



Aan:  
Deelnemers Werkgroep Infra  
Evaluatie Verkeerssituatie Meerhoven

Openbare Ruimte, Verkeer & Milieu, Verkeer  
en Openbare Ruimte  
Behandeld door M. Talsma  
Verslagnummer 1  
1 november 2010

## **Notulen eerste bijeenkomst Werkgroep Infrastructuur en ontsluiting Evaluatie verkeerssituatie Meerhoven**

Betreft vergadering van **9 september 2010**, locatie Hangar Meerhoven kamer Meerrijk, aanvang 19:00 uur.

### **Aanwezig:**

Hans Truin ,Ewout Brandsma,Peter Berlijn, Antoine Van den berg, Jeroen Medema, Willem Overgoor , Norbert Piket, Michel Doens, Jerry Rodriguez, Jo Steijns, Ruben Trieling, Menne Talsma, Nynke Braan

### **Afwezig Met kennisgeving:**

Feitze Bootsman, Wim Sibon, Marieke van Beek, Michel van Diermen, Tom van der Hoeff, Frans Jaspers

---

### **1. Opening**

Menne Talsma opent de vergadering om 19:00 en heet alle deelnemers welkom. Aan iedereen wordt de gelegenheid gegeven zich voor te stellen.

Naast de deelnemers die zich hebben opgegeven voor deze werkgroep is ook Mevr. Nynke Braan uitgenodigd. Zij zal later op de avond een toelichting geven over de Hovenring en vooral over de gevolgen van- en de maatregelen tijdens de bouw ervan.

### **2. Procesgang werkgroep Infra**

#### **a. Onderwerpen voor de werkgroep in relatie tot de evaluatie**

Menne geeft aan dat aan deze werkgroep wordt de gelegenheid geboden om voor knelpunten - voor zover ze gerelateerd zijn aan de ontsluiting en/of de Hoofdverkeersstructuur van Meerhoven- alternatieve oplossingen te formuleren. De werkgroep zal zelf met deze voorstellen moeten komen om deze in de werkgroepvergadering met de gemeente te bespreken.

Hiervoor is het goed om op voorhand te bepalen over welke



onderwerpen, of knelpunten de werkgroep zich wil gaan buigen. Menne vraagt de aanwezigen of er bij de deelnemers een idee leeft welke onderwerpen de werkgroep wel/niet wil aanpakken.

Norbert geeft aan dat hij graag vanuit de knelpuntenlijst van het visiedocument van de Evaluatie zou werken en betreurt het dat dit op deze avond niet als uitgangspunt op tafel ligt. Menne geeft toe dat dit inderdaad handiger was geweest. Menne geeft aan dat de knelpuntenlijst geen dwingend kader is voor de onderwerpen van de werkgroep,

Andere onderwerpen die genoemd worden zijn:

- Flight-Forum
- Snelheid op wegen Flight Forum
- Ontsluiting van Meerhoven door Park Forum en Flight Forum is onduidelijk en congestiegevoelig
- Fietsontsluiting
- Congestiegevoeligheid op Anthony Fokkerweg en Oirschotsedijk (wisselwerking met sluipverkeer door Zandrijk)
- Misbruik Fietsnetwerk door gemotoriseerd verkeer

#### **b. Doel en eindproduct van de werkgroep**

Menne deelt mee dat ook het bepalen van doel en eindproduct van de werkgroep voor een groot deel ter bepaling van de werkgroep is. Het voorstel van Menne Talsma is om indien mogelijk over een aantal knelpunten een advies uit te brengen aan het college, wellicht inclusief alternatieve oplossingen. Als het kan namens gemeente en de bewoners, maar als sprake is van verschil van inzicht dan zullen we dat moeten benoemen.

Op de vraag of er dan ook budget beschikbaar is gesteld antwoordt Menne dat Er geen concreet budget voor oplossingen is. De werkgroep zal in haar advies tot aanpassen van Infrastructuur of tot aanbeveling voor nader onderzoek. De bijbehorende kosten zullen we in beeld moeten brengen en dat ter afweging aan het college voorstellen.

