

Richtlijnen voor het MER

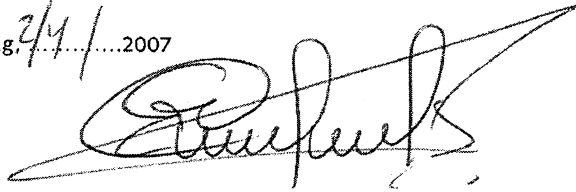
A2 aansluitingen Meerenakkerweg/Heistraat en
Noord-Brabantlaan

Richtlijnen voor het MER

A2 aansluitingen Meerenakkerweg/Heistraat en
Noord-Brabantlaan

Vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat overeenkomstig het
bepaalde in artikel 7.15 Wet Milieubeheer

Den Haag, 2/4/.....2007



Kamil Eurlings

Vastgesteld door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en
Milieubeheer overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.15 Wet Milieubeheer.

Den Haag,2007



Inhoudsopgave

1.	INLEIDING.....	5
2.	PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING.....	6
	2.1 PROBLEEMSTELLING.....	6
	2.2 DOEL.....	6
	2.3 BESLUITVORMING	6
3.	VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN.....	7
	3.1 ALGEMEEN.....	7
	3.2 ALTERNATIEVEN	7
4.	BESTAANDE TOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN TE ONDERZOEKEN EFFECTEN.....	9
	4.1 ALGEMEEN.....	9
	4.2 VERKEER EN VERVOER	9
	4.3 WOON EN LEEFOMGEVING	10
	4.4 NATUURLIJKE OMGEVING	11
5.	VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN.....	13
6.	LEEMTEN IN INFORMATIE	14
7.	EVALUATIEPROGRAMMA.....	15
8.	VORM EN PRESENTATIE	16
9.	SAMENVATTING VAN HET MER	17
BIJLAGE A	ANTWOORDEN OP INSPRAAK	18

1. Inleiding

In januari 2003 is door de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) het Tracébesluit A2/A67 Randweg Eindhoven genomen. Dit Tracébesluit voorziet in het oplossen van doorstromingsproblemen op de Randweg Eindhoven, door het doorgaande verkeer van het regionale verkeer te scheiden. De Randweg wordt in de periode 2006 – 2010 volledig vernieuwd.

Bij het nemen van het Tracébesluit in 2003 was er reeds de verwachting dat zich spoedig na realisatie van de volledige vernieuwing van de Randweg nieuwe afwikkelingsproblemen zullen voordoen. Eerst op het onderliggende wegennet en later ook op het hoofdwegennet. Belangrijke oorzaak zijn de vele geplande ruimtelijke ontwikkelingen rondom de westelijke tangent (Poot van Metz). De problematiek manifesteert zich na 2010 in meest ernstige vorm rondom de Noord-Brabantlaan / Heerbaan en de A2 aansluiting Veldhoven.

De gemeenten Eindhoven en Veldhoven hebben de studie "Méér met de A2" (DHV/gemeente Eindhoven, april 2004) uitgevoerd naar de oplossing van deze problemen. Naar aanleiding van deze studie is door de minister van Verkeer en Waterstaat nu besloten om ernaar te streven de door beide gemeenten gewenste oplossing voor de problemen bij de vernieuwing van de Randweg mee te nemen.

Omdat het een m.e.r.-plichtige aanpassing van bestaande hoofdinfrastructuur betreft, wordt de (verkorte) tracé/m.e.r. procedure gevolgd.

Doel van deze richtlijnen is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken dat het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te nemen. Het bevoegd Gezag wordt gevormd door de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu. De initiatiefnemer is de Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat Noord-Brabant.

De Richtlijnen zijn gebaseerd op de Tracéwet (verkorte procedure), de Startnotitie, de adviezen van de wettelijk adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. en de commentaren en opmerkingen die naar aanleiding van de Startnotitie zijn ingebracht (zie reacties in de bijlage).

2. Probleemstelling, doel en besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd".

Artikel 7.10, lid 1 onder c van de Wet milieubeheer

Een MER bevat ten minste: "een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieueffectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven".

