BIJLAGE 4

Reactie nota ontwerpproces

EINDHOVEN

INHOUD

Begin 2024 is er een informatiebijeenkomst geweest over de tracékeuze Kastelenplein en Centrum. De vragen, zorgen, kansen en opmerkingen die tijdens deze bijeenkomst zijn geuit, zijn verwerkt in deze reactienota.
Ook tijdens de bijeenkomsten over de schetsontwerpen zijn vragen, zorgen, kansen en opmerkingen geuit en verwerkt in de reactienota.

Bijlage 4.1 Reactienota Ontwerpproces HOV4 3

Bijlage 4.2 Reactienota Tracékeuze Centrum en Kastelenplein 45

BIJLAGE 4.1

Reactienota Ontwerpproces HOV4



HOV4 EINDHOVEN CENTRUM - VELDHOVEN DE RUN

Informatieavonden varianten schetsontwerpen

Terugkoppeling en antwoorden op de vragen

EINDJE VOORUIT
OPEN EINDHOVEN.NL

EINDHOVEN

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
1	Stellingname SBG betreffende de HOV 4 lijn. Uitgaande van het voorkeurstraject van het college van B&W om de buslijn aan de noordzijde van het Kastelenplein te laten komen en het overige snelverkeer aan de zuid zijde vinden wij als SBG het volgende: Als SBG proberen wij wat breder te kijken dan alleen het primaire belang voor Genderbeemd. Wij zijn gebaat bij een veilige omgeving voor onze bewoners, een goed bereikbaar winkel centrum en een goed lopend centrum met de aanwezigheid van een aantal voorzieningen zoals een apotheek, een dokterspost, supermarkt, bescheiden horeca, een wijk centrum met bibliotheek en andere voor de hand liggende activiteiten. Primair betekent dit dat het oversteken van de wijk naar het Kastelenplein zo veilig mogelijk moet kunnen. Gezien de verwacht bus frequentie zou dit gelijkvloers realiseerbaar moeten zijn denken wij met een veilig busstation. Het goed functioneren van het Kastelen plein wordt mede bepaald door het aantal bezoekers en de cohesie tussen de buurten. Vanuit Hanevoet en het Ooievaarsnest is de bereikbaarheid dus essentieel dus pleiten wij voor het onderbrengen van het auto verkeer in een tunnel bak. (Meerveldhovenseweg tussen de Kasteellaan en de Bouvigne) De auto's zouden dan het Kastelenplein kunnen bereiken vanaf de Kasteellaan. Op deze wijze hebben alle bewoners van Hanevoet en het Ooievaarsnest vrij toegang tot het Kastelenplein en hebben wij als Genderbeemd baat bij een goed lopend minder geïsoleerd centrum. De huidige fietstunnel zou deels behouden moeten blijven om de HOV 4 lijn makkelijk te kunnen passeren. (Een kortere tunnel verhoogt het veiligheidsgevoel) Bovenstaande opvatting hebben wij collegiaal afgestemd met onze collega vertegenwoordigers van Hanevoet. Het bestuur van Ooievaarsnest kent onze opvattingen en staat daar niet negatief tegenover maar is nog niet tot een definitief standpunt gekomen.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Dank voor uw pleidooi. Zoals op de participatiebijeenkomsten aangegeven is er geen geld voor een volledige ondertunneling van de Meerveldhovenseweg tussen Bouvigne en Kasteellaan. Bij het verder uitwerken van het schetsontwerp HOV4 en het stedenbouwkundigplan voor het Kastelenplein onderzoeken wij mogelijke oplossing voor verbetering van de (ongelijkvloerse) verbindingen tussen het Kastelenplein en de wijken Ooievaarsnest en Hanevoet. Daarbij nemen we de suggesties voor betere aanpassing van de bestaande fietstunnel mee.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
2	1. Zijn de huidig verkeerstromen over de Meerveldhovenseweg en de Karel de Grote Laan ter hoogte van het Kastelenplein geteld? a. Zo ja, blijkt daaruit dat er terug kan naar 2x1 rijbaan en zijn deze resultaten in te zien. b. In de presentatie werd verwezen naar het onderzoek van studio bereikbaar, maar dit rapport is niet beschikbaar op de website van de gemeente www.eindhoven.nl/hov4 c. Wat zijn de getallen van de verkeerstellingen, over welke periode zijn deze gehouden? d. Wat is de verwachting en waar is deze op gebasseerd? 2. Is er rekening gehouden met de sluiproutes door de woonwijken en hoe de aanpassing van het plan hier invloed op heeft? Bekende sluiproutes zijn over de Ulenpas, de Ehrenstein en de Sterkenburg. 3. Wordt de ontsluiting van de wijk aangepast? Zo ja, hoe? Er gaat nu al veel verkeer de wijk in en uit. Denk hierbij niet alleen aan bewoners maar ook aan mensen die kinderen van en naar school brengen. 4. Hoe wordt de ontsluiting van het industrieterrein geregeld? Ook om sluipverkeer door de woonwijk te voorkomen? 5. Wat gaat er gebeuren met de huidige tankstations. Kunnen deze in het plan gehandhaafd blijven? 6. Ik begrijp dat de wens er is om ongelijkvloerse oversteken te maken voor snel- en langzaam verkeer. Indien de auto's niet onderdoor gestuurd kunnen worden dan zal er goed gekeken en rekening gehouden moeten worden met de vele senioren die in de wijken wonen. Daarnaast wonen er veel mensen met veel kinderen die ook veilig de weg over moeten kunnen steken. Nu hoeven ze met de oversteek maar rekening te houden met verkeer uit 1 rijrichting en straks uit 2 rijrichtingen. 7. Hoe gaat de grond van het oude tuincentrum (de grond waar de Stam en de Koning het nieuwe hoofdkantoor op wil gaan bouwen) in het plan verwerkt worden? Vind de nieuwbouw nog plaats? Zo ja, hoe wordt er dan omgegaan met het parkeren en de daarbij horende verkeersstromen? Indien hier geen nieuwbouw plaats vind is dit een kans om deze grond te gebruiken als mini busstation? Carppoolplaats? Snellaadterrein? Nieuw tankstation? 8. Wordt er in de plannen rekening gehouden met de toekomstige ontwikkeling van het Kastelenplein? 9. Is er rekening gehouden met de calamiteiten routes naar en door de woonwijken en hoe deze beïnvloed gaan worden? Dit ook in relatie tot de overlast voor de aanwonenden aan deze routes. 10. Is er ook rekening gehouden met de verwachte toename in groei van ASML? 11. Is er ook rekening gehouden met de verwachte toename in groei van HTC? 12. Is er rekening gehouden met de toekomstige ontwikkelingen van de aangrenzende industrieterreinen? 13. Is er over nagedacht om een dwarsdoorsnede van de bewoners (uit beide wijken) te betrekken bij het proces (door bijvoorbeeld regelmatig te overleggen/informeren) om meer betrokkenheid te creëren en vroeger knelpunten te kunnen identificeren? KANS	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Overig	1. De huidige en toekomstige te verwachten verkeersintensiteiten op de Karel de Grotelaan – Meerveldhovenseweg zijn opgenomen in de memo van Studio Bereikbaar, 'Memo Automobiliteit Karel de Grotelaan HOV4. Deze is terug te vinden via de volgende link: Raadsinformatiebrief Tracékeuzes HOV4 centrum en Kastelenplein Gemeente Eindhoven Daaruit blijkt dat de verkeersafwikkeling met het gepresenteerde basis-ontwerp kan worden gewaarborgd. 2. Uit het onderzoek zijn geen sluiproutes naar voren gekomen. Bij de verdere uitwerking van de ontwerp voor HOV4 zal nader worden onderzocht of en zo ja waar eventueel sluipverkeer zou kunnen ontstaan en welke maatregelen er aanvullend overwogen moeten worden. 3. Dit hangt af van de uitkomsten van het nader verkeersonderzoek dat op grond van het voorkeursontwerp zal worden uitgevoerd. Zie ook reactie vraag 2. 4. De Bouvigne blijft aangesloten op de Meerveldhovensweg. Er worden geen wijzigingen voorzien in de aansluiting van het bedrijventerrein. 5. Wanneer de verdere uitwerking van de voorkeursvariant tot een besluit leidt zal het tankstation aan de Karel de Grotelaan komen te vervallen. Het tankstation aan de Meerveldhovenseweg zal blijven. 6. Uitgangspunt is dat veilig oversteken mogelijk blijft. Tijdens de nog komende participatiebijeenkomst willen we graag met de omgeving in gesprek om uw zorgen en aandachtspunten te bespreken en te bekijken of er oplossingsrichtingen zijn zoals ongelijkvloerse kruispunten om aan deze zorgen tegemoet te komen. Daarbij dient het ontwerp voor alle verkeersdeelnemers toegankelijk en veilig te zijn. 7. Hier is nog geen duidelijkheid over. 8. Zeker. In de verkeersberekeningen is rekening gehouden met alle ruimtelijke ontwikkelingen in de regio, waaronder die op het Kastelenplein. De komende periode wordt nadere uitwerking gegeven aan de stedenbouwkundige ontwikkelingen op het Kastelenplein. Er vindt continu afstemming plaats tussen deze gebiedsontwikkeling en het project HOV4. 9. De busbaan kan straks door alle hulpdiensten worden gebruikt als calamiteitenroute. 10. Zeker, zie ook reactie vraag 8. 11. Zeker, zie ook reactie vraag 8. 12. Zeker, zie ook reactie vraag 8. 13. Goede suggestie: we nemen dit in overweging voor de periode na de komende participatiebijeenkomst.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
