberekeningen voor variant Ontvlechting komen relatief grote verschillen voor in de verkeersintensiteit op de Verlengde Meerhovendreef die aan de oostzijde aantakt aan de N2 en aan de westzijde aansluit op de reeds geprojecteerde maar thans nog niet aangelegde Meerhovendreef Oost. In de (ongenummerde) tabel op pagina 35 van de Toelichting op het TB wordt in het prognosejaar 2020 voor zowel de Meerhovendreef Oost als de Verlengde Meerhovendreef uitgegaan van een etmaalintensiteit van 13800 motorvoertuigen per etmaal. In tabel 3-4 van het “Bijlagenrapport specifieke uitgangspunten en resultaten, Versie nr. 02 (definitief), 31 augustus 2009” behorende bij het “Hoofdrapport, Versie nr. 02 (definitief), 31 augustus 2009” van het Akoestisch onderzoek N2 aansluiting Meerenakkerweg blijkt echter dat in het maatgevende jaar 2021 op de Verlengde Meerhovendreef 16844 motorvoertuigen passeren. Voor een wijkontsluitingsweg die in de onderhavige situatie aantakt op een rijksweg komen de gemiddelde uurintensiteiten voor de avond- en nachtperiode van slechts 0,23 procent en 0,14 procent ons te laag voor en hadden deze waarden beter onderbouwd moeten worden. Door deze verschillen c.q. onjuistheden kan geen zorgvuldige afweging worden gemaakt tussen variant Duo en variant Ontvlechting.

2.6 Ontbreken van relevante verkeersintensiteiten

Uit het TB/MER en bijlagen komt onvoldoende naar voren op welk wegvak de verkeerscijfers betrekking hebben. Zo kan uit de vermelding van de wegnaam ‘Grasdreef’ niet worden opgemaakt of de cijfers betrekking hebben op het wegvak Noord-Brabantlaan/Heerbaan-Grassteppe of het wegvak Grasteppe-Meerhovendreef. Tevens ontbreekt essentiële informatie over de verkeerintensiteiten op andere ontsluitingswegen in Grasrijk, zoals de (Nieuwe) Sliffertsestraat, de Grasbaan en het wegvak Traverse-Grasbaan dat onderdeel uitmaakt van de Meerhovendreef. Voorts kan in het MER uit de vermelding van de wegnaam ‘Meerhovendreef’ niet worden afgeleid of de cijfers betrekking hebben op het wegvak Traverse-Grasbaan, Grasbaan-Grasdreef, Grasdreef-Sliffertsestraat of Sliffertsestraat-N2. Wij hebben deze punten reeds naar voren gebracht in onze zienswijze op het OTB/MER. Deze verkeersgegevens zijn essentieel voor een correcte afweging tussen beide varianten. Hier is sprake van een motiveringsgebrek.

Opvallend zijn de identieke verkeersintensiteiten van 13800 motorvoertuigen per etmaal (volgens opgave in het MER bij realisatie van variant Ontvlechting in het prognosejaar 2020) op de Verlengde Meerhovendreef en de Meerhovendreef Oost in relatie tot de aanwezigheid van de (Nieuwe) Sliffertsestraat (die op een nog nader te bepalen plaats vanuit het noorden op de Verlengde Meerhovendreef wordt aangesloten) en de beoogde weg voor de ontsluiting van het McDonald's filiaal (die vanuit het zuiden op de Verlengde Meerhovendreef aantakt). De exacte ligging van de noordelijke aansluiting ligt nog niet vast. Op “Kaart 2a: Situatietekening en dwarsprofielen – Situatie deel a” behorende bij de Toelichting van het TB is deze aansluiting aan de meest westelijke zijde van de Verlengde Meerhovendreef geprojecteerd ter hoogte van de beoogde weg voor de ontsluiting van het McDonald's filiaal. De aanwezigheid van de (Nieuwe) Sliffertsestraat en de ontsluitingsweg voor het McDonald's filiaal lijken hier effectief geen invloed te hebben op de verkeersintensiteiten op de Meerhovendreef Oost en de Verlengde Meerhovendreef. Volgens opgave in het briefrapport van Goudappel Coffeng, “Verkeersstudie Grasrijk”, kenmerk EHV085/Bkj/0732 d.d. 7 juli 2005 (**bijlage 16**), passeren op de (Nieuwe) Sliffertsestraat nabij het beoogde kruispunt met de (Verlengde) Meerhovendreef Oost circa 8800 motorvoertuigen per etmaal waarin de verkeersbijdrage ten gevolge van de later (van oorsprong niet geprojecteerde) verbinding (ter hoogte van de Bosrand) tussen de wijken Zandrijk en Grasrijk niet is meegenomen. Uit het TB en de onderliggende stukken is thans niet af te leiden of de (Nieuwe) Sliffertsestraat en de ontsluitingsweg voor het McDonald's filiaal in de berekeningen van het SRE-model zijn meegenomen; de verkeersintensiteiten voor deze wegen ontbreken immers. Indien de verkeersintensiteiten van deze wegen niet of niet juist zijn meegenomen in het SRE-model heeft dat (mogelijk negatieve) gevolgen voor de geprognosticeerde verkeersintensiteiten en geluidswaarden op de Verlengde Meerhovendreef, de Meerhovendreef Oost en overige wegen in Grasrijk. Hier is sprake van onzorgvuldige besluitvorming.