2.1 Probleemstelling

Het probleem dat wordt onderzocht is de verwachte slechte doorstroming na 2010 op en rond de toe- en afritten van de aansluiting Veldhoven, waaronder lange wachtrijen op de afritten, soms tot op de parallelbaan. Gevolg daarvan is dat de doorstroming op de parallelbanen van de A2/A67 Randweg Eindhoven beperkt wordt. Het probleem op het gemeentelijke wegennet is met name de overbelasting van de Noord-Brabantlaan / Heerbaan, zowel van de weg zelf als van bijna alle kruisingen. Daarnaast is ook de verslechterde bereikbaarheid van bedrijventerrein de Hurk als gevolg van het Tracébesluit A2/A67 Randweg Eindhoven een probleem waarvoor een oplossing wordt nagestreefd.

2.2 Doel

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van de doelen worden afgeleid. Onderbouw nut en noodzaak van het voornemen door een gedetailleerde knelpuntanalyse te maken ten aanzien van de verkeersdoorstroming en het woon- en leefmilieu.

2.3 Besluitvorming

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor het nemen van een tracébesluit door de Ministers van V&W en VROM. Het MER dient vervolgens te beschrijven volgens welke procedure en welk tijdsplan dit geschied en welke adviesorganen en instantie daarbij formeel en informeel betrokken zijn. Tot slot moet het besluitvormingsproces om tot een tracébesluit te komen, worden aangegeven.

3. Voorgenomen activiteit en alternatieven

Artikel 7.10, lid 1 onder b van de Wet milieubeheer

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven."

Artikel 7.10, lid 3 van de Wet milieubeheer

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

3.1 Algemeen

De milieueffecten van het in de Startnotitie genoemde alternatief "ontvlechting gefaseerd" plus bijbehorende maatregelen worden onderzocht.

Op basis van de ontvangen adviezen en reacties op de Startnotitie zal ook het alternatief "Duo" uit de studie "Méér met de A2" als volwaardig alternatief in de m.e.r. worden onderzocht.

Op grond van de Wet Milieubeheer wordt ook de referentiesituatie en het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) beschreven. Het MMA wordt bepaald door het alternatief (Duo of Ontvlechting) dat het milieu het minste belast te optimaliseren voor milieuaspecten.

Daar waar in het MER effecten worden beschreven, wordt bedoeld op die effecten die optreden bij realisatie van de voorgenomen activiteit, waarbij een planhorizon wordt aangehouden van 2020

3.2 Alternatieven

Uitgewerkt zullen derhalve worden:

- Referentiesituatie (autonome ontwikkeling)
- Alternatief Ontvlechting Gefaseerd
- Alternatief Duo
- Meest Milieuvriendelijke Alternatief

Als referentiesituatie zal de autonome ontwikkeling in de jaren 2010 en 2020 bepaald worden. Voor 2010 is gekozen omdat dit het jaar is dat

maatregelen gerealiseerd zullen worden. Voor 2020 is gekozen omdat de oplossing tenminste voor dit jaar nog moet voldoen.

Voor de alternatieven geldt dat een optimalisatie bestudeerd zal worden indien blijkt dat er onderdelen van het ontwerp overbelast dreigen te raken. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan aanpassing van opstelvakken (in lengte of aantal) bij verkeersregelininstallaties.

Een probleem in alle alternatieven is de capaciteit van de huidige rotonde Heerbaan. Het niet oplossen hiervan beperkt de effectiviteit van de te kiezen oplossing voor de aansluiting Veldhoven. Daarom heeft de gemeente Eindhoven een verkeersstudie laten uitvoeren waarin de meest optimale vormgeving van de rotonde Heerbaan is onderzocht. Hieruit is naar voren gekomen dat de rotonde Heerbaan vervangen dient te worden door een kruispunt met een verkeersregelininstallatie (VRI). Daarmee is het capaciteitsprobleem op dit punt te verhelpen. De rotonde zal vóór 2010 worden omgebouwd tot een kruispunt met een VRI. Deze kruispuntvorm zal uitgangspunt zijn voor de verkeersmodellen die opgesteld worden voor de m.e.r.

Voor alle alternatieven zal onderzocht worden hoe de nadelige gevolgen voor de luchtkwaliteit en geluidssituatie van de omwonenden kunnen worden beperkt. Onderzoek ook hoe doorstroming en verkeersveiligheid van het langzame verkeer kunnen worden verbeterd.

Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) zal tijdens de effectenanalyse worden ontwikkeld en bij de effectenomschrijving worden meegenomen. Als basis voor het MMA zal uit de alternatieven Duo en Ontvlechting dat alternatief gekozen worden dat het milieu het minste belast. De keuze zal gemaakt worden met milieuargumenten. Het alternatief dat als basis voor het MMA gaat dienen zal geoptimaliseerd worden voor wat betreft effecten op het milieu.