2	14. Maak in de woonwijken (meer) deelauto's beschikbaar. Parkeren is in delen slecht en het levert een positieve bijdrage op aan milieu en de belasting op de verkeersstromen. KANS 15. In de plannen die op de website staan is te lezen dat er ook mogelijk sprake is van een HOV aan sluiting naar de HTC. a. Hoe is deze planning in relatie tot de HOV4? b. Is er hierbij rekening gehouden dat de wijk Hanevoet dan 2-zijdig "ingesloten" wordt. Is hier stedenbouwkundig goed naar gekeken welke gevolgen dit op het grote geheel van de wijk heeft inzake ontsluiting, aanrijdroutes calamiteiten, sluiproutes, enz.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Overig	14. Goede suggestie: er wordt binnen de gemeente al gewerkt aan de ontwikkeling van (lokale) hubs. We gaan intern afstemmen welke mogelijkheden er zijn om specifiek rondom het Kastelenplein tot ontwikkeling van een hubvoorziening te komen. Meer informatie over het huidige aanbod van deelauto's en wat we daar op dit moment als gemeente mee om gaan, staat op de volgende website: Deelauto's | Gemeente Eindhoven. 15. Dit maakt onderdeel uit van de planvorming van HOV4. Daarbij wordt nog een nadere afweging gemaakt voor het definitieve tracé. Vervolgens vindt ook voor dit gedeelte van het tracé een uitwerking op schetsontwerp niveau plaats die met de omgeving zal worden gedeeld en besproken. Bij de uitwerking wordt onder meer zorgvuldig gekeken naar inpassing, gevolgen voor de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid. Nadere informatie over dit deel van het tracé volgt later.
3	Ik vind het opmerkelijk dat er een maximaal aantal deelnemers is vastgesteld voor de bijeenkomst. Je geeft zo de inwoners niet voldoende de kans om mee te denken. Vind dit heel erg kwalijk!!! Het komt over als dat alles al in kannen en kruiken is en dat dit een verplichten formaliteit is. Hoop dat de project manager zijn zaakjes deze keer beter op orde heeft. Bij de laatste bijeenkomst was het heel amateuristisch. Zijn medewerkers wisten geen enkele vraag te beantwoorden en ze verwezen door naar de projectmanager die geen vragen meer wenste te beantwoorden. Hij ging snel door om de presentatie aan een nieuwe groep te geven. Je merkte ook dat hij heel erg geïrriteerd raakte. Denk dat dit niet de juiste manier is. Zelf ben ik tegenstander van de busbaan. Ik voorzie veel overlast. Van 4 rijbanen terug naar 2 is vragen om problemen. Er is totaal geen onderzoek gedaan naar de drukte. Ook over de uitbereiding van het Kastelenplein is niet voldoende na gedacht. Bouwen zonder voldoende parkeergelegenheid is vragen om problemen. Jullie als gemeente willen dat niet inzien. Asml zit ook niet te wachten op zo'n bus baan. Meeste werknemers komen met eigen vervoer. Asml gaat ook meer parkeerplaatsen realiseren. Vind een apparte busbaan heel onnodig. Een bus en een auto kan makkelijk met elkaar. De tijdwinst die een bus behaald via de busbaan is minimaal. Zorg er voor dat auto's en bussen beiden goed met elkaar kunnen rijden op dezelfde weg. Je hebt niks aan een busbaan waar 4x per uur een bus over rijd en waar aan de andere kant de auto's in de file staan en veel uitlaatgassen uitstoten. Dit gaat voor de bewoners voor overlast zorgen.	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	Er is een maximum aantal deelnemers per sessie aangegeven omdat de ruimtes die we kunnen gebruiken beperkt zijn. Wij hebben alle aanmelders kunnen faciliteren. Er is wel degelijk onderzoek gedaan naar de effecten van de inpassing van de busbaan en de maatregelen die zijn voorzien in het Masterplan Mobiliteit 2050. Daartoe verwijs ik graag naar de informatie zoals deze is opgenomen op onze project website: www.eindhoven.nl/hov4 En dan specifiek naar de link naar de raadsinformatiebrief met bijlagen. De bijlage Memo Automobiliteit Karel de Grotelaan HOV4 geeft inzicht in de verwachte verkeersstromen in de toekomst. Raadsinformatiebrief Tracékeuzes HOV4 centrum en Kastelenplein Gemeente Eindhoven HOV4 is een gezamenlijk project van overheid en bedrijfsleven, waaronder ASML. Zij staan achter het project en werken mee aan goede collectieve vervoersoplossingen zoals HOV4.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
3	(vervolg) Dit is geld over de balk gooie Jullie hebben met de busbanen al vele blunders gemaakt. Kijk bijvoorbeeld naar de tunnelbak op de rondweg. Ik sta daar elke dag in de file. Ook daar is het van 4 banen naar 2 banen gegaan. Het is gewoon automobilistje plagen en dat zijn onze ambtenaren van de gemeente Eindhoven die willen deugen. Walgelijk!! Laat gewoon zo als het nu is. Niemand zit te wachten op die busbaan Tot zo ver				
4	1. Welke groepen mensen willen van A naar B? (forensen, bewoners, speciaal behoeftigen zoals invalide bewoners en invalide forensen, gezinnen, etc) 2. Voor wek doel willen deze mensen reizen? (werk, boodschappen, PSV, familie bezoek, sporten op locatie buiten stad, recreatie) 3. Waar liggen A en B voor deze groepen? 4. Op welke momenten willen ze reizen? Moment van de dag, toestand van het weer, tijd van het jaar, etc. 4. Wat willen ze meenemen? (Fiets of ander middel om op eindbestemming te komen, boodschappentas, sportuitrusting, niets) 5. Hoe gaan deze verschillende groepen verder naar hun eindbestemming? (lopen, rolstoel, looprek, skateboard, fiets, auto, ander OV) 6. Hoe lang willen ze over hun totale reis doen? - tijd gemeten van kapstok naar kapstok. 7. Wat zijn de diverse reizigers groepen bereid te betalen 8. Hoe verhouden kosten en reistijd zich met alternatieven? Dit bepaalt de mate van succes van de HOV oplossing. Als een (deel)auto voor een gezin veel goedkoper en ook sneller is, gaat het gezin met de auto. Datzelfde geldt voor een alleen reizende forens, als hij in woonplaats buiten de stad onvoldoende aansluitend vervoer heeft.	Algemeen		Verkeer ontwerp	Er heeft reeds een uitgebreide analyse plaats gevonden van de behoefte aan verplaatsingen en de nut en noodzaak van HOV4. Daarvoor verwijs ik naar de rapportage die te vinden is op de website www.eindhoven.nl/hov4 via deze link: https://www.eindhoven.nl/sites/default/files/2023-12/Verkenning%20HOV4%20Eindhoven%20-%20Veldhoven%20de%20Run.pdf Deze informatie geeft grotendeels antwoord op de door u gestelde vragen: 1. Dit is geanalyseerd in het verkeersmodel BBMA. Daarin zijn alle ruimtelijke ontwikkelingen van de regio opgenomen en is op basis van een vervoersnetwerk en deze ontwikkelingen een toekomstverwachting berekend van het aantal verplaatsingen tussen alle mogelijke A's en B's in Eindhoven en omgeving. Daarvoor is Eindhoven en regio in gedeeld in een groot aantal deelgebieden. Dat zijn in feite de A's en B's. De uit de berekening voorkomende verplaatsingen zijn vervolgens voor de verschillende vervoersmiddelen toegedeeld aan het vervoersnetwerk. Hoe zal dit naar verwachting door de stad gaan. Op grond van deze berekening is het aantal busreizigers bepaald op de lijn zoals voor HOV4 nu als voorkeurstracé is gekozen. In deze berekening wordt in de basis een onderscheid gemaakt tussen woon-werk verkeer en overig verkeer. Een andere specifieke verdeling naar doelgroepen is daarbij niet bekend. 2. In het verkeersmodel wordt in de basis een onderscheid gemaakt tussen woon-werk verkeer en overig verkeer. Een andere specifieke verdeling naar doelgroepen is daarbij niet bekend. 3. De herkomst en bestemming van personen is voor iedereen verschillend. Ook het mogelijk gebruik van voor- en/of natransport verschilt per persoon. Er ligt voor de busreizigers wel een sterke relatie met het centrum en het NS trein/bus-station Eindhoven Centraal.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