2.7 Geen aandacht voor hoeveelheid doorgaand verkeer

In de afweging tussen varianten Duo en Ontvlechting wordt ten aanzien van de wijkontsluitingswegen Meerhovendreef, Grasdreef en (Nieuwe) Sliffertsestraat geen aandacht geschonken aan de hoeveelheid verkeer dat geen herkomst of bestemming in Grasrijk heeft, hierna kortweg uitgeduid met ‘doorgaand verkeer’. Volgens het eerder genoemde briefrapport van Goudappel Coffeng, “Verkeersstudie Grasrijk”, kenmerk EHV085/Bkj/0732 d.d. 7 juli 2005 (**bijlage 16**), heeft de keuze voor wel of geen variant Ontvlechting groot effect op de hoeveelheid doorgaand verkeer. In geval van variant Ontvlechting is er op de Meerhovendreef ter hoogte van het wegvak Grasbaan-Grasdreef circa 25% meer doorgaand verkeer dan in de situatie zonder variant Ontvlechting waarbij in het laatste geval de reeds aangehaalde planopzet Grasrijk (**bijlage 13**) als uitgangspunt is gebruikt. Het (bevorderen van) doorgaand verkeer in de woonwijk Grasrijk is strijdig met de uitgangspunten van het bestemmingsplan Meerhoven (zie ook onze argumentatie onder punt 2.2) hetgeen nadrukkelijk wordt bevestigd in de reeds aangehaalde verkeersevaluatie Meerhoven die in opdracht van de gemeente Eindhoven is uitgevoerd (zie **bijlagen 5 en 6**).

2.8 Onjuiste uitgangspunten en aandacht voor vrachtverkeer

In de afweging tussen varianten Duo en Ontvlechting is onvoldoende inzicht verschaft in de effecten op de verkeerssamenstelling voor de woonwijk Grasrijk. Uit tabel 3-4 van het “Bijlagenrapport specifieke uitgangspunten en resultaten, Versie nr. 02 (definitief), 31 augustus 2009” behorende bij het “Hoofdrapport, Versie nr. 02 (definitief), 31 augustus 2009” van het Akoestisch onderzoek N2 aansluiting Meerenakkerweg blijkt dat in het maatgevende jaar 2021 op de Verlengde Meerhovendreef 16844 motorvoertuigen passeren met een vrachtwagenaandeel in de dagperiode van 43 procent. Het vrachtwagenaandeel op de Meerhovendreef Oost en overige wegen in Grasrijk is echter niet inzichtelijk gemaakt. De focus van het MER ligt wat betreft vrachtverkeer geheel op bedrijventerrein De Hurk, terwijl het vrachtwagenaspect met betrekking tot het aan de noordwestzijde van Grasrijk gelegen bedrijventerrein Habraken (met een geprojecteerde omvang van 75 ha) volledig wordt genegeerd. Verwacht mag worden dat aansluiting van rijksweg A2/N2 op de Meerhovendreef Oost een aanzuigend effect teweeg zal brengen voor vrachtverkeer van en naar bedrijventerrein Habraken. Dit wordt bevestigd door bovengenoemd vrachtwagenaandeel op de Verlengde Meerhovendreef. Door impliciet aan te nemen dat de fractie zwaar verkeer op de Meerhovendreef Oost en overige wegen in Grasrijk gezien de betere aansluiting van de afrit Meerenakkerweg op het industrieterrein De Hurk niet significant verandert, gaat de Commissie voor de Milieueffectrapportage geheel voorbij aan de te verwachten effecten van andere bedrijventerreinen, zoals bedrijventerrein Habraken. Hier is sprake van een motiveringsgebrek.