4. Bestaande toestand, autonome ontwikkeling en te onderzoeken effecten

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."

4.1 Algemeen

Beschrijving studiegebied

Het studiegebied moet op kaart worden aangegeven en omvat het tracé en zijn omgeving, voor zover daar effecten van de alternatieven kunnen gaan optreden. Per milieuaspect (lucht, bodem, water etc.) kan de omvang van het studiegebied verschillen.

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

Voor de beschrijving van de bestaande toestand dient het jaar 2005 of later te worden gebruikt. Voor de autonome ontwikkeling en de effectvergelijking dient uitgegaan te worden van het jaar van realisatie (zijnde 2010) en het jaar 2020. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist, worden effecten vergeleken met doelstellingen voor andere jaren.

4.2 Verkeer en vervoer

De prognoses van het verkeer bepalen voor een belangrijk deel de effecten van het initiatief. Het SRE-model zal als basis gebruikt worden bij het maken van de verkeersprognoses. Dit model is geschikt om deze rol te vervullen. Beschrijf de resultaten voor de verschillende alternatieven aan de hand van:

- Verkeersintensiteit per wegvak;
- Belasting van de relevante kruispunten;
- Reistijden (indien congestie wordt verwacht).

Maak duidelijk waar de grootste stromen vrachtverkeer worden verwacht. Dit is zowel van belang voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling, voor het bepalen van de geluidhinder en de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, als ook voor de bepaling van de externe veiligheid. Geef een beeld van de verwachte veranderingen in de verkeersveiligheid in en

rond de wijken en van mogelijke barrièrewerking voor het langzaam verkeer.

Voer een gevoeligheidsanalyse uit voor de effecten van een kilometerheffing. Deze gevoeligheidsanalyse heeft alleen betrekking op de verkeerskundige effecten. De hierbij te hanteren kilometerprijs is, conform de Nota Mobiliteit, een variabilisatie van de MRB en ¼ BPM (gemiddeld tarief € 0,034/km) en een congestieheffing op drukke plaatsen en tijden (tarief € 0,11/congestiekilometer in de spits bij I/C-waarden hoger dan 0,8).

4.3 Woon en leefomgeving

Geluidhinder

Het MER dient inzicht te verschaffen in de geluidbelasting in L^{den} door het wegverkeer ter hoogte van bestaande en toekomstige geluidgevoelige bestemmingen. Daar waar er sprake is van meerdere geluidsbronnen dient tevens de geluidscumulatie met andere bronnen in beeld te worden gebracht teneinde relevantie van de toe- of afname te kunnen beoordelen.

Geef eveneens inzicht in de locatie van de andere bronnen/wegen. In het MER zal worden aangegeven of, en zo ja met welke waarde, de aftrek conform Wg artikel 103 is toegepast zowel voor de huidige als toekomstige situatie.

Aantal gehinderden

Wanneer er sprake is van akoestisch relevante verschillen tussen de alternatieven en de situatie bij autonome ontwikkelingen dient de feitelijke toe- of afname van het aantal gehinderden en de aantallen geluidsbelaste woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen in 5 dB klassen vanaf 48 dB te worden berekend. Daarbij wordt een verschil van 1 dB als relevant beschouwd.

Akoestisch ruimtebeslag

In het MER worden de contouren vanaf 43 dB weergegeven in oplopende stappen van 5 dB.

Toetsing aan normstelling

De verkregen gegevens zullen worden getoetst aan de normstelling zoals deze vanaf 1 januari 2007 geldt, ingevolge de wijziging van de Wet geluidhinder.

Beschrijving maatregelen

De maatregelen die nodig zijn om aan de Wet geluidhinder te voldoen dienen beschreven te worden.

Luchtkwaliteit

Het MER geeft inzicht in de huidige en toekomstige situatie van de luchtkwaliteit bij autonoom beleid en bij realisatie van het initiatief. Beschrijf in het MER de gevolgen van het initiatief voor de luchtkwaliteit, onafhankelijk of sprake zal zijn van normoverschrijding of niet. Voer een modelberekening conform het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit (Mrv) d.d. 3-11-2006 uit voor de toetsing aan de eisen van het Besluit luchtkwaliteit (Blk) 2005. In het MER moet voor de jaargemiddelde concentraties van fijn stof (PM10) en NO2 middels contourenkaarten op basis van modelberekeningen, inzicht gegeven

worden in de concentratieniveaus en overschrijdingen van grenswaarden (en plandrempels voor NO₂), zowel bij autonome ontwikkeling als bij uitvoering van de voorgenomen activiteit. Beschreven moet worden:

- de ligging en grootte (in hectare) van eventuele overschrijdingsgebieden;
- de hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden;
- de hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen gelegen binnen de eventuele overschrijdingsgebieden;
- de mate van overschrijding van grenswaarden ter hoogte van woningen en andere gevoelige bestemmingen.

