

Vragen/opmerkingen en reacties op voorlopig ontwerp HOV3

Inhoudsopgave

A. Algemeen	1
B. Marathonloop	3
C. Anthony Fokkerweg	13
D. GDC en Oirschotsedijk	15
E. Luchthavenweg	16

A. Algemeen

	Vraag	Reactie
1.	Wat zijn de huidige cijfers mbt de aanleg van de bestaande hov lijn? Hoeveel meer personen worden er vervoerd? Hoeveel sneller is het? Hoeveel minder auto's gaan er nu over de rijweg? Wat zijn dus de concrete cijfers waaruit blijkt dat dit een verbetering zou zijn?	Belangrijkste doelstelling is om met vrijliggende busbanen het HOV busvervoer onafhankelijk te maken van de situatie van het autoverkeer. Doelstelling is om reizigers met een gemiddelde snelheid van > 25 km/u (inclusief halteren) te vervoeren. De huidige stadslijnen rijden ca 18-20 km/u gemiddeld. De verandering in de vervoerwijzen zijn moeilijk te projecteren op één weg maar gelden veeleer op de totaliteit van het vervoer. Naar de toekomst toe is de inzet om het aantal autoritten van en naar de gebieden buiten de Ring / randen van de stad met 10% te reduceren en het openbaar vervoer gebruik, wat daar nog relatief laag is - met 50 tot 75% te laten groeien. Uit cijfers van de afgelopen jaren (sinds 2011) blijkt dat het busgebruik in zijn totaliteit t/m 2019 met bijna de helft is toegenomen. Met name op HOV lijnen, die sinds ca 2010 in gebruik zijn genomen of waarvan op bestaande lijnen de frequentie is verhoogd. De groei van het autoverkeer op belangrijke in/uitvalswegen was beperkt of er was zelfs een afname (binnen de Ring)
2.	Omdat ik voor mijn werk dagelijks over de Marathonloop rijdt ben ik	De lijnvoering (welke buslijnen ergens rijden) voor HOV3 is nog niet bepaald. In ieder geval zal de

	niet blij met het feit dat de rijbaan van de Marathonloop een dubbele baan wordt. Maar ik begrijp dat het nodig is. Ik heb wel een vraag, en dat is of de bus vanaf het Winkel Centrum Woensel naar het vliegveld bushalte gaat krijgen, of dat het een directe verbinding zonder haltes wordt.	bestaande sneldienst van Eindhoven Centraal via Woensel naar Airport gebruik maken van HOV3, maar hoe de tussenliggende haltes precies bediend gaan worden, is nog een onderwerp in ontwikkeling.
3.	Ik zou willen kunnen zien waar de haltes komen. Ik mag hopen dat er toch ergens op Acht een halte komt	In het ontwerp zijn de haltes verwerkt, locaties zijn bekend. Bij Acht komt er een halte op kruispunt A. Fokkerweg - Cor Gehrelslaan.
4.	De HOV3 heeft impact op de fietsroute tussen Achtse Barrier en Flight Forum/Meerhoven. Een groot deel van de route is via het fietspad ten zuiden van de Anthony Fokkerweg. Ik stel voor een volledige twee richtingen fietsroute te realiseren ten zuiden van de Marathonloop en Anthony Fokkerweg. Nu ontbreken nog de volgende 3 delen: Oude Boschebaan > Estafettelaan > Boschdijk > Verzetsheldenlaan. Dit realiseert een doorgaande fietsroute vanaf de Huizingalaan tot aan de Tegenboschbrug.	Dit is een waardevolle suggestie. Het maakt echter geen onderdeel uit van de opgave voor de inpassing van de busbaan HOV3. Wij hebben de suggestie meegegeven aan de beleidsafdeling verkeer, die ook fietsroutes ontwikkelt. Momenteel staat deze route niet op de programmering, maar bij actualisering van het meerjaren programma wordt deze suggestie meegenomen.
5.	Wat ik belangrijk vind wat niet in het ontwerp staat is dat de haltes overzichtelijk worden. dat is op het grootste gedeelte van de HOV banen niet het geval door de info zuil en reclame borden die het zicht blokkeren. Het wegdek moet ook van goede kwaliteit zijn en niet van beton platen of wat om de montgomerylaan ligt omdat het daar erg stuitert en lawaai geeft.	De info zuilen zoals bij de bestaande HOV-banen zijn gebruikt worden niet meer toegepast. De nieuwe zuilen zijn beduidend kleiner. De locatie van de toe te passen info-panelen worden getoetst op basis van zichtbaarheid op de bus en vanuit de bus op de wachtende reiziger. De busbaan krijgt een eigen uitstraling, onder meer een afwijkende kleur en materiaal. Om zoveel mogelijk uniformiteit te creëren wordt beton toegepast. De geluidsbelasting is getoetst. Daaruit blijkt dat het treffen van maatregelen niet nodig is.