Op de vraag of er tevoren randvoorwaarden zijn antwoordt Menne dat er in principe geen randvoorwaarden anders dan het gemeentelijk vigerend beleid. Maar het ligt niet in de lijn der verwachting dan zeer kostbare oplossingen of irreële oplossingen door het college omarmd worden.

Tijdens de discussie worden een aantal vragen gesteld die niet direct beantwoord kunnen worden. De antwoorden hierop zullen nagezonden worden



- Is er een overzichtskaartje waar de bromfiets op rijbaan moet en waar niet?
- Wie is grondeigenaar van Landhof?
- Wat is de status/Voortgang van de projecten in Meerhoven?

### **3. Toelichting Hovenring**

Nynke Braan geeft een toelichting op de werken aan de hovenring de planning en de consequenties van de werkzaamheden (omleidingen)

Tijdens de presentatie worden een aantal vragen gesteld die niet direct beantwoord kunnen worden. De antwoorden hierop zullen nagezonden worden

Vragen over Hovenring

- Wat is de status van het project?
- Wat is de planning (meer exact dan in presentatie gegeven)
- Hebben of hadden bewoners nog inspraak in definitieve ontwerp,
- Is het definitieve ontwerp (inclusief vormgeving van aanleidende wegen) vastgesteld? Zo ja wanneer en door wie.
- Waarom zijn de twee projecten Hovenring en Ontvlechtigingsvariant 'onafhankelijk van elkaar'.
- Waarom wordt met de Hovenring niet gewacht op de uitkomsten (of realisatie) van de Ontvlechtigingsvariant

Vragen over Bereikbaarheidsplan/Regelscenario's?

- Wie maakt eventuele keuzes in het bereikbaarheidsplan, hebben bewoners daar nog inspraak/invloed op?
- Kan de Sliffertsestraat aangesloten worden op de Noord Brabantlaan
- Kan de oude Sliffertsestraat (doodlopende stuk) direct aangesloten worden op de Afrit N2
- Waarom wordt de busbaan niet opengesteld voor overig verkeer.

### **4. Ontwerp Verlengde Meerhovendreef**

Zoals in de presentatie over de Hovenring naar voren is gekomen is de aanleg van de verlengde Meerhovendreef essentieel voor de realisatie van de Hovenring. Hierbij wordt nadrukkelijk een verschil gemaakt in de Meerhovendreef als tijdelijke omleiding voor de Hovenring en de Meerhovendreef als definitieve ontsluitingsweg van Meerhoven (als deel van Ontvlechtigingsvariant of Duo). De planning is dat de Verlengde Meerhovendreef 1 juli opengesteld wordt voor verkeer. Deze datum is belangrijk in de planning van de Hovenring in verband met subsidiegelden.



Menne Licht de schetsen toe van de tijdelijke situatie en geeft aan dat een -uit de evaluatie- naar voren gekomen wens van bewoners om het profiel van de Meerhovendreef te versmallen naar 2x1rijstrook hierbij wordt gehonoreerd. Ook de door omwonenden zo gewenste realisatie van een oversteek voor langzaam verkeer op de Meerhovendreef wordt hierin meegenomen. Zowel voor de bestaande Meerhovendreef als voor de verlengde Meerhovendreef

Er worden een aantal vragen gesteld die niet direct beantwoord kunnen worden. De antwoorden hierop zullen nagezonden worden

- Kan de afwikkeling van de Oude Sliffertsestraat op de Nieuwe Sliffertsestraat geborgd worden?
- Kan de afwikkeling van de Oude + Nieuwe Sliffertsestraat op de Verlengde Meerhovendreef geborgd worden?
- Er is geen Lucht/geluidsonderzoek gedaan tbv de tijdelijke verkeerssituatie Heeft de gemeente die plicht niet?