In de regel zullen de grenswaarden voor de overige stoffen uit het Blk 2005 (SO₂, CO, Pb en benzeen en de uurgemiddelde concentratie van NO₂) niet worden overschreden. De concentraties van deze stoffen en de toetsing daarvan aan de grenswaarden zal opgenomen worden in het MER.

Wanneer de Europese Unie voor het Ontwerp Tracébesluit grens- dan wel streefwaarden vaststelt voor PM_{2,5}, zullen de gevolgen van het initiatief voor de PM_{2,5} –concentraties worden beschreven, vergelijkbaar met de beschrijving voor PM₁₀ en NO₂.

Bij toepassing van de saldobenadering bij normoverschrijding moet in het MER het saldo aangegeven worden, bijvoorbeeld door de verschillen tussen autonome ontwikkeling en voorgenomen activiteit aan te geven qua:

- totale emissies;
- oppervlakte van het overschrijdingsgebied en/of gemiddelde concentratie;
- aantallen woningen en gevoelige bestemmingen die liggen binnen het overschrijdingsgebied;
- de mate van overschrijdingen ter hoogte van woningen en andere gevoelige bestemmingen.

Aannemelijk moet worden gemaakt dat voldaan wordt aan de saldering in de Ministeriele regeling voor de uitwerking van de bij de saldobenadering gestelde beperkingen naar inhoud, plaats en tijd.

Indien het MER gereedkomt rond of na het van kracht worden van de Wet luchtkwaliteit, dan dient rekening gehouden te worden met de strekking van die wet.

Externe veiligheid

De verschillende varianten zullen gevolgen hebben voor het vrachtwagenvervoer vanaf bedrijventerrein de Hurk. Breng het plaatsgebonden risico en het groepsrisico in beeld op basis van actuele gegevens.

4.4 Natuurlijke omgeving

Geef aan of voor het voornemen een ontheffing van de minister van LNV vereist is op grond van artikel 75 van de Flora en faunawet. Indien dat vereist is, motiveer dan in het MER op grond waarvan verondersteld wordt dat ontheffing verleend zal worden. Ga speciaal in op de effecten op

vogels, op overige doelsoorten van het Natuurbeleid en ook op de strikt beschermde soorten.

Breng in beeld of het leefgebied van beschermde soorten in het geding is. Zonodig dienen in het kader van de Flora en Faunawet ontheffingen te worden aangevraagd.

5. Vergelijking van de alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."

De milieueffecten van de verschillende alternatieven dienen onderling vergeleken worden voor het jaar van realisatie (2010) en het jaar 2020. Doel van deze vergelijking is in beeld te brengen in welke mate een goede doorstroming op de Randweg Eindhoven en de Noord-Brabantlaan kan worden gerealiseerd en welke milieueffecten dit met zich meebrengt.

De vergelijking moet op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden en daarbij moeten de wettelijke grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

6. Leemten in informatie

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieueffecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in de verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieu-informatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie
- in hoeverre de leemten en onzekerheden de kwaliteit van de besluitvorming beïnvloeden

Er gelden geen aanvullende richtlijnen voor het onderdeel 'leemten in milieu-informatie' naast de wettelijke voorschriften.

7. Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wm:

“Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieueffectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen.”

In het MER dient aangegeven te worden op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met daadwerkelijk optredende effecten te vergelijken. Het MER dient reeds een aanzet tot zo'n evaluatieprogramma te bevatten.

Besteedt in het evaluatieprogramma aandacht aan de verkeerssituatie en de gevolgen daarvan voor de luchtkwaliteit en geluidbelasting voor omwonenden.

8. Vorm en presentatie

Het MER dient publieksgericht te zijn en een logische opbouw is hiervoor een vereiste. In de conclusie dienen de bestuurlijke keuzemogelijkheden te worden weergegeven. In het MER dient te worden gestreefd naar een beknopte hoofdtekst; achtergrondgegevens worden zoveel mogelijk in bijlagen geplaatst.