B. Marathonloop

	Vraag	Reactie
6.	Hierbij teken ik bezwaar aan tegen het terugbrengen van 4 baans naar 2 baans verkeer. in de spits zijn deze wegen overvol . Om deze weg te versmallen voor een bus eens per half uur is belachelijk en geldverspilling. Bus kan makkelijk over bestaande weg . Kost amper extra tijd. Dit is echt weer bedacht door mensen die niet dagelijks hier gebruik van maken.	De situatie dat dagelijks in de spits beide rijbanen helemaal vol staan op de Marathonloop wordt niet herkend en blijkt ook niet uit de beschikbare intensiteitsgegevens van de weg. De verkeersafwikkeling in stedelijk gebied wordt bepaald door de capaciteit van de kruispunten. In het ontwerp is ervoor gezorgd dat de afslaande rijrichtingen aparte opstelstroken behouden. Het toekomstig ontwerp van de Marathonloop is getoetst op de verkeersdoorstroming, waarbij intensiteiten zijn gebruikt die worden verwacht in het planjaar 2030. Uit deze verkeersanalyse is geconcludeerd dat de verkeersdoorstroming in de avondspits minder goed is dan in de huidige situatie, maar voldoet aan de kwaliteitseisen die de gemeente aan de doorstroming stelt. Daarbij komt dat de verkeersveiligheid op het tracé wordt verbeterd door het overzicht te verbeteren en de snelheid van het verkeer te verlagen. Het is daarnaast de bedoeling het HOV voor de toekomst kwaliteit mee te geven die niet afhankelijk is van de situatie van het autoverkeer. Met vrijliggende busbanen is er de mogelijkheid de frequentie te laten groeien (meer bussen per uur) en kan er in de toekomst innovatief vervoer worden toegepast.
7.	Komen er stoplichten op de kruising Marathonloop/Vijfkamplaan? Ik denk dat dit goed zou zijn omdat het een gevaarlijk kruispunt is waar bijvoorbeeld onze zoon een paar jaar geleden op de fiets aangereden is, niet lang nadat een vrouw op de fiets dodelijk verongelukt was.	Vooralsnog blijft deze kruising zonder verkeerslichten. Er is gerekend aan de oversteekbaarheid en deze is goed, ook zonder verkeerslichten. Er komen, net als nu, voldoende brede middenbermen waar fietsers en voetgangers op kunnen stellen.
8.	Het reduceren naar een enkele rijstrook per richting op de montpellierlaan gaat capaciteitsproblemen geven in de spits voor verkeer dat de Achtse	Door het aantal en de lengte van de opstelstroken voor het verkeerslicht gelijk te houden aan de huidige situatie wordt dit voorkomen. Er blijft dus een aparte strook voor linksaf en voor rechtsaf vanaf de

	Barrier wil verlaten. Het Verkeer loopt dan vast op de montpellierlaan en gaat de rotonde op de fransebaan blokkeren. Er ontstaat dan opnieuw een gevaarlijke situatie voor scholieren die via de rotonde naar het Frits Philipscollege fietsen. Is dit goed onderzocht? Is de huidige situatie niet beter?	Montpellierlaan richting de Marathonloop, waarmee de afrijcapaciteit richting de Marathonloop gelijk blijft.
9.	De geluidsoverlast als gevolg van de verkeersdruk van de Marathonloop en de Antony Fokkerweg, is voor de buurt Driehoeksbos Noord thans al aanzienlijk en mogelijk reeds van een ontoelaatbaar niveau. Het woongebied is omsloten door zowel de drukke Boschdijk als de Marathonloop en de Estafettelaan, eveneens erg lawaaierig. Op slechts een klein gedeelte van het betreffende traject wordt er voorzien in een deklaag van fluisterasfalt. Kan het gehele traject daarvan worden voorzien?	Door de aanleg van de HOV3 neemt bij de buurt Driehoeksbos Noord de geluidbelasting slechts beperkt toe, waardoor het treffen van maatregelen niet nodig is. Dit is wel het geval langs de Marathonloop tussen Huizingalaan en Vijfkamplaan. Het gehele traject wordt niet voorzien van fluisterasfalt.
10.	Dagelijks staat in de spits beide rijbanen helemaal vol tot aan de snelweg (Marathonloop - Anthony Fokkerweg) De luchtkwaliteit in de Achtse Barrier is al ernstig (aanslag op mijn ramen van het verkeer van de Franse Baan). Hoe wordt het verkeer afgewikkeld op de Marathonloop zodat er geen verkeershinder gaat ontstaan voor die paar bussen per uur die over die HOV moeten gaan rijden.	De situatie dat dagelijks in de spits beide rijbanen helemaal vol staan op de Marathonloop wordt niet herkend en blijkt ook niet uit de beschikbare intensiteitsgegevens van de weg. De verkeersafwikkeling in stedelijk gebied wordt bepaald door de capaciteit van de kruispunten. In het ontwerp is ervoor gezorgd dat de afslaande rijrichtingen aparte opstelstroken behouden. Het toekomstig ontwerp van de Marathonloop is getoetst op de verkeersdoorstroming, waarbij intensiteiten zijn gebruikt die worden verwacht in het planjaar 2030. Uit deze verkeersanalyse is geconcludeerd dat de verkeersdoorstroming in de avondspits minder goed is dan in de huidige situatie, maar voldoet aan de kwaliteitseisen die de gemeente aan de doorstroming stelt. Daarbij komt dat de verkeersveiligheid op het