In dit licht constateren wij dat het SRE-model in geval van variant Ontvlechting te lage verkeersintensiteiten hanteert ten aanzien van het vrachtwagenaandeel op de Verlengde Meerhovendreef en de wegen die daarop aantakken. In de notitie "Actualisatie geluidbelasting Meerhovendreef 2020" van het SRE/Milieudienst van 12 oktober 2010 (zie **bijlage 17**), wordt voor de Meerhovendreef Oost op basis van het SRE-model (Ontvlechtigingsvariant 2020) uitgegaan van een etmaalintensiteit van totaal 13824 motorvoertuigen. De gehanteerde gemiddelde uurverdelingen van het verkeer zijn gebaseerd op de informatie uit de Regionale Verkeersmilieukaart (2020) en gelden normaliter voor een wijkontsluitingsweg. Het gemiddelde vrachtwagenaandeel bedraagt voor de dagperiode slechts 2,35 procent en komt ons, mede in relatie tot de aanwezigheid van bedrijventerrein Habraken en de opgave in het akoestisch onderzoek van Rijkswaterstaat voor de Verlengde Meerhovendreef, te laag voor. Het hanteren van een verkeerssamenstelling voor een wijkontsluitingsweg die in de onderhavige situatie aantakt op een rijksweg lijkt ons niet realistisch.

2.9 Te beperkt tracégebied c.q. negeren van geluidseffecten buiten het Tracégebied

In het briefrapport “Geluidsimplicaties aansluiting N2 Meerhovendreef te Eindhoven” van K & M Akoestisch Adviseurs, kenmerk AM/IFK/O2010.2449 d.d. 19 april 2010 (**bijlage 18**), zijn de akoestische consequenties van variant Ontvlechting voor de woningen c.a. in de woonwijk Grasrijk nader belicht. Hieronder volgen de voornaamste conclusies en constateringingen uit dat rapport, aangevuld met onze reactie op het TB.

De geluidsimplicaties van de aansluiting van rijksweg A2/N2 op de (Verlengde) Meerhovendreef Oost in de woonwijk Grasrijk ten gevolge van variant Ontvlechting zouden moeten kunnen worden ontleend aan het akoestisch onderzoek verricht in het kader van de MER en het TB. Het betreffende akoestisch onderzoek is uitgevoerd door bureau Oranjewoud en de resultaten hiervan zijn opgenomen in een Hoofdrapport en een tweetal Bijlagenrapporten (Akoestisch onderzoek N2 aansluiting Meerenakkerweg; Hoofdrapport, Versie nr. 02 (definitief), 31 augustus 2009/ Bijlagenrapport algemene uitgangspunten Tracéwet projecten, Versie nr. 1.2, 17 juli 2008/ Bijlagenrapport specifieke uitgangspunten en resultaten, Versie nr. 02 (definitief), 31 augustus 2009).

Als onderdeel van de aansluiting van rijksweg A2/N2 op de Meerhovendreef Oost wordt de Verlengde Meerhovendreef gerealiseerd die aan de oostzijde aantakt op de N2 en aan de westzijde aansluit op de reeds geprojecteerde maar thans nog niet aangelegde Meerhovendreef Oost. De realisering van de Verlengde Meerhovendreef wordt in het kader van de Wet geluidhinder gezien als aanleg van een nieuwe weg, is als zodanig nog niet geprojecteerd en wordt liggend binnen de invloedssfeer/tracégrens van de gewijzigde c.q. nieuwe aansluiting meegenomen in het TB. Op basis van de berekeningsresultaten kan worden geconcludeerd dat ten gevolge van de nieuw aan te leggen Verlengde Meerhovendreef, in de woonwijk Grasrijk de thans geldende voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder van L_{den} 48 dB niet wordt overschreden.