4	(vervolg)	Algemeen		Verkeer ontwerp	4. Deze informatie is niet onderscheidend geweest in het bepalen van het reizigerspotentieel van HOV4. Op basis van reizigersonderzoek wordt voor de materieelinzet wel gekeken naar wat het gemiddelde gebruik is op dit punt. Indien nodig wordt het in te zetten materieel daarop aangepast (bv van/naar Airport, veel meer koffers). 5. Zoals aangegeven verschilt dit per persoon. In zijn algemeenheid komen de meeste reizigers te voet naar de halte. Om het bereik en gebruik van HOV lijnen te vergroten weten we dat het organiseren van goed voor- en natransport bij de haltes van groot belang is. Daarom wordt gewerkt aan het organiseren van mobiliteitshubs op de haltes, zodat op locaties waar er behoefte is ook ruimte is voor deelmobiliteit en het plaatsen van (elektrische) fietsen. 6. Onderscheidend voor het bepalen van het reizigerspotentieel van HOV4 is vooral de reistijdverhouding met andere vervoermiddelen. Dit de potentie om voor het HOV4 te kiezen als vervoermiddel. Dit is meegewogen in de reizigersaantallen. 7. In het verkeersmodel is de prijs van vervoermiddelen verdisconteerd in de keuze voor vervoermiddelen. 8. De prijs van vervoermiddelen en de reistijd zijn opgenomen in het bepalen van het reizigerspotentieel in het toegepaste verkeersmodel voor HOV4.
5	De EU-normen voor NO2, PM2,5 en PM10 worden binnenkort aangescherpt en ook de gemeente zal zich hieraan moeten houden. Waar de huidige waarden nog onder de grenswaarden liggen zal dat met het aanscherpen van de EU et en regelgeving niet meer het geval zijn. *Grenswaarden emissie Leefomgeving* / *EU-oud* / *EU nieuw 2024* / *Metingen Atlas* Ulenpas / Keverberg / Roffart Fijnstof PM2,5 < 25 < 10 10 10 10 Fijnstof PM10 < 40 < 20 18 18 18 NO2 < 40 < 20 21 21 21 Geluid < 50 dB 71 68 70 Met name de metingen op de hoek van de Keverberg/Meerveldhovenseweg zijn kritiek omdat hier ook een BSO en Basisschool het Startblok liggen. En de huidige plannen voorzien niet in een afname eerder in een toename van fijnstof en geluid met meer optrekkend en afremmend verkeer. Indien alles goed gaat ligt het HOV-4 tracé er in 2030 maar is de halvering van het verkeer gerealiseerd in 2040. Dat betekent ook dat blootstelling aan geluid, fijnstof en stikstofoxides nog zeer lang de norm zal blijven langs de Meerveldhovenseweg. Een snelle vermindering van stikstof emissies door de introductie van elektrische voertuigen (EV's) lijkt ook steeds moeilijker omdat het uit faseren van benzine voertuigen in 20235 in Europa op de tocht staat, EV's niet goedkoper lijken te worden door afbouw subsidies en prijzenoorlog met China. En met een gemiddelde leeftijd van het wagenpark in Nederland van > 11 jaar zal de laatste benzineauto niet voor 2045 van de weg zijn. Hiermee lijkt de doelstelling voor zero emissies in 2024 voor heel Eindhoven nu al heel erg optimistisch zo niet onhaalbaar.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	De luchtkwaliteit in Eindhoven wordt jaarlijks gemonitord en gerapporteerd naar de Raad. De landelijke trend van een betere luchtkwaliteit zien we ook terug in Eindhoven. We voldoen al enige tijd aan de huidige wettelijke Europese luchtkwaliteitsnormen. Wij zijn bekend met de voorgenomen aanscherping van de luchtkwaliteitsnormen door de Europese Unie. Deze aanscherping houdt in dat er in 2030 voldaan wordt aan een jaargemiddelde concentraties PM2,5 en PM10 van respectievelijk 10 en 20 µg/m3. Dit is nu 25 en 40 µg/m3. Voor NO2 wordt de nieuwe norm 20 µg/m3. Dit is nu 40 µg/m3. De luchtkwaliteit in Eindhoven zit onder, op of net boven deze normen. Om ervoor te zorgen dat Eindhoven deze normen in 2030 bereikt is Eindhoven aangesloten bij het Schone Lucht Akkoord. Maatregelen die voortvloeien uit het Masterplan mobiliteit en de maatregelen uit het Schone luchtakkoord zullen bijdragen aan een voortgaande verbetering van de luchtkwaliteit en het bereiken van de wettelijke normen in 2030.
6	het onderzoeken of de rotonde bij de kruising ring met Karel de Grotelaan een monumenten status heeft	Schets ontwerp	Karel de Grotelaan	Overig	De rotonde heeft geen monumentale status.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
7	Hoe hard mag de bus als de maximum snelheid voor het overige verkeer wordt verlaagd naar 30km/h	Algemeen	Centrum	Overig	De bus dient zich altijd aan de maximumsnelheid te houden. Dus het klopt inderdaad dat als bijvoorbeeld de Mecklenburgstraat een 30km/h weg wordt, de bus ook maximaal 30km/h mag rijden.
8	Ontwerp 1 en 2 zijn de enige twee ontwerpen die de in en uitrit naar mijn garage niet te zeer beperken. Bij ontwerp 1 moet ik over het fietspad rijden, bij ontwerp 2 is dit gelukkig een fietsweg. Dit ontwerp is dus voor mij het meest acceptabel. Ook zijn bij ontwerp twee voldoende parkeerplaatsen bewaard gebleven hetgeen de parkeeroverlast in de Hertog Jan 1 laan beperkt. De overige ontwerpen belemmeren of maken de in- uitrit onbruikbaar. Dat is voor mij niet acceptabel. Is er op dit niveau nog niet nagedacht over het ontwerp of is dit bewust zo gemaakt? Mijn garage bevindt zich in het verlengde van de oprit aan de kant van de Karel de Grotelaan. Bij de ontwerpen 3, 4 en 5 dien ik over een groenstrook te rijden of is mijn woning niet meer bereikbaar met mijn auto of die van mijn gasten. De opritten van mijn woning vallen overigens (evenals mijn woning) onder gemeentelijke monumentenzorg en dienen volgens de gemeente Eindhoven in stand gehouden te worden. Dat er door de aanpassing van de weg minder (snel) verkeer door de straat komt is overigens zeer te prijzen. Verzoeke vriendelijk met de in- en uitrit van mijn woning / garage rekening te houden bij het definitieve ontwerp van dit gedeelte van de Karel de Grotelaan. Mijn sterke voorkeur gaat uit naar ontwerp 2.	Schets ontwerp	Karel de Grotelaan	Verkeer ontwerp	Dank voor de oplettendheid. In deze fase van het ontwerp is niet op alle details gelet. Goed dat u het aankaart. Bij het verder uitwerken van het ontwerp zorgen we dat de oprit op een goede manier aangesloten wordt op de openbare weg. Daarbij gaan we op grond van alle reacties en een verkeersveilige en robuuste inpassing beoordelen of variant 2 de voorkeur geniet en welke aanpassingen nodig zijn voor een complete uitwerking.
9	Welke maatregelen gaan er genomen worden tegen geluidsoverlast?	Voorlopig ontwerp	Kastelenplein	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	De gemeente neemt deze zorgen mee richting de schets ontwerpen. Nadat er een schetsontwerp ligt, zal er nader onderzoek worden uitgevoerd naar de gevolgen van dit ontwerp voor onder meer geluid en fijnstof. De hoeveelheid verkeer neemt in de toekomst door de maatregelen uit het Masterplan Mobiliteit af, waardoor het geluid en luchtvervuiling vermindert. Uit onderzoek moet blijken of op het schetsontwerp nog aanvullende maatregelen nodig zijn. Indien noodzakelijk worden deze maatregelen in het ontwerp nader uitgewerkt. Stil asfalt is een mogelijke maatregel. Dit zal later onderzocht worden. Wel is het zo dat hoe lager de snelheid van autoverkeer, hoe minder stil asfalt bijdraagd aan geluidsdemping. Er zal per locatie gekeken worden of stil asfalt nuttig is.
10	Stil asfalt, is dat een optie?	Definitief ontwerp	Kastelenplein	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Zie vraag 9
11	Het huidige geluidsscherm (schutting) aan de Meerveldhovenseweg is in slechte staat, kan dit meegenomen worden in het plan?	Definitief ontwerp	Kastelenplein	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Zie vraag 9