Bijlagen:

- 1. Antwoorden op gestelde vragen
- 2. Lijst met onderwerpen uit Visie document



## BIJLAGE 1: ANTWOORD OP VRAGEN

### Vragen over Verlengde Meerhovendreef

- Kan de afwikkeling van de Oude Sliffertsestraat op de Nieuwe Sliffertsestraat geborgd worden?
- Kan de afwikkeling van de Oude + Nieuwe Sliffertsestraat op de Verlengde Meerhovendreef geborgd worden?

*Uit de verkeerscijfers is gebleken dat er zich op deze punten geen grote problemen zullen voordoen. 'Geborgd'. Of gegarandeerd kan dit nooit worden. De voorgetselde maatregelen worden opgeslagen maar voorlopig nog niet geïmplementeerd in het ontwerp. Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden aan de Hovenring wordt de doorstroming en de effecten van maatregelen continu gemonitord. Deze monitoring kan aanleiding zijn om aanvullende maatregelen alsnog uit te voeren.*

- Er is geen Lucht/geluidsonderzoek gedaan tbv de tijdelijke verkeerssituatie. Heeft de gemeente die plicht niet?

*Voor de tijdelijke situatie is geen onderzoek geluidbelasting en luchtkwaliteitsonderzoek nodig omdat het een tijdelijke maatregel betreft.*

*Voor de definitieve situatie is dit wel noodzakelijk. De definitieve situatie is echter nog niet zeker. Dit hangt af van het tracébesluit A2 aansluitingen Meerenakkerweg Heistraat en Noord-Brabantlaan. Een onderzoek lucht en geluid heeft geen status de toekomstige intensiteitsset (wel/geen ontvlechtigingsvariant / Duovariant) nog geen status heeft.*

*Qua vormgeving sorteert de gemeente echter wel voor op de realisatie van de zgn Ontvlechtigingsvariant omdat dit de voorkeursvariant is van de gemeente voor de toekomstige ontsluiting van de Noord-Brabantlaan op de A2/N2. Daarom zijn de effecten van toekomstige intensiteiten op de Verlengde Meerhovendreef onderzocht door het SRE en op basis van het vigerende ontwerp met verkeersintensiteiten (referentiejaar 202) zoals deze opgenomen zijn in het OTB/MER van de ontvlechtigingsvariant. Hieruit blijkt dat de wettelijke kaders nergens overschreden worden. Voor de luchtkwaliteit is - in het kader van de plannen om een spilcentrum te realiseren aan de Meerhovendreef - een onderzoek luchtkwaliteit gedaan op basis van de verkeersintensiteiten (referentiejaar 2020) zoals deze opgenomen zijn in het OTB MER van de ontvlechtigingsvariant. Ook hieruit is gebleken de wettelijke kaders nergens overschreden worden.*



## Vragen over Hovenring:

- Wat is de status van het project? Wat is de planning (meer exact dan in presentatie gegeven)

*Status van het project is dat het ontwerp definitief is vastgesteld d.d. 15 juni 2010 via een collegebesluit. Het project zal eind december 2010 worden gegund aan een aannemer. De aannemer maakt de definitieve planning. Er is niet meer voorhanden dan de gepresenteerde globale planning. In het bestek, dat momenteel op de aanbestedingskalender staat, is opgenomen dat de Hovenring maximaal 28 weken dicht mag ten behoeve van de aanleg van de kruising en de fietsrotonde.*

*Globale planning:*

*Uitvoering fase 1 Heistraat:*

*Eerste en tweede kwartaal 2011*

*Gereed medio 2011*

*Uitvoering fase 2 Heistraat:*

*Eerste kwartaal 2011 tot en met eerste kwartaal 2012*

*Afsluiten kruising Heistraat\_Heerbaan\_Noord-Brabantlaan\_Grasdreef gedurende 6 maanden in de tweede helft van 2011.*

- Hebben of hadden bewoners nog inspraak in definitieve ontwerp.