In het Hoofdrapport en de Bijlagenrapporten ontbreekt het akoestisch model met de toegepaste modellering c.q. schematisering van de situatie zodat verificatie van de gehanteerde uitgangspunten en de op basis daarvan resulterende geluidsbelasting ten gevolge van de te onderscheiden buitenstedelijke (rijksweg A2/N2) en stedelijke weg(vakk)en (Verlengde Meerhovendreef) niet eenvoudig mogelijk is.

In tabel 5.2 van het specifieke Bijlagenrapport is voor onder andere de direct langs de Meerhovendreef Oost aan het Grasveld gesitueerde woningen in de woonwijk Grasrijk (rekenpunten 375, 376, 378, 380 en 382 figuur 4-3) naast de huidige en toekomstige geluidsbelasting tevens de gecumuleerde geluidsbelasting opgenomen. Bij de toekomstige geluidsbelasting is geen onderscheid gemaakt in de bijdrage afkomstig van rijksweg A2/N2 en de Verlengde Meerhovendreef. De gecumuleerde geluidsbelasting heeft zeer waarschijnlijk betrekking op de geluidsbelasting veroorzaakt door rijksweg A2/N2 en de Verlengde Meerhovendreef alsmede de bijdrage van de reeds geprojecteerde en nog aan te leggen Meerhovendreef Oost. De voor het laatst genoemde wegvak gehanteerde verkeergegevens zijn niet specifiek vermeld.

Volgens opgave zou de geluidsbelasting gelden na aftrek van artikel 110g van de Wet geluidhinder en bedraagt voor rijksweg A2/N2 2 dB en voor de Meerhovendreef 5 dB. Ter plaatse van de woningen aan het Grasveld (zuidgevel) varieert de gecumuleerde geluidsbelasting van L_{den} 60 tot 63 dB en wordt volledig bepaald door de

Meerhovendreef Oost. Niet duidelijk is of op de gecumuleerde geluidsbelasting ook de aftrek ex artikel 110g is toegepast. Hier is sprake van een motiveringsgebrek.

Duidelijk is wel dat de eerder voor de betreffende woningen in het kader van de Wet geluidhinder vastgestelde hogere waarde van $L_{Aeq,etm}$ 55 dB(A) wordt overschreden en dat als zodanig aanvullende bron en/of overdrachtbeperkende maatregelen dan wel geluidswerende voorzieningen aan de gevel van de betreffende woningen zullen moeten worden getroffen. In het laatste geval zal eerst een hogere waarde procedure Wet geluidhinder moeten worden doorlopen.

Uit het akoestisch onderzoek is niet te herleiden wat de geluidsimplicaties van de aansluiting van rijksweg A2/N2 op de Meerhovendreef Oost ten gevolge van variant Ontvlechting voor de woningen c.a. in de woonwijk Grasrijk zijn. Er zijn geen berekeningen gemaakt voor de verkeerssituatie prognose 2010 respectievelijk 2021 zonder en met de nieuwe aansluiting. Men heeft zich slechts beperkt tot het wegvak van de Verlengde Meerhovendreef hetgeen in het kader van de Wet geluidhinder strikt formeel niet onjuist is doch men heeft verzuimd om conform artikel 87d, lid 3 van de wet de akoestische consequenties voor de overige wegen in Meerhoven, waaronder de Meerhovendreef Oost, inzichtelijk te maken. In het “Bijlagenrapport algemene uitgangspunten Tracéwet projecten versie 1.2 17 juli 2008” behorende bij het “Akoestisch onderzoek N2 aansluitingen Meerenakkerweg” wordt op pagina 6 vermeld dat het onderzoeksgebied kan worden uitgebreid als sprake is van een verkeersaantrekkende werking op andere dan de aan te passen weg. In het MER wordt deze mogelijkheid echter onbenut gelaten, terwijl onderzoek naar de geluidseffecten op de Meerhovendreef wel is toegezegd in de “Antwoorden op de Inspraak” (zie pagina 19, punt 9).

