

Eindhoven, 20 april 2010

## **Zienswijze op de voorliggende besluitvorming over de OTB/MER N2 Meerenakkerweg /Heistraat en Noord-Brabantlaan.**

Indieners: de leden van de gemeenteraadsfractie van de SP in Eindhoven.

### **De voorgeschiedenis:**

Het Tracébesluit 2003 voorziet in het oplossen van de doorstromingsproblemen op de Randweg Eindhoven door middel van het scheiden van regionaal en doorgaand verkeer. De verkeersdruk op de Noord-Brabantlaan ter hoogte van de Hurksestraat is hoog. Het verkeer uit Veldhoven-Noord, Eindhoven en de het verkeer vanuit industrieterrein de Hurk moet allemaal via dit knooppunt zijn weg vinden naar de A2 in zowel noordelijke als zuidelijke richting en naar Eindhoven centrum of Veldhoven. Met name door dit aanbod van verkeer ontstaan er tijdens de spits opstoppingen, die vaak oplopen tot in de centra. Vrachtwagens komend vanuit de Hurk naar de A2 blokkeren vaak de rijbaan omdat het volgende verkeerslicht op rood staat, waardoor doorgaand verkeer naar Eindhoven ook in de wacht gaat. Om dit probleem op te lossen, is in het Tracébesluit het afsluiten van de Hurksestraat opgenomen. Dit leidt echter tot problemen bij de ontsluiting van bedrijventerrein De Hurk.

### **De voorstellen:**

Om een goede ontsluiting van bedrijventerrein De Hurk te waarborgen, hebben de gemeenten Eindhoven en Veldhoven een studie uitgevoerd naar een oplossing van deze problemen. In deze studie worden onder meer de volgende twee varianten op het bestaande Tracébesluit 2003 besproken:

**De Ontvlechtigingsvariant:** de huidige A2 aansluiting 31 wordt losgekoppeld van de Noord-Brabantlaan. Het verkeer wordt omgeleid via een nieuwe verbindingsweg door de woonwijk Grasrijk. Tevens wordt een nieuwe aansluiting op de Meerenakkerweg gerealiseerd. Doordat de rechtstreekse aansluiting van de A2 op de Noord-Brabantlaan komt te vervallen, wordt die een lokale verbindingsweg weg tussen Eindhoven en Veldhoven, die ook de ontsluiting verzorgt van industrieterrein de Hurk aan noordelijke zijde. Het verkeer wordt vertraagd en verdeeld naar en van de A2 geleid via Meerhoven en de Meerenakkerweg. Hiermee worden er voor het industrieterrein de Hurk drie ontsluitingsmogelijkheden gecreëerd te weten Noord (Noord-Brabantlaan), Midden (Meerenakkerweg) en Zuid (Croy). De Noord-Brabantlaan wordt hierdoor een lokale verbindingsweg tussen Eindhoven en Veldhoven.

**De Duovariant:** de huidige aansluiting op de Noord-Brabantlaan blijft gehandhaafd. Er komt wel een nieuwe aansluiting bij de Meerenakkerweg. Hier moet eerst gewezen worden op de twee Duovarianten die in de MER worden weergegeven. Namelijk in de oorspronkelijke Duovariant wordt de verbinding Hurksestraat / Noord-Brabantlaan afgesloten. Dit is geen optie voor met name de detailhandel op de kop van de Hurksestraat en voor de buurten in Strijp rond de Bredalaan, Hastelweg en Zeelsterstraat. In de MER is door Rijkswaterstaat gekomen tot de variant met de naam Alternatieve Meerenakkerweg. Deze variant biedt wel de mogelijkheid voor een rechtstreekse aansluiting op de A2 met industrieterrein de Hurk, waarbij de aansluiting op de Noord-Brabantlaan gewoon intact blijft. Met deze variant worden rond het industrieterrein de Hurk drie ontsluitingsmogelijkheden gecreëerd, te weten Noord (Noord-Brabantlaan), Midden (Meerenakkerweg) en Zuid (Croy).

## **Opmerking:**

Volgens de aan de raad aangeleverde cijfers zijn de verkeersdruk en de milieueffecten bij beide varianten van vergelijkbare grootte. Wij willen opmerken dat er daarbij van wordt uitgegaan dat het toekomstige Landforum geen eigen ontsluitingsweg krijgt. Het is dringend nodig om deze kwestie te bespreken, bij een ontsluiting voor Landforum zal een heel ander beeld kunnen ontstaan.