*De inspraak is geweest. Het ontwerp is op 22 maart 2010 gepresenteerd aan de hand van een informatiebijeenkomst. Daar waren eveneens reactieformulieren aanwezig. Nu het ontwerp definitief is en het bestek op de aanbestedingskalender staat, zullen er geen wijzigingen meer op komen.*

Is het definitieve ontwerp (inclusief vormgeving van aanleidende wegen) vastgesteld? Zo ja wanneer dan, door en door wie.

*Status van het project is dat het ontwerp definitief is vastgesteld d.d. 15 juni 2010 via een collegebesluit.*

- Waarom zijn de twee projecten Hovenring en Ontvlechtigingsvariant ‘onafhankelijk van elkaar’. Waarom wordt met de Hovenring niet gewacht op de uitkomsten (of realisatie) van de Ontvlechtigingsvariant.

*Dat is in verband met de subsidiegelden die voor de Hovenring door de provincie, het SRE en BBZOB zijn vrijgemaakt. De subsidieverstrekkingen eisen dat de infrastructuur voor de auto project in 2011 gerealiseerd moet zijn. Zonder de subsidiegelden kan het project niet gerealiseerd worden.*



*worden, de gemeente heeft onvoldoende financiële middelen om dit project zelf te realiseren.*

### **Vragen over Bereikbaarheidsplan/Regelscenario's?**

- *Wie maakt eventuele keuzes in het bereikbaarheidsplan, hebben bewoners daar nog inspraak/invloed op?*

*Het college is geïnformeerd over het bereikbaarheidsplan en door middel van een collegebesluit op 5 oktober 2010 besloten:*

- *In te stemmen met het voorstel om de kruising Heistraat\_Heerbaan\_ Noord-Brabantlaan\_ Grasdreef gedurende een periode van 6 maanden af te sluiten.*
- *In te stemmen met het voorstel om op basis van de bereikbaarheidsstudie regelscenario's op te stellen om het verkeer tijdens de bouwperiode in goede banen te leiden.*
- *In te stemmen met het voorstel om als één van de maatregelen van de regelscenario's de Verlengde Meerhovendreef met een profiel van 2x1 rijstroken te realiseren.*

*Momenteel wordt er gewerkt aan het ontwikkelen van een set maatregelen voor de regelscenario's, om het verkeer tijdens de bouwwerkzaamheden aan de Hovenring in goede banen te leiden. Dit gebeurt in samenspraak met de politie, brandweer, Rijkswaterstaat, de Hermes en diverse verkeerskundigen van de gemeente Eindhoven en Veldhoven en een adviesbureau. Deze set maatregelen zal met de bewoners van Meerhoven, Veldhoven en de ondernemers van Veldhoven en bedrijventerrein De Hurk besproken worden. Hier zullen bijeenkomsten voor worden belegd.*

- *Kan de Sliffertsestraat aangesloten worden op de Noord Brabantlaan.*

*Dit wordt momenteel onderzocht. Indien blijkt dat de verkeerlichtenregeling te complex wordt, dan kan gekeken worden of een invoegstrook met een verplichte rijrichting rechtsaf op de Noord-brabantlaan mogelijk is (richting centrum of de A2 richting Den-Bosch). Deze maatregel wordt momenteel onderzocht en moet worden afgestemd met de gemeente Veldhoven, daar dit consequenties heeft voor de verkeersafwikkeling in de Kruisstraat.*

- *Kan de oude Sliffertsestraat (doodlopende stuk) direct aangesloten worden op de Afrit N2*



*Er is momenteel enkel een aansluiting voor fietsverkeer. Het is niet haalbaar om de Sliffertsestraat (tijdelijk) direct aan te laten sluiten op de uitvoegstroken van de A2 richting de Noord-Brabantlaan in verband met juridische procedures (zoals een OTB). De weg is bovendien van Rijkswaterstaat.*