In het “Toetsingsadvies over de milieueffectrapportage”, rapportnummer 1815-111 d.d. 1 juni 2010, oordeelt de Commissie voor de Milieueffectrapportage dat de beperking van het akoestisch onderzoek tot alleen de binnen de TB-grens vallende wegen formeel juist is. Door in de referentiesituatie een (te) hoge verkeersintensiteit op de Meerhovendreef Oost van 12000 motorvoertuigen per etmaal te veronderstellen, concludeert de Commissie dat het verschil met variant Ontvlechting slechts 2000 voertuigen per etmaal is en dat het verschil in geluidsintensiteit slechts 1 dB bedraagt. Op basis van de beperkt veronderstelde toename van verkeer op de Meerhovendreef en de verdere impliciete aanname dat de fractie zwaar verkeer eveneens niet significant verandert, oordeelt de Commissie dat de akoestische consequenties voor de Meerhovendreef Oost en overige wegen in Meerhoven niet nader hoeft te worden onderzocht.

Op basis van onze argumentatie onder punt 2.3 kan worden gesteld dat de door Commissie gehanteerde referentiesituatie onjuist is. Voorts kan op basis van onze argumenten onder punt 2.8 worden gesteld dat, mede gelet op het vrachtwagenaandeel in de dagperiode van 43 procent volgens opgave in het akoestisch onderzoek van Rijkswaterstaat voor de Verlengde Meerhovendreef in het maatgevende jaar 2021, het

hanteren van een verkeerssamenstelling voor een wijkontsluitingsweg die in de onderhavige situatie aantakt op een rijksweg niet realistisch is. De verwachting is dan ook dat de totale toename van de geluidsbelasting door aansluiting van de Meerhovendreef Oost op rijksweg A2/N2 hoger zal zijn dan de 1 dB zoals aangegeven in het Toetsingsadvies van de Commissie. Zonder gedegen onderzoek naar de daadwerkelijke akoestische consequenties voor de wijk Grasrijk op basis van de juiste gegevens ten aanzien van (veranderingen van) verkeersintensiteit en verkeerssamenstelling op de Meerhovendreef Oost en overige wegen in Grasrijk is besluitvorming omtrent deze zaak onverantwoord. Verder dient nog te worden opgemerkt dat na realisering van variant Ontvlechting ter plaatse van de woningen aan het Grasveld de eerder vastgestelde hogere waarde voor de geluidsbelasting wordt overschreden (zie het briefrapport van K & M Akoestisch Adviseurs, **bijlage 18**, voor de akoestische onderbouwing). De akoestische consequenties voor de overige wegen in Meerhoven, waaronder de Meerhovendreef Oost, hadden daarom inzichtelijk moeten worden gemaakt, hetzij door uitbreiding van het onderzoeksgebied middels toepassing van artikel 87d, lid 3 van de Wet geluidhinder, hetzij door uitbreiding van het tracégebied. Dit is echter niet gebeurd.

In dit licht hebben de in het memo van Oranjewoud, memonr. 2010.60 d.d. 8 december 2010, gepresenteerde geluidscontouren voor het inzichtelijk maken van de geluidsimplicaties voor de (Verlengde) Meerhovendreef Oost weinig toegevoegde waarde omdat ze geen inzicht geven in de geluidsbelasting ter plaatse van de woningen in Grasrijk zonder en met variant Ontvlechting.

2.10 Kosten voor de gemeenschap onderbelicht

In het MER zijn ook de kosten van beide varianten opgenomen en als afwegingscriterium meegewogen. Realisatie van variant Ontvlechting is ruim drie miljoen euro duurder dan uitvoering van variant Duo (zie pagina 74 van het MER). Uitgangspunt daarbij is dat de maatregelen aan de aansluitingen *gelijktijdig* met de vernieuwing van de Randweg kunnen worden gerealiseerd. Het is echter duidelijk dat dit uitgangspunt niet meer realistisch is aangezien de gehele Randweg afgelopen jaar conform TB2003 is opgeleverd. Daardoor zijn de daadwerkelijke kosten met betrekking tot uitvoering van de variant Ontvlechting naar verwachting (veel) hoger dan beraamd.