## **De keuze op dit moment:**

Hoewel de Ontvlechtigingsvariant ingrijpende gevolgen voor de woonwijk Grasrijk zal hebben, zijn de gemeenten Eindhoven en Veldhoven voorstander van deze variant. Zij hebben de minister van Verkeer en Waterstaat verzocht om die nader uit te werken. De Minister heeft Rijkswaterstaat Noord-Brabant opdracht gegeven om de haalbaarheid van dit plan te onderzoeken. Op basis van eerdere inspraakreacties is ook de Duovariant meegenomen in het MER.

De ministers van VenW en VROM hebben begin 2010 goedkeuring verleend aan het vervolgtraject voor de beoogde aanpassingen aan de A2/N2 Randweg Eindhoven. Voor de nieuwe aansluiting Meerenaakweg en de aanpassingen van de aansluiting Noord-Brabantlaan zijn een Milieueffectenrapport (MER) en een Ontwerp Tracébesluit (OTB) opgesteld. Op 11 maart 2010 is een gecombineerde inspraakperiode voor het MER/OTB gestart, deze loopt af op 21 april 2010. Vervolgens wordt het Tracébesluit vastgesteld. Daartegen is nog beroep bij de Raad van State mogelijk. De realisatie van het Tracébesluit zal op z'n vroegst in 2011 plaatsvinden.

## **Bezwaren tegen de Ontvlechtigingsvariant:**

- Door de wijk rechtstreeks aan te sluiten op de N2 worden de ontsluitingsproblemen van bedrijventerrein De Hurk afgewenteld op een woonwijk die de status autoluw heeft gekregen en gaat houden. Hierin past geen rechtstreekse verbindingsweg naar de N2 met zijn zeer negatieve gevolgen ten aanzien van geluid, fijnstof en verkeersveiligheid.
- Ontlasting van de verkeersdruk op de Noord-Brabantlaan wordt gerealiseerd ten nadele van de wijk Grasrijk. Wij menen dat de gezondheid en de leefbaarheid van de wijk zwaarder moeten wegen dan enige fileoverlast.
- Door het verleggen van verkeersstromen wordt de oorspronkelijke autoluwe opzet van de wijk ernstig aangetast. Overigens delen de gemeenten Eindhoven en Veldhoven deze mening: *“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”* (pagina 71-72, [studierapport 'Méér met de A2'](#))
- Er is een nieuw Spilcentrum gepland pal aan de verbindingsweg met de N2. Vooruitlopend op realisatie van Ontvlechtigingsvariant heeft de gemeente Eindhoven besloten om hier een forse overschrijding van de geluidsbelasting toe te staan. In de toekomst zullen per dag duizend kinderen dit Spilcentrum bezoeken. Hun speel- en leeromgeving wordt vervuild door fijnstof en geluidsoverlast.
- Het doorgaand (vracht)verkeer door Meerhoven richting Veldhoven -Noord en industrieterrein Habraken wordt door deze weg gefaciliteerd en gestimuleerd. Doorgaand verkeer past niet in een autoluwe wijk.

- De verkeerssituatie op de Meerhovendreef wordt bijzonder onveilig (met het meest onveilige kruispunt in wording volgens de ANWB).
- De ontsluiting van Nederlands drukste McDonald's filiaal via de Meerhovendreef zal nog meer verkeersoverlast geven.

### **Pluspunten van de Duovariant:**

- De woonwijk Grasrijk en het Spilcentrum worden ontzien waar het gaat om geluidsoverlast, luchtverontreiniging en onveiligheid. Dit past bij de status van autoluwe wijk.
- Er is duidelijk minder overlast voor de ruim 1000 kinderen die dagelijks gebruik gaan maken van het geplande Spilcentrum aan de beoogde, nieuwe verbindingsweg.
- De verkeersontlasting van de Noord-Brabantlaan wordt voor een belangrijk deel gerealiseerd.
- Het bedrijventerrein De Hurk wordt uitstekend ontsloten: de Hurksestraat blijft open en het terrein is direct bereikbaar via twee rechtstreekse aansluitingen op de A2.
- De Duovariant is financieel aantrekkelijk (minstens drie miljoen euro goedkoper dan de Ontvlechtigingsvariant) en kan snel worden gerealiseerd, terwijl de keuze voor de Ontvlechtigingsvariant een tijdrovende procedure tot gevolg zal hebben.