- *Waarom wordt de busbaan niet opengesteld voor overig verkeer.*

*Omdat we juist het Openbaar Vervoer willen stimuleren. Gekeken wordt of het mogelijk is om een vervoersregeling op te zetten voor bewoners van Veldhoven en Meerhoven en ondernemers van Veldhoven en de Hurk. Daarbij gaat het om stimuleren fietsgebruik en gebruik van de bus.*

### **Algemene Vragen over Meerhoven**

- *Is er een overzichtskaartje waar de bromfiets op rijbaan moet en waar niet?*

*De gemeente heeft op dit moment geen overzichtskaart van Meerhoven (of Eindhoven) voor de bromfiets we/niet op d rijbaan. In principe geldt - conform de wegenverkeerswet- dat in heel Eindhoven op wegen met een Maximumsnelheid van 50km/u of minder -daar waar gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer geschijden rijbanen hebben- de de Bromfietser gebruikt dient te maken van de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer. Er zijn een aantal uitzonderingen gemaakt. In de omgeving van Meerhoven betreft dat de Noord Brabantlaan en Parkforum/Flightforum*

- *Wie is grondeigenaar van Landhof?*

*Landhof is op dit moment nog in eigendom van de gemeente. In landhof gaat gebouwd worden in de vorm van een collectief particulier opdrachtgeverschap. Dit houdt in dat de toekomstige bewoners zich verenigen in een collectief om als collectief het gebied te gaan ontwikkelen.*

- *Wat is de status/Voortgang van de projecten in Meerhoven?*

*Door de projectmanager is een nieuw plan van aanpak gemaakt voor Meerhoven. Dit in verband met de ontwikkelingen in de vastgoed en financieel economische markt. Dit plan van aanpak is openbaar en staat op de Meerhoven-site ([www.meerhoven.net](http://www.meerhoven.net)). Als gevolg van dit plan van aanpak vinden momenteel gesprekken plaats met ontwikkelaars. Hieruit moet onder Andre een aangepaste realisatieplanning volgen. Zodra deze*

# A

Inboeknummer

*beschikbaar is zaldeze teruggekoppeld worden aan geïnteresseerde bewoners via het Periodiek Overleg Meerhoven.*



## **BIJLAGE 2: LIJST KNELPUNTEN INFRASTRUCTUUR IN VISIEDOCUMENT**

### **1. Vormgeving kruispunt Meerhovendreef/Grasdreef en aantakke wagen**

Het kruispunt Meerhovendreef/Grasdreef in plandeel Grasrijk aan de zuidkant van Meerhoven wordt door omwonenden ervaren als een gevaarlijk kruispunt, vooral voor kinderen. Het complexe ontwerp van het kruispunt ligt aan de basis van de klachten. Autoverkeer wordt er afgewikkeld over 2x2 rijstroken - gebaseerd op de vooraf ingeschatte benodigde verwerkingscapaciteit in de eindfase - met daarnaast een aan één zijde gelegen vrijliggende busbaan in twee richtingen, die zich bovendien op het kruispunt splitst richting Eindhoven Airport en richting Veldhoven. Hier doorheen lopen langzaam verkeerroutes. Het kruispunt is met verkeerslichten geregeld. De bewonersverenigingen hebben deze situatie aangekaart bij de gemeente middels een verzoekschrift waarin diverse verkeersremmende maatregelen worden voorgesteld. De gemeente heeft schriftelijk laten weten dat deze maatregelen niet als oplossing worden gezien, waarna de bewonersvereniging de situatie bij de ANWB aankaartte. Gezamenlijk hebben ze eind 2008 een presentatie gegeven over de problemen rondom dit deel van de Meerhovendreef. Daarbij zijn door de ANWB en een extern verkeersbureau zowel korte- als lange termijn oplossingen aangedragen en met de gemeente besproken. Vooral als gevolg van de directe nabijheid van het omvangrijke kruispunt Meerhovendreef / Grasdreef is ook het aantakke deel van de Meerhovendreef ten noorden van Grashoek grootschalig uitgevoerd. Er liggen behalve 2x2 rijstroken ook twee rijstroken voor het openbaar vervoer en aan weerszijden vrijliggende fietspaden en trottoirs, ingeklemd tussen de woningen. Het is hierdoor niet mogelijk de woningen aan de voorzijde met de auto te benaderen. Hoewel het ter plaatse verboden is, halteren automobilisten - bijvoorbeeld bezorgdiensten en bezoekers - toch op de rijbaan, om de woningen rechtstreeks te kunnen bereiken. Als gevolg hiervan ontstaan gevaarlijke situaties.