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
12	Het lijkt alsof er een verdubbeling van het verkeer gaat komen over de Meerveldhovenseweg. Klopt dit en hoe kan dit opgelost worden?	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	Bij het verkeerscirculatieplan bekijken wij de routering van het verkeer in het centrum en de omliggende wijken. Nadere uitwerking en terugkoppeling volgt in de schetsontwerp-fase. Het verkeerscirculatieplan is erop gericht het doorgaande verkeer uit het centrum te halen waardoor er uitsluitend bestemmingsverkeer (waaronder bewoners/bezoekers/logistiek) van en naar het centrum rijdt. Dit geeft ook een afname van verkeer vanuit radialen richting het centrum zoals de Karel de Grotelaan en Meerveldhovenseweg. Doordat de doorstroming van het verkeer vooral afhankelijk is van het aantal rijstroken op de kruispunten en we de kruispunten optimaliseren is het mogelijk om van 4 rijstroken (twee rijstroken per richting) naar 2 rijstroken (één rijstrook per richting) voor autoverkeer te gaan.
13	Op sommige momenten staat het verkeer nu al stil met vier rijstroken. Dat gaat dan over twee rijstroken komen lijkt het, hoe kan drukte en file voorkomen worden?	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	Zie vraag 12
14	Kunnen de bussen niet bovenlangs? De bussen zelf maken geen opstopping en dan is er ook geen last van bussen met voorrang.	Algemeen	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Op de Meerveldhovenseweg wordt de busbaan ingepast. Door deze vrijliggende infra hebben de bussen hier geen vertraging door het overige verkeer. Bij de andere kruispunten (bouvigne en Kasteellaan) wordt naar een goede kruispuntenoplossing gekeken, waarbij voor al het verkeer een optimale doorstroming wordt gezocht.
15	Naast de A2 en N2 geluidswallen plaatsen om geluidsoverlast te verminderen.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Zie vraag 9
16	Ontmoedigen van autoverkeer vanuit de N2 om over de Meerveldhovenseweg te rijden naar het centrum. In plaats hiervan de N2 richting de Beemdstraat sturen.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Zie vraag 12
17	Voldoende afvalbakken plaatsen om hondenpoep opruimen aan te moedigen.	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	Dit probleem kunnen wij niet oplossen met dit project. Indien u overlast ervaart, kunt u dit melden via de buitenbeter app.
18	Focus op rijden op de Beemdstraat ontmoedigen - of zo snel mogelijk Mecklenburgstraat éénrichtingsverkeer maken.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	In het masterplan mobiliteit is de Beemdstraat-Meerenakkerweg als een van de belangrijke ontsluitende radialen van de stad aangewezen. Daarom wordt verkeer op de Beemdstraat niet ontmoedigd. De route Beemdstraat - Meerenakkerweg heeft een belangrijke ontsluitende functie van de Ring naar A2/N2. Als verkeer op de Beemstraat ontmoedigd wordt dan is de verwachting dat het op de Karel de Grotelaan buiten den Ring drukker wordt. Dit past niet in de beoogde verkeersstructuur van de stad. In relatie tot het verkeerscirculatieplan bekijken wij de routering van het verkeer in het centrum en de omliggende wijken. Hierin is nu het instellen van éénrichtingverkeer op de Mecklenburgstraat het uitgangspunt. Nadere uitwerking en terugkoppeling volgt bij de voorlopig ontwerpfase van de HOV4.
19	Oversteek auto's extra bij Hoogenweert, en niet te veel auto's richting kruispunt bij Keverberg.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Bij de uitwerking van het schetsontwerp wordt de functie van de Hoogenweert nader onderzocht, mede in relatie tot ontsluiting van de Ridderzaal en de ontwikkelingen van het Kastelenplein. Afhankelijk daarvan wordt deze ontsluiting in de voorkeursvariant opgenomen.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
20	Geluidswal bij voorkeur van hout. Geluidswal Meerveldhovenseweg met éénduidige uitstraling (behouden en/of verbeteren) of groene schutting maken, die geluids-absorberend is.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Zie vraag 9
21	P&R net als in Velhoven, ASML'ers kunnen dan doorrijden.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Parkeren	Op dit moment loopt er een onderzoek naar een P&R locatie op het Kastelenplein. Zodra het onderzoek is afgerond zullen wij hierover berichten.
22	Welk verkeer gaat niet meer over de straten rond het Kastelenplein als ze nog steeds via de ring naar hun bestemming gaan? Dit lijkt niet minder te worden.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Zie vraag 12
23	Autobanen worden wellicht te druk waardoor mensen in de wijk ook vaak in de file moeten staan.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Zie vraag 12
24	Als er een P+R komt op het Kastelenplein, zorgt dat dan voor minder drukte? Want dan moeten de mensen met hun auto nog steeds wel over deze wegen.	Algemeen	Kastelen-plein	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Op dit moment loopt er een onderzoek naar een P&R locatie op het Kastelenplein. Zodra het onderzoek is afgerond zullen wij hierover berichten. Het klopt dat er dan bestemmingsverkeer bijkomt. Zodra de resultaten van het onderzoek bekend zijn, zullen wij kijken wat de impact is op de hoeveelheid verkeer.
25	Zorgen om parkeerdruk bij activiteiten/ evenementen op het Kastelenplein of bij sporthal.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Wanneer ten tijde van evenementen onvoldoende parkeercapaciteit verwacht wordt dient bij de evenementenvergunning te worden aangegeven welke oplossingen (bijvoorbeeld parkeren op afstand) kunnen worden ingezet.
26	P&R op Kastelenplein, dat betekent veel drukte vanaf A2/N2 naar het Kastelenplein, terwijl er uit gegaan wordt van vermindering van verkeer rond het Kastelenplein. Hoe zit dit?	Algemeen	Kastelen-plein	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Zie vraag 24
27	Geluidsoverlast van het verkeer bij woningen.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Zie vraag 9
28	Zorgen om sluipverkeer bij Sterkenburg en Bouvigne bij drukte Meerveldhovenseweg.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Sluipverkeer	Aan de hand van de verkeersanalyse blijkt dat een goede doorstroming op de Meerveldhovenseweg geborgd is. Dit is dan ook het uitgangspunt voor het verkeersontwerp. Daarmee is de kans op sluipverkeer over de Sterkenburg beperkt. Eventueel kan na aanleg van HOV4 worden bezien of aanvullende maatregelen nodig zijn. Op dit moment is dit ook een busroute. Dit geeft een beperking tot het nemen van maatregelen.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
29	Ongeval op de Meerveldhovenseweg zou zorgen voor een opstopping op de A2 maar ook voor een opstopping vanuit de wijk, omdat het één rijstrook is.	Algemeen	Kastelen-plein	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	We zijn in gesprek met de calamiteitendiensten om te bekijken wat er nodig is om alle bewoners goed bereikbaar te houden. Aan de hand van het voorlopig ontwerp zullen we kijken of er extra maatregelen nodig zijn om calamiteitenvoertuigen sneller op hun bestemming te laten komen. Calamiteitenvoertuigen mogen gebruik maken van de busbaan. Bij het Kastelenplein zullen deze veelal over de Karel de Grotelaan gaan rijden. De Meerveldhovenseweg blijft bereikbaar voor calamiteitendiensten in noodgevallen. Bij ongelukken kan het zijn dat het verkeer tijdelijk vaststaat aan beide kanten. Dit kan incidenteel gebeuren. De situatie op dat moment zal bepalen hoe snel er weer verkeer mogelijk is en of er een omleidingsroute ingezet kan worden.
