

Raadvraag capaciteit Challengevariant

21 augustus 2019



**SOCIAAL
PROGRESSIEF
OIRSCHOT**

In eerdere bijeenkomsten over de logistieke invulling van Westfields heb ik reeds vraagtekens gezet bij de verkeerscapaciteit van de Challengevariant (tussen punt 1 en 2). Bij het lezen van het rapport 'Ontwikkelingsvisie Landelijk Strijp' door Enno Zuidema Stedebouw van december 2008 worden mijn zorgen niet minder. Volgens dat rapport is een extra aansluiting op de A2 van essentieel belang voor het gehele plan. Zie hieronder de kaart:



- 1: bestaande aansluitpunt bij Best op de A58
- 2: nieuw aansluitpunt op de A2
- 3: bestaande aansluitpunt op de A2 (Anthony Fokker weg)

Enkele citaten uit het rapport:

Pagina 8: *De belangrijkste ontwikkelingen zijn: (...) realisering van een nieuw aansluitpunt op de A2 ter ontsluiting van diverse ontwikkelingen en voorzieningen (o.a. Eindhoven Airport en Brainport Innovatiecampus).*

Pagina 34: *Onderzoek heeft plaatsgevonden naar de mogelijkheid om de Brainport Innovatiecampus te kunnen ontsluiten. Hierbij is in eerste instantie gezocht naar een oplossing waarbij alleen gebruik gemaakt wordt van bestaande infrastructuur. Gebleken is dat oplossingen waarbij alleen gebruik gemaakt wordt van de bestaande infrastructuur geen soelaas bieden voor de bereikbaarheid van de campus. De enige oplossing die soelaas biedt is een oplossing waarbij een nieuwe snelwegaansluiting op de A2 wordt gecreëerd centraal gelegen in het gebied tussen de Oirschotsedijk en knooppunt Batadorp.*

Pagina 61: *Aansluitpunt A2: een voorwaarde om de, volledige, voorgestelde ontwikkelingen op een goede manier te realiseren is nieuwe aansluiting op de A2 ten noorden van de Oirschotsedijk.*

Pagina 63: *Infrastructuur: de aanleg van de nieuwe aansluiting op de A2 is een voorwaarde voor de ontwikkelingsmogelijkheden voor de Brainport Innovatiecampus*

Sinds 2008 is het verkeer flink toegenomen, maar zijn de plannen voor de verkeersafwikkeling slechts op een tweetal punten gewijzigd:

- De essentiële aansluiting bij punt 2 op de A2 is komen te vervallen en dus verloopt de verkeersafwikkeling via punten 1 en 3.
- De Challenge-variant is tussen punt 2 en punt 1 wat directer geworden

Gezien de eerder opgesomde citaten is met name het eerste punt verontrustend.

Essentieel om te constateren: het verkeer afkomstig van het GDC (het industriegebied in het grijswitte vlak rondom punt 2) zal nu niet afgewikkeld worden via aansluitpunt 2, maar zal via een tunnel onder de A2 worden doorgestuurd richting punt 1 (bron: ED van zaterdag 17 augustus 2019) Mijn aanname is dat de weg tussen punt 1 en 2 al ernstig belast zal zijn door alle logistieke activiteiten, sluipverkeer en verkeer van- en naar Eindhoven Airport + BIC Noord. Met de extra aansluiting op het GDC zal deze weg nog meer worden belast.

1. Kunt u onderbouwen (en daarmee bovenstaande citaten uitvlakken) dat er geen problemen gaan komen met de capaciteit van de verkeersafwikkeling, met name tussen punten 1 en 2?
2. Mocht u geen garanties kunnen geven, is het college dan bereid om de verkeersontwikkelingen af te wachten, geen onomkeerbare beslissingen te nemen en met de gemeente Eindhoven in overleg te treden voor het openhouden van de brug over het Beatrixkanaal en het viaduct bij de Mispelhoef?

Namens Sociaal Progressief Oirschot,

Erik Strijbos