		tracé wordt verbeterd door het overzicht te verbeteren en de snelheid van het verkeer te verlagen. Bij wegverkeer is de kans op trillingshinder over het algemeen niet zo groot. Alleen in situaties met drempels of met zwaar vrachtverkeer over een ongelijk wegdek (bv. kasseien) is trillingshinder mogelijk te verwachten. Dit is bij de HOV3-lijn niet het geval.
11.	De capaciteit voor autoverkeer blijft voldoende hoor ik zeggen. Maar de capaciteit halveert terwijl er nu in de ochtend en avondspits al files staan en verkeer van toeleidende wegen onvoldoende kunnen invoegen.	De situatie dat dagelijks in de spits beide rijbanen helemaal vol staan op de Marathonloop wordt niet herkend en blijkt ook niet uit de beschikbare intensiteitsgegevens van de weg. De verkeersafwikkeling in stedelijk gebied wordt bepaald door de capaciteit van de kruispunten. In het ontwerp is ervoor gezorgd dat de afslaande rijrichtingen aparte opstelstroken behouden. Het toekomstig ontwerp van de Marathonloop is getoetst op de verkeersdoorstroming, waarbij intensiteiten zijn gebruikt die worden verwacht in het planjaar 2030. Uit deze verkeersanalyse is geconcludeerd dat de verkeersdoorstroming in de avondspits minder goed is dan in de huidige situatie, maar voldoet aan de kwaliteitseisen die de gemeente aan de doorstroming stelt. Daarbij komt dat de verkeersveiligheid op het tracé wordt verbeterd door het overzicht te verbeteren en de snelheid van het verkeer te verlagen.
12.	In de presentatie wordt benoemd dat de splitsing ter hoogte van de vijfkampiaan beter beveiligd wordt. Mede vanwege eerdere ongevallen. Ik ben erg benieuwd hoe. Vanuit driehoeksbos /achtse barrier komen hier dagelijks veel, met name jongeren overgestoken richting sportpark op noord. Dit is echt een risico plek. Vanaf de huizingalaan komt verkeer snel op de kruising af. Ik zou echt willen pleiten voor een VRI of andere vertragende interventie.	In het ontwerp zit een extra middengeleider, fietsers en voetgangers kunnen in 2 fases oversteken. Uit de verkeersveiligheidsonderzoek blijkt dat dit noodzakelijk is. Daarom is dit ook aangepast (zat bij de eerste schetsen niet in het ontwerp).

13.	De Marathonloop is druk in de spits. Het halveren van wegcapaciteit zal leiden tot een verkeersinfarct als op de Sterrenlaan en Montgomerylaan. Dat mensen de auto thuis laten en het OV nemen is een illusie. Eindhoven in de spits is een verkeersdrama geworden sinds de komst van busbanen. Die banen zijn meest leeg. Het is idioterie wegen opofferen. Tevens zal OV minder in trek zijn ook na Corona ivm besmettingsrisico's. Ook vrees ik voor zwaarder gebruik Estafettelaan als Marathonloop vastloopt.	De situatie dat dagelijks in de spits beide rijbanen helemaal vol staan op de Marathonloop wordt niet herkend en blijkt ook niet uit de beschikbare intensiteitsgegevens van de weg. De verkeersafwikkeling in stedelijk gebied wordt bepaald door de capaciteit van de kruispunten. In het ontwerp is ervoor gezorgd dat de afslaande rijrichtingen aparte opstelstroken behouden. Het toekomstig ontwerp van de Marathonloop is getoetst op de verkeersdoorstroming, waarbij intensiteiten zijn gebruikt die worden verwacht in het planjaar 2030. Uit deze verkeersanalyse is geconcludeerd dat de verkeersdoorstroming in de avondspits minder goed is dan in de huidige situatie, maar voldoet aan de kwaliteitseisen die de gemeente aan de doorstroming stelt. Daarbij komt dat de verkeersveiligheid op het tracé wordt verbeterd door het overzicht te verbeteren en de snelheid van het verkeer te verlagen. In aanvulling: de verwachting is dat het gebruik van het openbaar vervoer na corona weer zal aantrekken. Wellicht dat dit enige jaren duurt, maar de aanleg van deze busbaan is voor lange termijn. De berekeningen wijzen uit dat de capaciteit van de Marathonloop voldoende zal zijn om het verkeer af te wikkelen, waardoor de Estafettelaan niet zwaarder belast worden.
14.	Wij wonen vlakbij het kruispunt Huizingalaan met Marathonloop en ervaren momenteel al veel hinder van verkeerslawaaï en vieze uitlaatgassen. Wij hebben ernstige bezwaren tegen het weghalen van de grote bomen langs de Marathonloop m.n. het stuk tussen kruispunt Huizingalaan en Vijfkampaan, omdat deze de luchtverontreiniging nu nog enigszins beperken. Na de aanleg van de HOV lijn op de Huizingalaan is de overlast al	De hoofdrijbanen van de Marathonloop komen op grotere afstand van de woningen te liggen. Per saldo wordt bij deze woning de geluidbelasting circa 2 dB lager. Uit de berekening voor de luchtkwaliteit blijkt dat overal op 10 meter van de weg voor de stoffen NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} wordt voldaan aan de normen.