30	Voorkeur voor geen pakeerhub op Kastelenplein.	Algemeen	Kastelen-plein	Parkeren	Zie vraag 21
31	Moet ik strakjes naar de andere kant lopen voor de bus? Hoe doe je dat als je slecht ter been bent? Geldt dit ook voor de lijnbus?	Algemeen	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	De halte zal aan de kant van de Karel de Grotelaan komen. Er wordt gekeken om het Kastelenplein beter oversteekbaar te maken voor langzaam verkeer zoals wandelaars en fietsers. Dit zodat bewoners vanuit de Meerveldhovenseweg de bushalte aan de Karel de Grotelaan goed kunnen bereiken. Wat er met de lijnbus gebeurd, kunnen wij op dit moment nog niet zeggen. De provincie bepaald de dienstregeling.
32	In het scenario dat de Keverberg en Hoogenweert worden afgesloten, hoe zou het Kastelenplein dan bereikbaar zijn met de auto?	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Op de schetsontwerp bijeenkomst hebben we één schetsontwerp laten zien en zijn we samen met de direct aanwonende gaan kijken naar mogelijke optimalisaties. Indien de Keverberg en/of Hoogenweert worden afgesloten, dient er een andere oplossing te komen voor het autoverkeer richting het Kastelenplein. Of de Keverberg en/of Hoogeweert worden afgesloten is op dit moment nog niet bepaald. Ook hoe de eventuele kruisingen eruit gaan zien is nog geen blauwdruk van. Op dit moment ligt er alleen een mogelijk ontwerp. Verdere optimalisaties worden nog bekeken. De rotonde Beemdstraat en Kasteellaan valt op dit moment buiten dit project. Zodra er een voorlopig ontwerp ligt zullen er doorstroomberekeningen gemaakt worden om te bepalen of de rotonde nog voldoet.
33	Hoe komen wij met zoveel mensen bij gevaar veilig de wijk uit?	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	Zie vraag 29
34	Hoe komt de ambulance vanaf de busbaan de Ridderzaal in?	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	Zie vraag 29
35	Is de Meerveldhovenseweg bereikbaar voor hulpdiensten?	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	Zie vraag 29
36	Meckelenburgstraat is nu enkel een straat waarbij je de stad uit kunt rijden. Hierdoor lijkt het alsof al het verkeer wat de stad in moet rijden, via het Kastelenplein rijdt. Klopt dit en kan dit niet beter andersom, dat je via het Kastelenplein de stad uit rijdt?	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Vanaf de randweg zijn er verschillende mogelijkheden om de stad in te komen waaronder de route langs het Kastelenplein. In het ontwerp wordt de Meerveldhovenseweg ingericht om zowel verkeer stad in als stad uit mogelijk te maken. Het instellen van éénrichtingsverkeer op de Meckelenburgstraat is een uitwerking van het VCP binnen de ring. De nadere uitwerking van de sectoren van het verkeerscirculatieplan vind momenteel plaats. Door het instellen van het sectoren model wordt de verkeersdruk op de radiaal rondom het Kastelenplein minder groot.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
37	De bus moet meer plekken krijgen voor mensen met een handicap. Mensen met een scootmobiel of voorzetstuk mogen nu niet mee. Ook mensen met kinderwagen zetten deze op rolstoelplaatsen.	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	Dit project gaat niet over de inrichting van de bus zelf. Dit kan het best aangekaart worden bij de vervoerder.
38	De rotonde tussen Beemdstraat en de Kasteellaan moet aangepakt worden voor betere doorstroming.	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	Zie vraag 32
39	Keverberg kruising uit elkaar trekken; deels naar de fietstunnel en deels richting parkeerplaats Aldi.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Bij de herontwikkeling van het Kastelenplein wordt gekeken naar de ontsluiting van het totale gebied inclusief de functie en vormgeving van de Keverberg. De voorgestelde optie voor het scheiden van vervoermiddelen wordt daarin betrokken.
40	Groene golf voor fietsers.	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	Prioritering fietser wordt meegenomen in de VRI-regeling.
41	Opstapplaatsen bus toegankelijker maken; een verhoging en blindengeleidelijnen.	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	Dank voor het meedenken. Zodra wij het definitief ontwerp gaan maken zullen wij deze opmerking meenemen.
42	Afsluiten Mecklenburgstraat	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Vanuit het verkeerscirculatieplan is het niet mogelijk om al het autoverkeer van de Meckelenburgstraat af te halen en uitsluitend een busbaan in tweerichtingen aan te leggen. Daarom is ervoor gekozen om de bus in éénrichting met het autoverkeer mee te laten rijden. De bus zal hierbij een voorstart krijgen waardoor geen vertraging opgelopen wordt.
43	Bij Bouvigne liggen 3 rijbanen, 2 rijbanen zou voldoende kunnen zijn want afslag naar snelweg vervalt.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Voor afwikkeling kruispunt Bouvigne Meerveldhovenseweg zijn er opstelstroken noodzakelijk, ook richting de A2/N2. De exacte kruispuntinrichting wordt in het nader uit te werken ontwerp verder bepaald.
44	Voetpad van Ulenpas naar Bouvigne zorgt voor een verbinding tussen beide wijken.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Dit betreffende voetpad blijft gehandhaafd.
45	Bereikbaarheid tijdens verbouwing is belangrijk, inclusief bereikbaarheid van de winkels, zodat deze blijven bestaan.	Definitief ontwerp	Kastelen-plein	Overig	Eind van dit jaar zal er gekeken worden naar de indeling van de uitvoering. Welk gedeelte van de busbaan gaan we als eerst aanleggen en welke delen volgen later. Hierna zal er per gedeelte een uitvoeringsplan worden gemaakt waarbij rekening wordt gehouden dat winkels en huizen zoveel als mogelijk bereikbaar blijven. Nadere informatie over de fasering van uitvoering en eventuele afsluitingen en omleidingen volgen in een later stadium.
46	Halte ligging is nadelig voor bewoners van Hanevoet.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Zie vraag 31
47	Oversteekbaarheid/bereikbaarheid van fietsers en voetgangers vanuit het noorden naar Kastelenplein. Er is geen oversteekplaats ingetekend.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Oversteek is in het schetsontwerp niet ingetekend, bij verdere uitwerking wordt een oversteek voor langzaam verkeer ingepast.
48	Bereikbaarheid Kastelenplein vanuit de Genderbeemd; met de auto, te voet (hoe zit het straks met de oversteekbaarheid van de busbaan?).	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Voor autoverkeer is Kastelenplein bereikbaar via Bouvigne / Kasteellaan en Meerveldhovenseweg. Ook wordt de totale fiets- en voetgangersstructuur bekeken en waar mogelijk geoptimaliseerd.
49	Zorg dat de winkelcentra en de huisarts minder goed bereikbaar worden met de auto.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Bij de ontwikkeling van het Kastelenplein wordt de bereikbaarheid van het langzaam verkeer geoptimaliseerd conform het masterplan mobiliteit. Bereikbaarheid voor de auto wordt ingepast, wellicht met een grotere rij afstand voor auto.
50	Zorgen over of het nog mogelijk blijft om de auto's te kunnen parkeren van bewoners die wonen op en rond het Kastelenplein.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Parkeren	Parkeren voor bewoners op het Kastelenplein worden ingepast in de nieuwe ontwikkeling.
51	Er is de zorg dat bij een ongeluk de hele weg gelijk dicht is.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Overig	Zie vraag 29