### **5 Nieuwe aansluiting op de A2/randweg via de Verlengde Meerhovendreef**

Conform de oorspronkelijke plannen wordt de Meerhovendreef vanaf de Grasdreef in oostelijke richting verlengd als onderdeel van de hoefijzerstructuur. Gekoppeld hieraan bereidt de gemeente plannen voor om in het kader van de 'Ontvlechtingvariant' een nieuwe Randwegaansluiting te realiseren, die via de Verlengde Meerhovendreef bereikbaar wordt. Bewoners van Grasrijk hebben geen bezwaar tegen doortrekking van de Meerhovendreef - in tegendeel zelfs - maar wél tegen de realisatie van de 'Ontvlechtingvariant'. Zij onderstreepten hun standpunt met een handtekeningenactie eind 2007. In plaats daarvan pleiten zij met het oog op de leefbaarheid van de wijk voor handhaving van de bestaande aansluiting Veldhoven op de Noord-Brabantlaan in combinatie met een nieuwe aansluiting op de Meerenakkerweg (aangeduid met 'Duo-variant'). Dit pleidooi is bij alle

betrokken partijen onder de aandacht gebracht. Op dit moment wordt de m.e.r.-procedure doorlopen waarin zowel de 'Ontvlechtigingsvariant' als de 'Duo-variant' zijn meegenomen. Bewoners ervaren het ondertussen als knelpunt, dat het oostelijk deel van de Meerhovendreef nog steeds niet is aangelegd. Als gevolg daarvan moet autoverkeer gebruik maken van de route Grasdreef/Noord-Brabantlaan om van bijvoorbeeld Waterrijk in Grasrijk-oost te komen. Het alternatief door Grasrijk - via de Grasbaan en Grassavanne - is ongewenst. Vooral bij bezoekers leidt deze situatie tot veel onduidelijkheid en zoeken. 6

**6. Verkeersafwikkeling op Flight Forum** De verkeersafwikkeling op Flight Forum verloopt in de spits erg moeizaam. Vooral in de avondspits rijdt het Meerhoven-verkeer hier in een fuik, waardoor files ontstaan. De oorzaak van de problemen zou verband houden met de lussenstructuur. Deze is zo opgebouwd, dat op enkele wegvakken meerdere verkeersstromen samenkomen, zonder dat daarvoor extra capaciteit wordt geleverd. Effect hiervan is dat wachtrijen ontstaan, die zich door de lussenstructuur al snel 'in de eigen staart bijten'. Op het gebied van fietsverkeer is op Flight Forum afgeweken van het beleid 'Duurzaam Veilig'. Dit scheidt verwarring voor fietsers maar ook voor automobilisten.

**7 Vrachtverkeer in de wijk** Door bewoners wordt gesteld dat, ondanks dat op bepaalde plaatsen vrachtverkeer verboden is - en bovendien op sommige plaatsen door toepassing van sluisen fysiek onmogelijk gemaakt is - nog steeds doorgaand vrachtverkeer door Meerhoven rijdt. Er zijn geen metingen voorhanden waaruit de omvang van het vrachtverkeer is af te leiden en op basis waarvan de ernst van de klacht kan worden bepaald. Voorrang voor fietspaden Voor het fietspadennetwerk door Meerhoven wordt geen eenduidige voorrangsregel gehanteerd. Non-stop routes hebben wél voorrang, de wijkroutes weer niet. Bewoners klagen over het feit dat hun kinderen deze verschillen niet begrijpen en daardoor verward raken. In sommige gevallen geldt hetzelfde voor de automobilist. Dit scheidt een gevaarlijke situatie.