	toegenomen en wij vrezen dat de overlast nog verder toeneemt door HOV3 aanleg.	
15.	ik maak me zorgen om de bocht op de busbaan op de Huizingalaan die lijkt namelijk erg krap. bij de Montpellierlaan heeft de busbaan een erg agressieve knik. de linksafstrook bij de brandweer lijkt onnodig en neemt veel ruimte in. En voor de halte bij de brandweer moet gezorgd worden dat er niet zomaar over de weg overgestoken kan worden. De bromfietsdoorsteek lijkt gevaarlijk door de rechte lijn ervan.	Alle bochtstralen zijn getoetst op berijdbaarheid m.b.v. rijcurves. Linksafstrook brandweer is in overleg met de hulpdiensten noodzakelijk voor de bereikbaarheid van de brandweer/ambulance post aan de marathonloop.
16.	N.a.v. de aanleg HOV-Huizingalaan heb ik een aantal neg.ervaringen Rijbaan is dicht bij ons huis gekomen. Gebeurt nu ook weer door knik in de weg aansluiting busbaan op kruising Huizingalaan . Hierdoor moeten ook 2 bomen worden gekapt. Hiertegen teken ik bezwaar aan.Ambulance en brandweer komen met sirene nu vlak langs ons huis. Nu is het al te gek. Ook hiertegen teken ik bezwaar aan. Het z.g. stille asfalt is niet stil als er 1cm dikke strepen en pijlen op geplakt worden.Je hoort dat steeds	In deze informatieronde kan geen bezwaar worden aangetekend. U kunt pas bezwaar maken wanneer het bestemmingsplan in procedure gaat en ter inzage wordt gelegd. Ten aanzien van het geluid: De hoofdrijbanen van de Marathonloop komen op grotere afstand van de woningen te liggen. Per saldo wordt bij deze woning de geluidbelasting circa 2 dB lager.
17.	1 Geluidbelasting op woningen bij kruising Huizingalaan – Marathonloop (Bajonet in busbaan richting woningen) a. Het opschuiven van de busbaan richting woningen verslechtert de situatie aanzienlijk. De slaapkamers van de betreffende woningen liggen +/- 3 m van de erfgrans en iedere	Uw eerste punt gaat over de inpassing van de busbaan nabij het kruispunt met de Huizingalaan. Bij de inpassing van de busbaan op het kruispunt van de Marathonloop – Huizingalaan een afweging heeft plaatsgevonden om zoveel mogelijk bestaande (grote) bomen te behouden en daarmee de impact op het totale groen te minimaliseren. Voor een veilig kruispunt is het noodzakelijk om een middenberm tussen busbaan en rijbaan voor het overige verkeer in te passen, waardoor de busbaan op het eerste deel

meter dat de busbaan dichterbij komt vergroot de overlast. Denk daarbij niet alleen aan de bus maar ook aan de brandweer en ziekenauto's die daar gebruik van gaan maken en meestal met sirene rijden. b. Een mogelijke oplossing, die ik al in mijn mail van 23 december 2020 heb voorgesteld, is een bredere groenstrook tussen de busbaan en de overige banen te creëren die met struiken beplant een geluidbuffer kan geven maar ook de ruimte schept om een ruimere bocht vanaf de Huizingalaan te maken. Dit zal dan ten koste gaan van het groen aan de zuidzijde. c. Een alternatief kan zijn de bus richting Huizingalaan wat eerder te laten stoppen zodat genoemde bocht ten dele over de busbaan kan lopen. d. Mogelijk zijn er desondanks nog aanvullende maatregelen noodzakelijk. Te denken valt aan geluidwerende schermen. e. Overigens lost de bajonet weliswaar het probleem voor het vrachtverkeer vanaf de Huizingalaan op maar levert een veel groter probleem voor een bus die daar vanuit het noorden de busbaan op moet. Op dit moment is die lijn opgeheven maar daar kan weer behoefte aan komen. f. De tekst bij de plannen is niet helemaal duidelijk. Onze interpretatie: De busbaan blijft vanaf het begin een asfalt weg met geluidwerend asfalt. Geen beton, geen dilatatievoegen. Er worden geen fundatie verbeterende	iets uitwijkt naar de noordzijde om de draai te kunnen maken. Dit is onvermijdelijk. Het verder opschuiven van het profiel naar het zuiden gaat ten koste van meer waardevolle grote bomen en daarom niet wenselijk. Ook is de totale vormgeving van de kruispunt van belang. Rijstroken dienen wel goed aan te sluiten op elkaar, zodat een rechtdoor gaand wegvak ook goed aansluit op de rechtdoor gaande weg. Uw optie om de busbaan eerder te laten stoppen is niet mogelijk, omdat dit in de eerste plaats een onduidelijke verkeerssituatie zou betekenen. In de tweede plaats worden de wachttijden van het kruispunt daarmee vergoot, waarmee de verkeersafwikkeling verslechterd en de wachttijden te groot worden. In uw mail gaat u ook in op mogelijke trillingen en geluidsoverlast. Op grond van het ontwerp is bepaald dat de eventuele trillingen ten gevolge van de busbaan geen impact hebben op gebouwen langs het tracé. Ten aanzien van het geluid heeft onderzoek uitgewezen dat de er geen aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor de woningen aan de noordzijde van de Marathonloop. De hoofdrijbanen van de Marathonloop komen op grotere afstand van de woningen te liggen. Per saldo wordt de geluidbelasting circa 2 dB lager. In het bestemmingsplan worden de onderwerpen geluid en trillingen opgenomen en nader uitgewerkt.
--	--