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
52	Oversteek Hoogenweert belangrijk voor politie, brandweer, ambulance en fietsers. Deze oversteek moet goed toegankelijk blijven.	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	Zie vraag 29
53	De auto is nu nog steeds goedkoper dan de bus.	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	Dank voor de opmerkingen. Helaas kunnen wij vanuit het project hier geen invloed op uitoefenen.
54	Voor fijnstof zijn er geen grenswaarden voor de normen die moeten worden aangehouden, hoe wordt daar mee omgegaan?	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Zie vraag 9
55	Hoe zit het met de oversteekmogelijkheden vanuit Hanevoet naar het Kastelenplein?	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Is in het getoonde basis ontwerp voor HOV4 ingepast. Via kruispunt Ulenpas - Bouvigne. In de verdere uitwerking van het ontwerp onderzoeken we mogelijkheden voor optimalisatie van de verbinding vanuit de omliggende wijken met het Kastelenplein voor het langzame verkeer.
56	De snelheid van 50 naar 30 km/u.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Overig	Karel de grotelaan buiten de Ring en Meerveldhovenseweg blijven een gebiedsontsluitingsweg 50km/h. Deze wegen vallen binnen Eindhoven onder de categorie gebeidsontsluitingswegen 50km/h.
57	Parkeren op Kastelenplein blijven faciliteren en met een goede en veilige oversteek.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Parkeren	De geldende parkeernormen worden toegepast voor de ontwikkelingen van het Kastelenplein. De veilige oversteekbaarheid wordt meegenomen in het ontwerp van HOV4.
58	Groen in het park goed onderhouden, zodat het netjes is en uitnodigt voor verblijven. Ook omdat dit de sociale veiligheid verhoogt.	Algemeen	Kastelen-plein	Groen	Groen wordt bijgehouden volgens het groenbeheer van de Gemeente. Indien er sociaal onveilige locaties zijn, kan dit worden gemeld via de buitenbeter app.
59	Handhaven van ongelijkvloerse kruising voor fietsers en wandelaars.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	We nemen een ongelijkvloerse kruising mee, bestaand of een nieuwe ongelijkvloerse kruising.
60	Fietspad breder maken, want nu is in de spits inhalen met kinderen gevaarlijk door de drukte.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	De breedte van fietspaden is conform de richtlijn van het CROW minimaal 3.00m bij 1 richtingsverkeer fiets en minimaal 3.50m breed bij twee-richtingen fiets. Fietspaden parallel aan de Meerveldhovenseweg kunnen alleen verbreed worden ten koste van bomen. Hier wordt vooralsnog niet voor gekozen.
61	Veilige oversteek mogelijkheid tussen Bouvigne en de Keverberg richting Ridderzaal/Kastelenplein.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Zie vraag 59
62	Ecoduct/kap over Meerveldhovenseweg; neemt geluid weg, fijnstof kan afgezogen worden, en het heeft een groene “look”/uitstraling.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Zie vraag 9
63	Goede sociaal veilige langzaam verkeersroute tussen halten en winkels Kastelenplein en wijken ten zuiden van het Kastelenplein.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	zie vraag 59
64	Angst dat verkeer door de wijk heen gaat, dat voelt onveilig voor de kinderen.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Sluipverkeer	Zie vraag 18
65	2 richtingen fietspad is nu al gevaarlijk.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Zie vraag 60