**10 Invulling plandeel Landforum oost** Oostelijk van Grasrijk wordt momenteel de invulling van het plandeel Landforum oost voorbereid. Het plandeel wordt momenteel ontwikkeld als kantorenlocatie met plaats voor enkele andere voorzieningen, direct gelegen aan de (nieuw geplande) aansluiting Veldhoven op de A2/Randweg. De eerste schetsen van het plan gaan behalve van de kantorenlocatie uit van een groot park en een aanpassing van de wegenstructuur aan de oostzijde van Grasrijk. In die schetsen komt mogelijk de bestaande Sliffertsestraat te vervallen en wordt deze vervangen door een nieuwe verbinding, die zowel Landforum oost als het noordelijker gelegen Bosrijk moet gaan ontsluiten. Grasrijk (Nieuwe Sliffertsestraat) wordt niet rechtstreeks aangesloten, behalve aan de uiterste zuidzijde van het

wijkdeel. Bewoners van Grasrijk-oost hebben de gemeente op voorhand al aangegeven grote moeite te hebben met de ontwikkeling van Landforum oost en niet te kunnen instemmen met de initieel gepresenteerde verkeersontsluiting van de kantorenlocatie 'recht voor hun deur', omdat dit volgens hen dan strijdig zou zijn met de planopzet van Meerhoven en het verkeersbesluit rondom de secundaire doorverbinding tussen Zandrijk en Bosrijk ("Knip"). Veiligheid tijdelijke maatregelen Vanwege de nog steeds volop in Meerhoven voorkomende bouwactiviteiten moet de gemeente nogal eens tijdelijke verkeersmaatregelen treffen, bijvoorbeeld nabij een school omdat deze pas tijdelijk gehuisvest is of nabij Meerrijk dat nog volop in aanbouw is. Enkele leden van de externe projectgroep 'evaluatie verkeerssituatie Meerhoven' menen, dat de gemeente bij het ontwerp van de tijdelijke verkeersmaatregelen de verkeersveiligheid onvoldoende toetst. In ieder geval worden niet alle tijdelijke maatregelen als even veilig ervaren.

**15 Verkeeraantrekkende werking Meerrijk** Hoewel Meerrijk nog volop in uitvoering is, constateren burgers nu al een toename van het autoverkeer in de wijk als gevolg van reeds opgeleverde voorzieningen. Behalve het intensieve bouwverkeer wordt ook steeds meer verkeer gesignaleerd van gebruikers van de voorzieningen in Meerrijk. In toenemende mate maken verenigingen elders uit Eindhoven gebruik van deze voorzieningen, onder andere de sportfaciliteiten wordt genoemd.

**17 Ongeoorloofd gebruik van de vrije busbaan en fietspaden** In woongebieden waar in het basisontwerp is ingezet op beperking van het autoverkeer (door de wijk) ontstaat meestal vanzelf een zekere verkeersdruk ter hoogte van de aangebrachte knips. Ook in Meerhoven is dat het geval. Indien de automobilist belemmeringen ondervindt om rechtstreeks van plek A naar plek B te komen, dan is bij een aantal onder hen de verleiding blijkbaar te groot om een niet geoorloofde route via de vrije HOV-baan en via enkele fietsroutes te volgen. Zowel de HOV-baan als de fietspaden trekken zich niets aan van de 'waterscheiding' die voor autoverkeer in de wijk ter hoogte van Bosrijk is aangebracht. Daardoor worden beide met regelmaat ongeoorloofd gebruikt door automobilisten, zelfs nu door de openstelling van de Bosrand de 'knip' tussen noord en zuid is opgeheven en de automobilist dus een prima alternatief heeft. In de voorbije winterperiode was door diverse bandensporen in de sneeuw prima waarneembaar dat bijvoorbeeld ter hoogte van de Bosrand met grote regelmaat werd overgestoken naar de HOV-baan en daarmee een kleine omrijdbeweging inclusief sluis werd omzeild.