	werkzaamheden uitgevoerd. (Schade aan woningen t.g.v. het doorgeven van trilling via de wortels van de bomen)	
18.	2 Opstelvakken Marathonloop – Huizingalaan a. De Marathonloop is een instroomroute voor een groot deel van Eindhoven noord. Op de kruising Marathonloop – Huizingalaan is de hoofdstroom van Marathonloop via de Huizingalaan richting Hondsruglaan. Die verkeersstroom dient dus zo min mogelijk opgehouden te worden. (geluid en uitlaatgassen bij wachten op groen licht) b. De verkeersregeling op dit kruispunt wordt door de busbaan ongunstiger voor dit links afslaand verkeer. Waar nu de bus gelijktijdig met het overige verkeer rechtsaf kan moet straks de hele marathonloop stoppen als er een bus rechts af gaat. Hier moet een oplossing voor komen. c. Door het middelste opstel vak voor rechtuit EN linksaf te bestemmen kunnen er meer auto's met bestemming links af van die opstel vakken gebruik maken en per groenfase doorrijden. De Huizingalaan is daar ter plaatse ook twee rijstroken breed. Omdat er uit de middelste opstelstrook ook auto's rechtuit zullen gaan ontstaat er verderop op de Huizingalaan voldoende ruimte om in te voegen naar één strook. Op de Huizingalaan zijn ook twee opstelvakken in noordelijke richting.	Het eenrichtingverkeer maken van de Ellertsveldstraat is niet noodzakelijk. Daarnaast is het ongewenst, omdat dit een belangrijke ontsluitingsweg is van de achterliggende wijk. Het kruispunt met de Huizingalaan – Marathonloop is voor het voorlopig ontwerp doorgerekend met toekomstige (verwachte) verkeersintensiteiten en deze blijkt het verkeer te kunnen afwikkelen binnen de in het beleid van de gemeente gestelde eisen aan maximale wachttijden en doorstroming.

	d. Het verkeer dat vanuit de Ellertsveldstraat de Huizingalaan opgaat of oversteekt blokkeert het hele kruispunt. Door van de Ellertsveldstraat een éénrichting straat te maken zal dat de groentijd voor de hoofdstroom aanzienlijk vergroten. Indien hier zwaarwegende bezwaren tegen zijn, zou de groentijd vanuit de Ellertsveldstraat zeer kort en de rood-tijd zeer lang gemaakt kunnen worden zodat het verkeer na enige gewenning vanzelf een andere route gaat kiezen.	
19.	3 Rijbaan scheiding Marathonloop tussen Vijfkamplaan en Montpellierlaan. a. Vooral in het voorjaar en de zomer is er regelmatig overlast van motorrijders en (sport-) auto's die met veel lawaai snel optrekken en met veel te hoge snelheid de Marathonloop afrijden richting Boschdijk. Het is te hopen dat door de versmalling naar één rijstrook dit race gedrag gaat verminderen. b. Gevreesd moet echter worden dat maximum snelheid getrouwe weggebruikers ingehaald zullen worden via de tegenliggerbaan. Met alle gevaren van dien. c. Indien linksaf slaan naar de hockeyclub wordt toegestaan zal achteropkomend verkeer moeten wachten als de afslaande auto op tegenliggers moet wachten. Dit geeft weer doorstromingsproblemen vanaf de Huizingalaan. Als dan ook nog over de tegenliggerbaan ingehaald wordt is de schade niet te overzien.	Uw suggestie van een verhoogde rijbaanscheiding op de Marathonloop nemen wij in overweging.

	d. Het verdient dus aanbeveling tussen beide rijbanen een verhoogde scheiding aan te brengen zodat ieder in zijn baan blijft. Alleen een dubbele streep zal niet afdoende blijken. Dat er voor een aantal hockeyclub leden hierdoor de kortste route geblokkeerd wordt weegt niet op tegen de winst aan veiligheid. Zij kunnen hun aanrij route anders plannen zodat ze aan de andere zijde uitkomen of, indien dat echt niet mogelijk is, via de Montpellierlaan op de rotonde in de Fransebaan keren.	
20.	4 Opstelvakken Montpellierlaan vanuit de wijk. a. Het verkeer dat de wijk verlaat via de Montpellierlaan richting Marathonloop gaat in meerderheid rechtsaf de Marathonloop op. Op dit moment is de groenfase voor dat verkeer aanzienlijk langer dan voor het verkeer linksaf en bovendien valt die groenfase samen met die voor het verkeer op de Marathonloop dat linksaf de Montpellierlaan in gaat. b. Indien in de Montpellierlaan slechts één opstel vak komt voor zowel links- als rechts afslaan, zal het kruispunt (onnodig) langer geblokkeerd worden. Daarbovenop komt de blokkade tijd voor het verkeer de wijk in dat dan een aparte groenfase moet krijgen. De winst aan extra ruimte voor groenaanplant wordt hierdoor ruimschoots teniet gedaan door extra vervuiling van langer stilstaand verkeer. Tevens bestaat het risico dat bij slechts één rijstrook de wachtrij tijdens spitsuren zodanig lang wordt dat de rotonde in	In het ontwerp van de Montpellierlaan is het aantal opstelvakken gelijk aan de huidige situatie, dus één voor linksaf en één voor rechtsaf. Ook voor deze kruising geldt dat deze is doorgerekend met toekomstige (verwachte) verkeersintensiteiten en deze blijkt het verkeer te kunnen afwikkelen binnen de in het beleid van de gemeente gestelde eisen aan maximale wachttijden en doorstroming.