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
66	Scholen bij Aldendriel + sporthal Sterkenburg à bezorgd dat er ongelukken gaan gebeuren in verband met de snelheid.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	De snelheid bij Sterkenburg zal niet omhoog gaan door de gewijzigde inrichting van de Meerveldhovenseweg. De zorgen om sluipverkeer nemen we mee in het ontwerp.
67	Ontsluiting Ridderzaal en de calamiteiten ontsluiting voor deze wijk.	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	Zie vraag 29
68	Verkeersveiligheid komt in het geding door veel elektrische snelle fietsen.	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	Dit is een landelijke zorg/trent. Is niet op te lossen in dit project.
69	Zorgen over opstelstrook Ulenpas: bewoners aan de Ridderzaal krijgen meer uitlaatgassen.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Zie vraag 9
70	Gagelbosch; onveilige kruising, veel ongelukken.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Kruispunt wordt in het ontwerp aangepast met aandacht voor verbeteren van de verkeersveiligheid.
71	Fijnstof	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Zie vraag 9
72	Luchtkwaliteit (in verband met kinderdagverblijf, school, etc)	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Zie vraag 9
73	Algemene zorg voor mensen die slecht ter been zijn, zeker gezien mensen langer thuis blijven wonen. Het moet veilig blijven voor hen.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	De openbare ruimte wordt ingericht conform de richtlijnen uit het handboek toegankelijkheid.
74	Welk groen wordt er gekapt en waar komen er nieuwe bomen?	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Groen	Bij de inpassing van de busbaan wordt een integrale afweging gemaakt, waarbij aspecten als verkeersveiligheid, water en afwatering, ondergrondse infrastructuur en groen en bomen worden meegewogen. Wij doen ons uiterste best om de busbaan op de Karel de Grotelaan in te passen met zoveel mogelijk behoud van groen en bomen. Als er bomen moeten wijken houden wij ons aan het bomenbeleid van de gemeente Eindhoven, waarin is opgenomen op welke manier kap van bomen moet worden gecompenseerd. Wanneer er bomen moeten worden gekapt wordt eerst gekeken of wij bomen in het project langs de HOV-route terug kunnen planten. Wanneer dit niet mogelijk is wijken we uit naar andere plekken in de gemeente. In het uiterste geval dient het project de compensatiewaarde van de bomen in het bomen compensatiefonds te storten om te zorgen dat op een later moment bomen kunnen worden gecompenseerd.
75	Tankstation is nu een openbare wc. Graag ergens anders ook een openbare toilet-voorziening die van vroeg tot laat toegankelijk is.	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	Dit kunnen we als kans meegeven bij de ontwikkeling van het Kastelenplein.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
76	Uitstraling van de busbaan: busbanen zijn nu vaak grote betonvlakken.	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	Standaard worden de busbanen uitgevoerd als betonverharding, kleur grijs. Betonverharding is qua beheer beter omdat beton een stabiele verharding voor het opvangen van de druk van de bussen. Ook door dezelfde uitstraling van alle busbanen worden deze beter herkend door de weggebruiker en is er minder foutief gebruik.
77	Wordt er een omgevingsplan ingediend?	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	Afhankelijk van het ontwerp wordt er gekeken of aanpassing van het omgevingsplan noodzakelijk is. In 2025 worden eventuele procedures opgestart inclusief bijbehorende inspraak.
78	Als het uiteindelijk niet werkt, krijgen we dan alsnog 4 rijbanen in onze achtertuin? Kan er dan op den duur 2x2 (autowegen) komen en leidt dat mogelijk tot onteigening? Is het mogelijk om in het besluit te zetten dat er geen 2x2 baanse weg aan de Zuidzijde komt in de toekomst?	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Overig	Zoals op de bijeenkomst over de inpassing van HOV4 op de Karel de Grotelaan en Meerveldhovenseweg is aangegeven is de inpassing van de optie met de busbaan aan de noordzijde en het verkeer met een 2x1 profiel aan de zuidzijde het uitgangspunt. Daarbij moeten wij minimaal aan de wettelijke normen voor geluid en fijnstof voldoen. Wanneer deze optie niet haalbaar of inpasbaar blijkt kan worden terug gegrepen op de optie met gesplitste ligging van de busbaan en het autoverkeer. Voor 2x2 is niet gekozen gezien de verwachte toekomstige verkeersintensiteiten. Daarnaast heeft dit grote negatieve consequenties voor het groen en bestaande perceelsgrenzen.
79	Is er onderzoek gedaan naar het gebruik van HOV1/2/3 in gebruikstoename?	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	Daar is onderzoek naar gedaan. Een paar conclusies daaruit: het totaal van de concessie Zuid-Oost: zo'n 1,5 mln reizigers per maand. Verder weten we dat de drukste lijn dagelijks 6000 reizigers vervoert (HOV1) en dat op HOV2 een groei van het aantal reizigers is geweest van 60%. Meer info op de site van provincie noord brabant OV-monitor. https://www.brabant.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/feiten-cijfers-verkeer/feiten-cijfers-ov/
80	Kan er planschade worden verhaald? (Krijgen de bewoners kostenvergoeding?)	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	Voor schade ten gevolge van het project heeft de gemeente regelingen. Zie hiervoor de volgende website: https://www.eindhoven.nl/ondernemen/bedrijven/nadeelcompensatie
81	Van welk jaar zijn de verkeerstellingen die worden gebruikt in de berekeningen?	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	Op de volgende website is het besluit terug te vinden van het college over de ligging van de busbaan rondom het Kastelenplein: https://raadsinformatie.eindhoven.nl/modules/8/Raadsinformatiebrieven/923629 In bijlage 2 autobereikbaarheid Karel de Grotelaan en HOV4 staan de tellingen.
82	Bewoner geeft aan dat hij liever eerder had geweten dat er plannen zouden zijn om een vierbaans weg te maken aan de zuid-zijde. Dan was hij namelijk verhuisd in plaats van zijn woning te renoveren.	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	Zie vraag 78
83	Toegankelijkheid naar de Ridderzaal niet duidelijk leesbaar in de tekening.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	De toegankelijkerheid van de Ridderzaal blijft voor alle verkeersdeelnemers geborgd. We onderzoeken bij de ontwikkeling van het Kastelenplein of het behouden van de auto-ontsluiting via de Hoogenweert ingepast kan worden. Op de volgende bijeenkomst moet dit duidelijker in het ontwerp staan.
84	Route van HOV4 naar HTC is niet nodig, afstand is nu 300-400m en dat is makkelijk te lopen.	Algemeen	HTC	Verkeer ontwerp	De afstand van de dichtstbijzijnde halte van de HOV4 naar de HTC ligt op circa 2 km. Bij deze afstanden is het niet aantrekkelijk om HOV te gebruiken.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
85	Waarom is verdeling Zuid-Noord zo ongelijk qua verkeersdrukte in de nieuwe situatie?	Trace keuze	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Bij het maken van een integrale afweging is de voorkeursvariant busbanen aan de noordzijde en overig verkeer aan de zuidzijde omdat. ▪ die route het beste aansluit bij de doelen van HOV4 (snel, hoogwaardig en betrouwbaar openbaar vervoer). ▪ die route de beste mogelijkheden geeft voor de (door)ontwikkeling van het Kastelenplein. ▪ die route het mogelijk maakt om het Kastelenplein beter te verbinden met de omliggende buurten. ▪ die route het mogelijk maakt om het historisch lint (de weg zoals die vroeger was) te herstellen ten noorden van het Kastelenplein.
86	In dit plan zijn de auto's geconcentreerd aan een zijde: dit zorgt voor meer geluidsoverlast voor bewoners aan de Meerveldhovenseweg. Aan de andere zijde zijn er elektrische bussen en is er minimaal geluidsoverlast, hier zijn alleen minder woningen. Met welke redenen is deze overweging gemaakt?	Trace keuze	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Zie vraag 85
87	Aan beide kanten één strook voor de bus en één strook voor de auto zou beter zijn; dit zorgt voor betere bereikbaarheid wijken en minder sluipverkeer.	Trace keuze	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Zie vraag 85
88	Meerdere bewoners hebben aangegeven niet te begrijpen waarom er voor deze variant is gekozen in het proces van de tracékeuze, en dat ze zich niet kunnen vinden in de keuze.	Trace keuze	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Zie vraag 85
89	Hoe is de relatie tot het VCP?	Algemeen	Mecklen-burgstraat	Overig	Zie vraag 12
90	Aantal parkeerplaatsen wordt minder in de toekomst. Gegeven is dat mensen nu een auto hebben, hoe gaan jullie daarmee om?	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Parkeren	Op dit moment kunnen we nog geen concreet antwoord geven op deze vraag. Momenteel zijn wij de verschillende varianten voor inpassing van de busbaan aan het onderzoeken. Dit is de schetsontwerp fase. Deze bespreken wij in juni en juli 2024 met de buurt bij de schetsontwerp bijeenkomsten, om alle consequenties (voor- en nadelen) in beeld te brengen en tot een weloverwogen voorlopig ontwerp te komen. Parkeren zal daarbij in de Mauritsstraat en Mecklenburgstraat een belangrijk aandachtspunt zijn. Wanneer er minder parkeren mogelijk blijkt in het voorlopig ontwerp, wordt gekeken naar de consequenties en mogelijkheden in het parkeerbeleid en mogelijke compensatie. (parkeerzones toevoegen, vraag 94, 135 en 146)). Bij het defintief ontwerp zal er bekend zijn hoe de parkeervakken er daadwerkelijk uit gaan zien.
91	Kunnen de bussen deze bocht wel nemen?	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Verkeer ontwerp	Ja bochtstralen zijn in het ontwerp meegenomen. Maatgevend voertuig: dubbelgelede bus.
92	Komt er ook participatie rondom het VCP?	Algemeen	Mecklen-burgstraat	Overig	Zie vraag 12
93	Hoe ziet het vervolgproces rondom participatie eruit voor de HOV4?	Algemeen	Mecklen-burgstraat	Overig	Op 5 september houden we een bijeenkomst voor alle geinteresseerde. Eind oktober/begin november zullen participatiebijeenkomsten gehouden worden over de keuze van het schetsontwerp. In het eerste halfjaar van 2025 verwachten we bijeenkomsten te kunnen houden voor het voorlopige ontwerp.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
94	Wat is de grens voor de parkeerzones?	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Parkeren	Zie hiervoor: https://www.eindhoven.nl/parkeergebieden-betaald-parkeren-woonwijken
95	Waarom niet alleen een busbaan maken in deze straat? Waarom kunnen auto's niet op de busbaan?	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Verkeer ontwerp	Kwaliteit voor het OV en doorstroming heeft de bus zoveel mogelijk zijn eigen infrastructuur. Vanwege de beperkte ruimte rijdt hier de bus met het autoverkeer samen de stad uit. Bereikbaarheid woningen en centrum dient gewaarbord te blijven. In het VCP worden de rijroutes voor het gehele centrum verder uitgewerkt.
96	Hoe zorg je ervoor dat de auto 30 km/u rijdt?	Definitief ontwerp	Mecklen-burgstraat	Verkeer ontwerp	De verkeersinrichting zal erop gericht zijn om 30km/h te rijden. Handhaving zal hierop toezien. Dit geldt hetzelfde voor de flixbus en auto's die over de busbaan rijden. Hierop zal gehandhaafd worden zodra de inrichting gereed is.
97	Wat zijn de plannen voor verlichting? Waar komen de lantaarnpalen? (dit kan niet op de schrikstrook) Kunnen bewoners een visualisatie van de nachtsituatie ontvangen?	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Verkeer ontwerp	Dit wordt in een volgende fase verder uitgewerkt.
98	Komt de Flixbus ook over de busbaan? In verband met de veiligheid.	Algemeen	Mecklen-burgstraat	Overig	In de huidige situatie mag de Flixbus niet over de busbaan. Op dit moment vindt er een overweging plaats om de Flixbus toch toe te staan op de busbaan.
99	Graag grote bomen plaatsen: dit is ook goed tegen hitte stress, voor CO2-opslag en waterberging.	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Groen	Het uitgangspunt bij het ontwerp is om zoveel mogelijk (grote) bomen te behouden. Een boom heeft tijdens de aanplant altijd een kleiner formaat maar we maken een keuze voor het type boom en de grootte op het eindbeeld. Als nu ergens grote bomen staan, waar deze boom ook de ruimte heeft, zullen we niet snel een klein formaat boom terugplanten (tenzij hier specifieke redenen voor zijn zoals beperkte ondergrondse ruimte ivm kabels en leidingen).
100	Snel verkeer centreren in het midden zodat er aan de woningzijdes zoveel mogelijk groen en ruimte blijft.	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Groen	Dit verschilt per variant. We nemen de voorkeur mee maar dit zal in het ontwerp verder uitgewerkt worden. Ook afhankelijk van andere uitgangspunten (behoud bomen, fietsstructuur enz.).
101	Fietsstraat met parkeren aan beiden zijden (i.p.v. busbaan in 2 richtingen).	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Verkeer ontwerp	Fietsstraat in combinatie met bus is niet mogelijk in verband met verkeersveiligheid.
102	Parkeervakken maken, met een duidelijk hoogteverschil tussen parkeren en trottoir.	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Parkeren	Zie vraag 90
103	Liever geen autoverkeer meer in deze straat, dit zorgt voor te veel overlast en luchtvervuiling.	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Uit bewonersparticipatie is naar voren gekomen dat hier ook de wens is om autoverkeer te laten rijden. In het kader van het VCP is de keuze gemaakt om éénrichtingsverkeer als uitgangspunt te nemen om de bereikbaarheid van het centrum te waarborgen.
104	Leefbaarheid Vonderkwartier/ Eliasterrein gaat achteruit. Er zijn grote zorgen over minder parkeerplekken. Bewoners Maria Stuartstraat dienen door de stad te gaan rijden om thuis te komen (eenrichtingsstraat).	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Verkeer ontwerp	Zie vraag 90
105	Grote zorgen over minder parkeerplekken.	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Parkeren	Zie vraag 90