Hiermee samenhangend kan zowel uit de Startnotitie als het MER worden afgeleid dat het TB in strijd met de randvoorwaarden van de Startnotitie en het MER is vastgesteld. Op pagina 7 van de Startnotitie wordt immers gesteld dat de Minister alleen beslist over de uitvoering van maatregelen als deze *gelijktijdig* met de vernieuwing van de Randweg Eindhoven kunnen worden uitgevoerd. Evenzo wordt in paragraaf 2.3 (pagina's 22 en 23) van het MER als randvoorwaarde gesteld dat de oplossingen *gelijktijdig* met de vernieuwing van de Randweg gerealiseerd kunnen worden. De Minister heeft het TB vastgesteld op 20 januari 2011 terwijl de Randweg Eindhoven reeds in 2010 is opgeleverd.

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

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

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

In de afweging tussen variant Duo en variant Ontvlechting zijn bovengenoemde kostenaspecten voor de gemeenschap onderbelicht gebleven.

2.11 Nalaten van toegezegd onderzoek Duo-variant met afsluiting Hurksestraat

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

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

zonder aansluiting van de Hurksestraat op de Noord-Brabantlaan voldoet nog steeds aan deze doelstelling omdat het bedrijventerrein in deze variant wordt voorzien van een volwaardige en directe aansluiting op de N2, namelijk via de Meerenakkerweg. In onze inspraakreactie van 20 april 2010 hebben wij verzocht om de verkeers- en milieueffecten van variant Duo zonder aansluiting van de Hurksestraat op de Noord-Brabantlaan alsnog te onderzoeken. In de Nota van Antwoord wordt echter niet ingegaan op dit verzoek.

Op pagina 35 van de Toelichting van het TB wordt impliciet naar voren gebracht dat variant Duo zonder aansluiting van de Hurksestraat op de Noord-Brabantlaan een zeer kansrijke oplossing biedt. Volgens de Toelichting blijft in het geval van variant Duo met aansluiting Hurksestraat een knelpunt bestaan bij de Hurksestraat, omdat bij deze variant verkeer van en naar bedrijventerrein De Hurk gebruik blijft maken van de aansluiting op de Noord-Brabantlaan. Variant Duo zonder aansluiting van de Hurksestraat op de Noord-Brabantlaan neemt dit knelpunt weg.

In onze inspraakreactie van 20 april 2010 hebben wij tevens aanbevolen om in het onderzoek een tussenvariant mee te nemen waarbij ter hoogte van de aansluiting Noord-Brabantlaan/Hurksestraat enkel een inrijverbod voor vrachtwagens wordt ingesteld. Hierdoor is de detailhandel voor het grote publiek nog steeds prima bereikbaar en wordt de aansluiting volledig ontlast van doorgaand vrachtverkeer. Het vrachtverkeer kan immers gebruikmaken van de nieuwe N2-aansluiting bij de Meerenakkerweg/Heistraat en zou in geval van variant Ontvlechting sowieso geen gebruik kunnen maken van aansluiting Veldhoven ter hoogte van de Hurksestraat. Deze oplossing zou een nog positievere bijdrage kunnen leveren ten aanzien van doorstroming op de Noord-Brabantlaan, maar is niet nader onderzocht.

In de Nota van Antwoord wordt op geen van bovengenoemde suggesties ingegaan. Losstaande van deze suggesties zijn wij van mening dat variant Duo mét aansluiting van de Hurksestraat op de Noord-Brabantlaan (Alternatief Meerenakkerweg) een prima oplossing is.

2.12 Onjuiste weergave woongebied Grasrijk

In onze inspraakreactie van 20 april 2010 hebben wij erop gewezen dat de overzichtstekening behorende bij het OTB een onjuist beeld van het woongebied Grasrijk geeft. Hoewel de datum van 10 juni 2009 op de inzet van betreffende kaart anders suggereert, correspondeert de kaart met de situatie van naar schatting 2003 waarbij minder dan 50% van de wijk is bebouwd en de wijkontsluitingswegen Meerhovendreef en Grasdreef nog niet zijn gerealiseerd. Hiermee doet de overzichtskaart geen recht aan de werkelijke situatie waardoor de lezer op het verkeerde been wordt gezet. In de Nota van Antwoord wordt gesteld dat recenter kaartmateriaal op het moment van opstellen niet voorhanden was. In dit licht is het opmerkelijk dat in het TB wederom gebruik is gemaakt van een dezelfde gedateerde overzichtstekening en enkel de datum op de inzet is gewijzigd in 18 oktober 2010. Voor een juiste en zorgvuldige besluitvorming dient het TB te beschikken over

actuele kaarten van inzichtelijk schaalniveau. Wij kunnen niet anders concluderen dat de Minister de werkelijkheid niet onder ogen durft te zien waardoor wij worden geschaad in onze belangen. Wij achten deze onjuiste voorstelling van zaken onaanvaardbaar.