	de Fransebaan geblokkeerd wordt hetgeen weer consequenties heeft voor de doorstroming van het verkeer vanaf de Marathonloop en het OV.	
21.	Wat betreft de aansluiting van het voetpad aan de westzijde van de Estafettelaan op het noordelijk gelegen voetpad van de marathonloop: Nu moet je als voetganger eerst aan de overkant een stukje naar rechts lopen over het fietspad om dan pas op het voetpad te komen en naar links te kunnen gaan. Wordt dit meteen aangepast zodat het logischer is? Ik wil dit mondeling toelichten. Ook ben ik bang dat de eenrichtingsbanen / invoegingen op de Marathonloop voor opstoppen gaan leiden zoals HOV Nuenen	Op het nieuwe kruispunt komen net als in de huidige situatie drie geregelde oversteken voor voetgangers: één over de Estafettelaan aan de zuidzijde en twee op de Marathonloop aan weerszijden van de Estafettelaan. Deze voetpaden sluiten net als in de huidige situatie goed aan op de voetpaden langs de Estafettelaan en de Marathonloop. De situatie dat dagelijks in de spits beide rijbanen helemaal vol staan op de Marathonloop wordt niet herkend en blijkt ook niet uit de beschikbare intensiteitsgegevens van de weg. De verkeersafwikkeling in stedelijk gebied wordt bepaald door de capaciteit van de kruispunten. In het ontwerp is ervoor gezorgd dat de afslaanrijrichtingen aparte opstelstroken behouden. Het toekomstig ontwerp van de Marathonloop is getoetst op de verkeersdoorstroming, waarbij intensiteiten zijn gebruikt die worden verwacht in het planjaar 2030. Uit deze verkeersanalyse is geconcludeerd dat de verkeersdoorstroming in de avondspits minder goed is dan in de huidige situatie, maar voldoet aan de kwaliteitseisen die de gemeente aan de doorstroming stelt. Daarbij komt dat de verkeersveiligheid op het tracé wordt verbeterd door het overzicht te verbeteren en de snelheid van het verkeer te verlagen.
22.	helaas heeft de informatiebrief me later bereikt dan de reactie termijn, ik heb de aanpassingen bekeken en mijn voorstel is om het verdrijvingsvlak wat gepland staat vanuit de boschdijk naar de 1e kruising op de marathonloop te verwijderen. dit zorgt voor een betere doorstroming aangezien de	Wanneer het verdrijvingsvlak wordt verwijderd zijn er twee rechtdoorgaande rijstroken op de Marathonloop nodig. Dit past niet in het huidige ontwerp. De linksafer voor de brandweer is noodzakelijk om terugkerende voertuigen van de brandweer te faciliteren. Deze kunnen in de regeling met de verkeerslichten vanaf de Boschdijk noord niet de busbaan opdraaien.

verkeersdrukke in de ochtend daar erg hoog is.	
er is geen verkeer wat linksaf slaat (alleen bestemmingsverkeer brandweer) maar wel veel verkeer wat afslaat naar de estafettelaan of rechtdoor rijdt.	

C. Anthony Fokkerweg

	<i>Vraag</i>	<i>Reactie</i>
23.	Wederom een investering die nergens voor nodig. Bus kan makkelijk over bestaande weg . Geen toegevoegde waarde. Bussen zijn leeg en een investering om deze weg compleet te verbreden en aan te passen getuigd van weinig economisch inzicht. De tijdwinst die misschien behaald wordt staat tot schril contrast tot de investering, welke wij als inwoners van Eindhoven mogen ophoesten.	De situatie dat dagelijks in de spits beide rijbanen helemaal vol staan op de Marathonloop wordt niet herkend en blijkt ook niet uit de beschikbare intensiteitsgegevens van de weg. De verkeersafwikkeling in stedelijk gebied wordt bepaald door de capaciteit van de kruispunten. In het ontwerp is ervoor gezorgd dat de afslaanrijrichtingen aparte opstelstroken behouden. Het toekomstig ontwerp van de Marathonloop is getoetst op de verkeersdoorstroming, waarbij intensiteiten zijn gebruikt die worden verwacht in het planjaar 2030. Uit deze verkeersanalyse is geconcludeerd dat de verkeersdoorstroming in de avondspits minder goed is dan in de huidige situatie, maar voldoet aan de kwaliteitseisen die de gemeente aan de doorstroming stelt. Daarbij komt dat de verkeersveiligheid op het tracé wordt verbeterd door het overzicht te verbeteren en de snelheid van het verkeer te verlagen.
24.	Verlaging maximum snelheid van 80 naar 50km/u tussen Boshdijk en Cor Gehrelsiaan. Toelichting: het stuk tussen Boshdijk en Cor Gehrelsiaan is heden 80km/u, maar dat heeft geen enkele zin gezien de korte afstanden tussen de stoplichten. Veel auto's trekken maximaal op, om 100-200m verder weer tot stilstand te komen voor stoplichten met Verzetsheldenlaan	De verlaging van de snelheid op de Anthony Fokkerweg tussen Boshdijk en Cor Gehrelsiaan is niet mogelijk zonder aanpassing van het wegprofiel. Het wegbeeld en daarmee de breedte van de weg, dient in overeenstemming te zijn met de maximum snelheid. Op de Anthony Fokkerweg is de breedte nu bepaald op grond van de maximum snelheid van 80 km/uur. De aanpassing van het profiel maakt geen onderdeel uit van het project HOV3.