Het MER dient te beschikken over actuele kaarten van inzichtelijk schaalniveau en voorzien te zijn van topografische aanduidingen en legenda. De kwantitatieve gegevens worden in overzichtelijke tabellen gepresenteerd. Het MER dient naast een inhoudsopgave voorzien te zijn van een verklarende woordenlijst, een literatuurlijst en een lijst met gebruikte afkortingen.

9. Samenvatting van het MER

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieueffectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

NUMERIEK OVERZICHT VAN DE INSPREKERS

1.	Mw. K.Luijten-Hoffmann	Best
2.	Dhr. C.L. Verleg	Veldhoven
3.	Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, mw. H.J.M. Gevers	Eindhoven
4.	Dhr. H.J.Th. Truin	Eindhoven
5.	Belangenvereniging Poot van Metz, mw. J. Kasdorp	Veldhoven
6.	Dhr. of mw. R. van den Bergh	Eindhoven
	Dhr. of mw. S.J.J. Breeuwsma	Eindhoven
	Dhr. of mw. G. van de Schoot	Eindhoven
	Dhr. of mw. Helmus	Eindhoven
	Dhr. of mw. T.T.M. van de Pas	Eindhoven
7.	Dhr. of mw. C. van Hoof	Eindhoven
	Dhr. J. van der Klooster (mede namens mw. Y. van der Klooster-Brouwer)	Eindhoven
	Dhr. of mw. G.J. Lummen (mede namens dhr. of mw. M.J. Poelen)	Eindhoven
	Dhr. of mw. A. van Beek (mede namens dhr. of mw. A.E. Davies)	Eindhoven
	Dhr. of mw. R.N.J. Scheepers (mede namens dhr. of mw. M.M.M.C. Götzen)	Eindhoven
	Dhr. of mw. V.M. Reijnders (mede namens dhr. of mw. P. Learbuch)	Eindhoven
	Dhr. of mw. B.P.H. van Rooij (mede namens dhr. of mw. P. van der Meer)	Eindhoven
	Dhr. of mw. E.C.F.J. Nagelkerke	Eindhoven
	Dhr. M. Verhagen (mede namens mw. M.W. Verhagen-Brouwer)	Eindhoven
	Dhr. M.F. Sanders (mede namens mw. J.A.H.C. Sanders-Leidekker)	Eindhoven
	Dhr. of mw. A. de Jonge	Eindhoven
8.	Dhr. A.C. Drogendijk	Eindhoven
9.	Dhr. F. Bernards	Eindhoven
10.	Dhr. ir. B. Kamerling	Eindhoven
11.	Stichting Buurtbeheer Genderbeemd, dhr. of mw. L.R. van den Broek, mede namens Werkgroep verkeer van SBG	Eindhoven
12.	Dhr. of mw. A.P.A.M. van den Bergh	Eindhoven
13.	Dhr. R.R. Trieling en mw. M.A.A. Marquenie	Eindhoven
14.	Dhr. of mw. M.G. Swinkels	Eindhoven
	Dhr. of mw. P.L. Weisscher (mede	Eindhoven