**18 Snelheid autoverkeer op Bosrand** Na openstelling van de Bosrand voor noord-zuidverkeer (vice versa) is het daar behoorlijk drukker geworden. In tegenstelling tot de oorspronkelijke situatie is nu een aanzienlijk deel van het verkeer doorgaand karakter, waarschijnlijk met een ander snelheidsgedrag.



Omwonenden geven aan, dat een deel van de automobilisten er te snel rijdt, dit ondanks het feit dat de inrichting van de Bosrand juist is afgestemd op een lage snelheid: beperkte breedte, twee smalle sluisen, krappe bochten. Er is geen onderzoek voorhanden, waaruit de daadwerkelijk gereden snelheid op de Bosrand is af te leiden.

**19 Snelheid op Meerhovendreef** Omwonenden klagen over de hoge snelheid waarmee autoverkeer over de Meerhovendreef rijdt. De lange rechte gescheiden rijstroken van de Meerhovendreef nodigen uit tot hard rijden. Buurtvereniging Grashoek acht deze situatie onacceptabel, aangezien fietsers en voetgangers (waaronder veel kinderen) de Meerhovendreef vaak moeten oversteken. Bovendien zorgen de hoge snelheden voor overlast bij direct omwonenden. De buurtvereniging heeft in 2007 bij de gemeente een verzoekschrift met suggesties voor snelheidsremmende maatregelen ingediend.

**21 Extra fietsoversteken in Grasrijk** Vanuit bewoners van Grasrijk komt het verzoek extra fietsoversteken te realiseren ter hoogte van de Meerhovendreef/Grasbaan en de Nieuwe Sliffertsestraat/Grassavanne. Beide dragen bij aan het comfort voor de fietser, aangezien deze met de voorzieningen veiliger kan oversteken en bovendien minder ver hoeft om te rijden.

**22 Hoge snelheid op Grasmatt/Grassteppe** Omwonenden klagen over de hoge snelheid waarmee autoverkeer door de Grasmatt en Grassteppe rijdt. Zij vragen om snelheidsremmende maatregelen.

**23 Hoge snelheid op Zandstrand en Zandkasteel** Omwonenden klagen over de hoge snelheid waarmee autoverkeer over Zandstrand en Zandkasteel rijdt. De combinatie van hoge snelheid en drempels in beide straten leidt tot veel geluidhinder en trillingen. Bovendien wordt op Zandstrand verkeer van rechts vaak geen voorrang verleend. Op Zandkasteel is het mede door de hoge snelheid lastig voor fietsers om het aan de overzijde van de weg gelegen fietspad te bereiken. In beide gevallen vragen zij om aanvullende maatregelen.

**24 Onveiligheid kruispunt Zanddreef/Zandkasteel/Bosrand** De toch al gecompliceerde knoop Zanddreef/Zandkasteel is met het openstellen van de Bosrand nog ingewikkelder geworden. Ter plaatse kruisen ook nog eens de HOV-baan, het vrijliggende non-stop fietspad en de ontsluiting van het centrum en voorzieningsgebied Meerrijk. De verkeerssituatie ter plaatse is nog niet definitief; na afronding van de bouwactiviteiten in Meerrijk wordt het kruispunt definitief ingericht.

# A

**32 Bereikbaarheid hulpdiensten** Na enkele ‘incidenten’ maken bewoners zich zorgen over de bereikbaarheid - en met name ‘vindbaarheid’ - van de hulpdiensten in Meerhoven. Zo is plandeel Grashoek slechts via één toegang bereikbaar en zijn sommige adressen lastig vindbaar. De gemeente heeft toegezegd maatregelen te treffen. Eén daarvan is de realisatie van nooddoorgangen in de wijk, waarbij de hulpdiensten de wijk van twee kanten kunnen benaderen. Tot op heden is deze maatregel echter nog niet uitgevoerd.