2.13 Onvolledigheid ten aanzien van toekomstige ontwikkelingen

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

2.14 Crisis en herstelwet

De Minister heeft geen bijzondere redenen aangevoerd waaruit blijkt dat de zaak voldoende spoedeisend is. Het project N2 aansluitingen Meerenakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan maakt geen deel uit van het project 'Spoedaanpak Wegen'. Tevens kunnen de in het TB besproken maatregelen niet meer gelijktijdig met de vernieuwing van de Randweg Eindhoven worden uitgevoerd omdat de Randweg reeds in 2010 conform TB2003 is opgeleverd. Derhalve verzoeken wij uw Afdeling om de procedure op 'gewone' wijze te behandelen.

3. Conclusie

Samenvattend kan worden gesteld dat sprake is van een onzorgvuldige en onjuiste besluitvorming. Het Tracébesluit kan dan ook om de redenen aangevoerd in dit beroepschrift niet in stand blijven. Derhalve verzoeken wij uw Afdeling om ons beroep gegrond te verklaren en het Tracébesluit te vernietigen. Uiteraard zijn wij graag bereid ons standpunt nader toe te lichten en u te voorzien van meer informatie.

Met vriendelijke groet,

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

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

Correspondentieadres:
Buurtvereniging Grashoek
Grasstrook 42
5658 HG Eindhoven

Bijlagen:

1. Volmachten
2. Uittreksel KvK en statuten van Buurtvereniging Grashoek
3. Zienswijze Buurtvereniging Grashoek d.d. 20 april 2010
4. Zienswijze Belangenvereniging Grasrijk Oost d.d. 19 april 2010
5. Verkeersevaluatie Meerhoven, probleemverkenning, augustus 2009
6. Verkeersevaluatie Meerhoven, visiedocument, december 2009
7. Besluit Wet geluidshinder Spilcentrum Grasrijk, gemeente Eindhoven d.d. 11 juni 2008
8. Voorschriften Bestemmingsplan Meerhoven
9. Plankaart Bestemmingsplan Meerhoven, centraal archiefnr. 66314 d.d. 10 juni 1997
10. Bestemmingsplan Meerhoven, Gedeeltelijke herziening uitwerkingsplan Grasrijk/Landforum (art. 11, lid 6, WRO), Toelichting en Voorschriften
11. Plankaart behorende bij het Bestemmingsplan Meerhoven, Gedeeltelijke herziening uitwerkingsplan Grasrijk/Landforum (art. 11, lid 6, WRO)
12. Gedetailleerd stedenbouwkundig plan, centraal archiefnr. 66870 d.d. 11 oktober 2001 (bijlage van gemeentelijke Wijkinfo d.d. 2 mei 2006 inzake lokatie dependance 't Slingertouw)
13. Planopzet Grasrijk, gemeente Eindhoven, december 2002
14. Stratenplan Meerhoven, Informatiecentrum Meerhoven, gemeente Eindhoven 2008
15. Raadsinformatiebrief betreffende Plan van Aanpak Meerhoven inclusief "Plan van Aanpak, september 2010", dossiernummer 041.204, gemeente Eindhoven d.d. 12 oktober 2010.
16. Verkeersstudie Grasrijk, Goudappel Coffeng, kenmerk EHV085/Bkj/0732 d.d. 7 juli 2005
17. Actualisatie geluidbelasting Meerhovendreef 2020, SRE/Milieudienst d.d. 12 oktober 2010
18. Geluidsimplicatie aansluiting N2 Meerhovendreef te Eindhoven, K & M Akoestisch Adviseurs, 19 april 2010