	namens dhr. of mw. M. Fizaan)	
	Dhr. of mw. F. van Nieuwenborg (mede namens dhr. of mw. I Mutsaers)	Eindhoven
	Dhr. of mw. B. Bramosma	Eindhoven
	Dhr. of mw. Heesakkers (mede namens dhr. of mw. Telders)	Eindhoven
	Dhr. of mw. R. Leontjevas	Eindhoven
	Dhr. of mw. W. Speetjens	Eindhoven
	Dhr. of mw. W.A.M. Smits	Eindhoven
	Dhr. of mw. F. Bootsman	Eindhoven
	Dhr. of mw. L. Kozijn	Eindhoven
	Dhr. of mw. G. Verschuren (mede namens mw. M. Verschuren)	Eindhoven
	Dhr. of mw. P. Bierens (mede namens mw. M. Bierens)	Eindhoven
	Dhr. of mw. M.J.S. van Selst	Eindhoven
	Dhr. of mw. M.J.H.W. Renders (mede namens mw. J.I.M. v.d Ven-Renders)	Eindhoven
	Dhr. of mw. W. Verbaandert	Eindhoven
	Dhr. of mw. M. Mordang	Eindhoven
	Dhr. of mw. M. v.d. Hoek	Eindhoven
	Dhr. of mw. H. Jozer	Eindhoven
	Dhr. of mw. L.J.L.C. Gijsbers	Eindhoven
	Dhr. of mw. C.W.A. v.d. Bemt	Eindhoven
	Dhr. of mw. A. van Kasteren (mede namens dhr. of mw. A. van Kasteren)	Eindhoven
	Dhr. of mw. E. Hoeks van Mol	Eindhoven
	Dhr. of mw. T. van der Putten	Eindhoven
	Dhr. of mw. J. van der Gijs (mede namens mw. M. van der Gijs)	Eindhoven
	Dhr. of mw. J. Blankers	Eindhoven
	Dhr. of mw. H. Noordermeer	Eindhoven
	Dhr. of mw. T. van Mol	Eindhoven
	Dhr. of mw. A.D. Hendrich	Eindhoven
	Dhr. of mw. D. Scholte	Eindhoven
	Dhr. of mw. J. v.d. Weijden	Eindhoven
	Dhr. of mw. A.J.M. van Deutekom	Eindhoven
	Dhr. of mw. J.E. Troost (mede namens mw. T. Troost-Visser)	Eindhoven
	Dhr. of mw. M. de Zwaan	Eindhoven
	Dhr. of mw. R.J.A.M. Joosten	Eindhoven
	Dhr. of mw. J. van Schagen	Eindhoven
	Dhr. of mw. T. van Kemenade	Eindhoven
	Dhr. of mw. K. van de Meent (mede namens mw. G.E. Vermaes-van de Meent)	Eindhoven
	Dhr. of mw. J.J.A.M. Molenaar	Eindhoven
	Dhr. of mw. P. Loijen	Eindhoven
	Dhr. of mw. R.B. Creusen	Eindhoven
	Dhr. of mw. M. Smits	Eindhoven

	Dhr. of mw. Peters	Eindhoven
	Dhr. of mw. S. Amarin Rodriguez	Eindhoven
	Dhr. of mw. J.P.C. van den Bogaard	Eindhoven
	Dhr. of mw. R.J.L.W. Herijgers (mede namens dhr. of mw. M.G.M. Geven)	Eindhoven
	Dhr. of mw. C. Verschuren (mede namens mw. L. van Hooijdonk)	Eindhoven
	Dhr. of mw. I. Van Gestel	Eindhoven
	Dhr. of mw. De Vruele	Eindhoven
	Dhr. of mw. R.H.W. Weiss (mede namens mw. S.E.M. Weiss-Slegers)	Eindhoven
15.	Dhr. of mw. N.M. Ivits	Eindhoven
16.	Dhr. of mw. H.M.G. Derks	Veldhoven
17.	Stichting Belangenbehartiging Borghoutspark, Dhr. of mw. J.P.M. van Minderhout	Veldhoven
18.	Belangenvereniging Grasrijk Oost, dhr. H. van den Hurk	Eindhoven
19.	Mw. A. Hoyer	Eindhoven
20.	McDonalds Nederland B.V., dhr. R. Poppelier	Amsterdam ZO
21.	Essent Netwerk B.V., dhr. J. van Oijen	's-Hertogenbosch
22.	Dhr. D. Koopman	Veldhoven
23.	Mw. J.K. Willemse	Eindhoven
24.	Dhr. dr. ir. C. Verschuren en mw. ir. L.C.A. van Hooijdonk	Eindhoven
25.	Mw. F. el Baze	Eindhoven
26.	Dhr. J.N.P.M. Adriaens en mw. L. Heesters	Eindhoven
27.	Dhr. P.M. Smeets	Eindhoven
28.	Dhr. J.J.G.M. van de Wiel	Eindhoven
29.	Dhr. P.J.H. Wouters	Veldhoven
30.	Dhr. of mw. B.T.M. Gloudemans	Eindhoven
	Dhr. of mw. F. Bootsman (mede namens dhr. of mw. H. Schumacher)	Eindhoven
	Dhr. of mw. W.A.M. Smits	Eindhoven
	Dhr. of mw. S. Amarin Rodriguez	Eindhoven
	Dhr. of mw. J.A.M. Keeris	Eindhoven
31.	Dhr. of mw. W.P.M.J. van Gestel-Louwers	Eindhoven
	Dhr. of mw. R. Weiss	Eindhoven
	Dhr. of mw. L.M.P. Jacobs	Eindhoven
32.	Dhr. Ö. Öztürk (mede namens zijn echtgenote)	Eindhoven
33.	Dhr. Ir. B.J.H. Veldhoen (mede namens groep van aanwonenden Zeelst-Oost)	Veldhoven