	en Cor Gehrelsiaan. Veel onnodig geluid en vervuiling tot gevolg.	
25.	Geluidswal dient aangelegd te worden tussen Anthony Fokkerweg en Acht. Toelichting: het verkeer wordt alsmaar drukker op de Anthony Fokkerweg, de komst van de busbaan is een goed initiatief maar totaal zal het verkeer eerder toe dan afnemen de komende jaren. Met overwegend zuid/westenwind is het in Acht een continu geluid van verkeer. De aanleg van busbaan en verplaatsing fietspad aan Noordzijde van de weg is een prima gelegenheid een geluidskering aan te brengen.	Door de aanleg van de HOV3 neemt in deze woonwijk de geluidbelasting slechts beperkt toe, waardoor het treffen van maatregelen niet nodig is.
26.	Verhoogde afscheiding fietspad en Anthony Fokkerweg: Nu de fietspaden op de schop gaan, is het een prima gelegenheid de fietspaden aan de zuidzijde hoger aan te leggen dan de Anthony Fokkerweg. Reden: 1 stuurfout van auto's die met 80km/h langsrazen en de auto schiet het fietspad op. Als er daar dan iemand fietst dan loopt het fataal af. Zeer onveilig gevoel om zo dichtbij een 80km weg te fietsen zonder afscheiding met de weg. Dit speelt op grote delen van de Anthony Fokkerweg	De afstand tussen A. Fokkerweg en het huidige fietspad is inderdaad minimaal. De veiligheid van het fietspad nemen wij mee in de verdere uitwerking van het ontwerp.
27.	Maak van het zuidelijk fietspad op de Anthony Fokkerweg tussen de Boschdijk en de Verzetsheldenlaan ook 2 richtingen. Inclusief een oversteekmogelijkheid voor fietsen aan de zuidkant van de kruising Boschdijk met de Anthony Fokkerweg/Marathonloop. (De rest is	Bedankt voor de suggestie. Het maakt echter geen onderdeel uit van de opgave voor de inpassing van de busbaan HOV3. Wij hebben de suggestie meegegeven aan de beleidsafdeling verkeer, die ook fietsroutes ontwikkelt. Momenteel staat deze route niet op de programmering, maar bij actualisering van het meerjaren programma wordt deze suggestie meegenomen.

	al ingericht voor 2 richtingen). Wanneer men vanuit de stad naar het GDC wil, moet men straks 4 maal een weg oversteken met stoplichten en in de gewenste situatie slechts 1 maal. Regelmatig zie ik daar al fietsers naar het westen fietsen.	
28.	De weg naar de N2/A2 wordt verbreed ivm verkeersaanbod. Nu gaat deel ervoor worden versmalt. Er wordt dus een enorme trechterwerking gecreëerd die tot files leidt tot aan de huizingalaan toe.	De wegcapaciteit op dit tracé is in afstemming met de functie van de weg en de verwachte intensiteiten. De Marathonloop is een gebiedsontsluitingsweg, terwijl de Anthony Fokkerweg een doorstroomweg is vanaf de rijksweg richting de stad en vice versa. Dit vraagt om een andere weginrichting en ander gebruik.
29.	Is het niet een idee om de verzetsheldenlaan alleen rechtsaf te laten gaan, daardoor zit de linksaf beweging niet meer in de weg. en de fietsoversteek schuin aanleggen waardoor de ontruimingstijd op de busbaan kleiner kan zijn. Is het niet mogelijk om aparte opstelstroken te hebben op de Cor Gehrels laan zodat een rechtsaf niet de zuidelijke rijbaan tegenhoudt.	Voor beide kruispunten geldt dat met de huidige combinatiestrook (één rijstrook voor zowel linksaf als rechtsaf) op de Verzetsheldenlaan is het verkeer goed af te wikkelen. Een linksaf verbod is niet nodig.
30.	Mijn woning grenst aan de Anthony Fokkerweg ter hoogte van het tankstation. Wij ondervinden bijzonder veel overlast van het toenemende verkeerslawaaï (tegen de wettelijke grens aan). De verbouwing van de A. F. weg zou u eenvoudig de gelegenheid geven tot het plaatsen van een geluidswal. Bent u bereid dat te overwegen? En/of wat moet ik ondernemen om een geluidswal te bewerkstelligen?	Door de aanleg van de HOV3 neemt bij de woning de geluidbelasting slechts beperkt toe, waardoor het treffen van maatregelen niet nodig is. Een geluidwal wordt niet overwogen.