### **Onze zienswijze:**

Naast de hierboven genoemde bezwaren tegen de Ontvlechtigingsvariant en de voordelen van de Duovariant, die onze zorgen voor de veiligheid en leefbaarheid in de wijk Meerhoven en onze betrokkenheid bij het zoeken naar een oplossing verwoorden, willen wij u wijzen op het volgende.

De geluids- en milieubelasting voor het nieuw te bouwen Spilcentrum vinden wij onaanvaardbaar hoog. Het is ons niet duidelijk wat er het eerste was: de afspraken voor de bouw op deze locatie of de afspraken rond de aansluiting A2 op de Meerhovendreef. Feit is wel dat in 2008 de grenswaarde voor geluidshinder naar boven is bijgesteld voor deze locatie. In de rapportage daarover staat overigens dat er sprake zal zijn van meer verkeersbewegingen dan bij de start van de bouw van Meerhoven was voorzien.

De gemeenteraad van Eindhoven is nooit als deelnemer betrokken bij het proces, in juli 2008 is de Raadsvoorhangbrief over de vervolprocedure Ontvlechtigingsvariant besproken in de commissie MMVP ( Mobiliteit, Milieu, Verkeer en Participatie). De belofte om 'optimaliseringsvoorstellen' van de Ontvlechtigingsvariant ter besluitvorming aan de raad voor te leggen is niet nagekomen;

De communicatie met de wijk is minimaal te noemen, met name met de bewoners van de nieuw ontwikkelde wijk Grasrijk. Het overleg over de varianten vond plaats voor Grasrijk gebouwd werd.

Er is sprake van nieuwe inzichten:

- De Verkeersevaluatie Meerhoven houdt vast aan het autoluwe concept van de wijk, dat betekent ook geen doorgaand verkeer. De Meerhovendreef wordt aangemerkt als een gebiedsontsluitende weg, dat is slechts ten dele waar. Er zal bij de Ontvlechtingvariant zeker sprake zijn van wijkvreemd doorgaand verkeer.

- De MER-rapportage houdt in de afweging tussen Duo- en Ontvlechtigingsvariant geen rekening met verkeerslawaaï in de wijk;
- De GGD adviseert in 2009 om aanvullende maatregelen te nemen, met name vanwege veranderde wetgeving rond luchtkwaliteit. De gemeente ziet geen aanleiding tot specifieke maatregelen voor de school, maar gaat stevig inzetten op de algehele verbetering van de luchtkwaliteit, zo lezen we in de raadsinformatiebrief. Deze belofte is van een zodanige vaagheid, dat wij daar niets mee kunnen.

Tot slot moet ons van het hart dat in de informatie rond deze verkeersproblematiek uitgegaan wordt van traditionele berekeningen. Uit de voorgelegde varianten komt een beeld naar voren dat aangeeft dat het afwijzen van de Ontvlechtigingsvariant de verkeersdruk niet noemenswaardig zal doen verminderen in de wijk Grasrijk. Deze cijfers gaan uit van een verwachte verkeersgroei, een groei die ons blijkbaar gewoon zal overkomen. Deze toekomstvisie verbaast ons en stelt ons teleur. Veel liever zagen wij een actievere inzet vanuit de landelijke en de lokale overheid op een vermindering van de verkeersintensiteit. Creatief en op duurzaamheid gericht nadenken over verbetering van het OV, over aantrekkelijke fietsroutes, kortom over mogelijkheden tot minder autogebruik, ontbreken in de voorgelegde mogelijkheden. Het autogebruik blijft volop gefaciliteerd. Dat zien wij als een gemiste kans richting toekomst.

Wij vragen daarom met klem om te kiezen voor uitvoering van de in het MER beschreven Duovariant en de wijzigingen in de complexe verkeers-, milieu-, gezondheids- en woonsituatie te betrekken in de overwegingen.

Eindhoven, 20 april 2010

Ans Heesterbeek  
Frankrijkstraat 82  
5622 AH Eindhoven  
ans.heesterbeek@gmail.com

Bianca van Kaathoven  
Ernest Maas  
Jan van Erp