D. GDC en Oirschotsedijk

Vraag	Reactie
-------	---------

31.	Is het mogelijk een passeerstrook aan te leggen tussen het viaduct en vracht spoor (dubbele wisselstrook)? Misschien is het ook handig om een calamiteit doorsteek te maken net voor de schakel. De bocht op de busbaan linksaf de schakel op lijkt erg krap met die doorsteek. de dubbele linksafstroken naar de Anthony Fokkerweg lokt uit om race gedrag door personenwagens. de bocht wordt daardoor lastiger en intensiever voor vrachtwagens en vooral LZV's Inhalend verkeer op haltes mispelhoefstraat	Een passeerstrook op deze locatie is niet noodzakelijk. Alle bochtstralen zijn getoetst op berijdbaarheid m.b.v. rijcurves. Er is in het ontwerp rekening gehouden met een doorsteek vanaf de busbaan die aansluit net voor het kruispunt van De Schakel - Anthony Fokkerweg. Deze calamiteitendoorsteek is uitsluitend voor hulpdiensten.
32.	Is het al duidelijk of de HOV een aparte busbaan krijgt op de Schakel, omdat er nu wordt gesproken over "meerijden met overig verkeer". Wij zijn nog steeds ongerust dat wij in de middag niet van ons terrein afkomen, omdat er dan veel verkeer vanaf de Achtseweg Noord komt, de linksaf baan op de Schakel kort is en de cycli van het stoplicht te kort.	De twee varianten zijn in onderzoek. Afhankelijk van de uitkomsten wordt één van de varianten in het raadsvoorstel opgenomen voor nadere uitwerking. Door de toepassing van verkeerslichten en een dubbele linksaffer op dit kruispunt zal het verkeer beter doorstromen, waardoor het uitrijden makkelijker wordt.

E. Luchthavenweg

	<i>Vraag</i>	<i>Reactie</i>
33.	de inrit naar de mispelhoef kan gevaarlijk worden door twijffellend verkeer	Er is in de toekomst nog uitsluitend langzaam verkeer op de Mispelhoefstraat. In de nadere uitwerking van het ontwerp zal hier een veilig kruispuntontwerp worden ingepast.
34.	Het laten vervallen van het bestaande zebepad tegenover Luchthavenweg 55a is een slechte keuze. Het is een veelgebruikt zebepad door 'lunchwandelaars' die	Het is de bedoeling om op deze locatie een oversteek in te passen in het definitieve ontwerp. De oversteek als zebra uitvoeren wordt lastig, de fietsoversteek willen we op basis van veiligheid uit de voorrang hebben. We krijgen dan 2 verschillende

	even op de luchthaven iets kopen tijdens hun rondje komende vanuit of in richting Jan Olieslagersweg alsmede kantoor Luchthavenweg. Het remt ook de snelheid. Ik weet het omdat ik het elke dag zie vanuit mijn kantoor. Advies: Behoud die oversteek.	voorangssituatie op één oversteek, dit is voor de weggebruiker niet duidelijk.
35.	Parkeerplekken verdwijnen en bereikbaarheid wordt verslechterd waardoor het voortbestaan van ons in gevaar komt, zodat primair verzocht wordt om het ontwerp nu nog aan te passen opdat de parkeerplekken behouden blijven en de bereikbaarheid verbeterd wordt (ontsluiting via twee mogelijkheden aan de Luchthavenweg en in twee richtingen). En subsidiair verzocht wordt om de planning aan te passen zodat een langere periode gegund wordt om – worst case – te kunnen zoeken naar verhuismogelijkheden	De parkeerplaatsen komen te vervallen door de extra benodigde breedte van het wegprofiel. Er is gezocht naar optimalisatie (versmalling) van het profiel, maar dat gaat direct ten koste van de verkeersveiligheid, benodigde functies (voetgangers, fietsers, bussen en overig verkeer) en ruimtelijke kwaliteit. Substantiele versmalling, die leidt tot het behoud van meer parkeerplaatsen, is daarom niet mogelijk. De verwachting is dat de Luchthavenweg als een van de laatste tracédelen wordt gerealiseerd. Dit betekent dat de weg niet voor 2023 wordt aangelegd.
36.	Ik maak bezwaar tegen inrichting van de luchthavenweg, meer in het bijzonder het ontbreken van een doorgang in de geprojecteerde groenstrook in de middenberm van het terrein. Hierdoor is de toegang tot het terrein sterk beperkt en dient verkeer komend vanaf de richting van het kanaal ergens anders te draaien om het terrein te betreden. Graag aanpassen gelet op beperkingen.	De doorgetrokken middenberm op de Luchthavenweg is opgenomen om de verkeersveiligheid en doorstroming op dit wegvak te verbeteren. Linksafslaande voertuigen blokkeren bovendien de weg voor achteropkomend verkeer en willen wij zoveel mogelijk voorkomen. De bereikbaarheid van de percelen is geborgd door een keermogelijkheid bij de rotonde voor P1 van Eindhoven Airport en de mogelijkheid om via de Luchthavenweg zuid en de Freddy van Riemsdijkweg aan te rijden.