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
106	Grote zorgen om trillingen/ verzakkingen huis.	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	De gemeente neemt deze zorgen mee bij de verdere uitwerking van de ontwerpen. Trillingshinder ten gevolge van de aanleg van de busbaan wordt in de toekomst niet verwacht. Trillingen ten gevolge van wegverkeer kunnen worden veroorzaakt door zware brommende motoren en/of door (zware) voertuigen die door oneffenheden in de weg trilling veroorzaken. De hoeveelheid verkeer kan de intensiteit van trillingen bepalen. De hoeveelheid verkeer op de wegvakken waar HOV4 wordt ingepast neemt af ten gevolge van de maatregelen uit het Masterplan Mobiliteit (zie ook www.eindhoven.nl/masterplanmobiliteit), waardoor trillingen verminderen. Voor de zware voertuigen doen we onderzoek naar de bodemgesteldheid en passen daar de constructie van de rijbaan op aan. Ook passen we een zo glad mogelijk wegdek toe om trillingen te beperken. Nadat er een schetsontwerp ligt, zal er een onderzoek uitgevoerd worden naar de mogelijke gevolgen.
107	Bij calamiteiten stagneert het hele verkeer.	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Overig	Zie vraag 29
108	Bezorgers stagneren de rijbaan en taxi, en ook voor zorgverleners.	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Verkeer ontwerp	We bekijken bij de verdere uitwerking van het voorlopig ontwerp welke mogelijkheden er voor laden, lossen, verhuizen enzovoort kunnen worden ingepast.
109	Angst om sociale samenhang te verliezen als je moet “vechten” om een parkeerplek.	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Parkeren	Zie vraag 90
110	Voorkeur voor gesplitst fietspad, anders gaan fietsers fietsen over de stoep.	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Verkeer ontwerp	De keuze voor de locatie van het fietspad wordt op basis van meerdere uitgangspunten gemaakt. Deze hangt ondermeer af van de fietsstructuur van de aanliggende straten. Het mogelijk nadelige effect van fietsers over de stoep bij een tweerichtingenfietspad aan één zijde wordt in de afweging meegenomen.
111	Kan je van de Edisonstraat richting het PSV stadion langs het centrum blijven rijden in de toekomst?	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Dit is afhankelijk van de nadere uitwerking van het VCP waar de rijrichtingen in het centrum bepaald worden.
112	Hoe zit het met de trillingen, gaat dat minder worden?	Voorlopig ontwerp	Centrum	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Zie vraag 106
113	Heb je een inzicht/de data van hoeveel minder de overlast gaat worden bij bepaalde aantallen auto’s? Bijv. hoeveel overlast is er bij 10.000 auto’s?	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Zie vraag 12
114	Wordt aandacht besteedt aan dat er een ontwerp wordt gemaakt vanuit het perspectief van de minst mobiele persoon? Vanuit het CVO bijvoorbeeld?	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Inpassing voor minder mobiele personen wordt als uitgangspunt meegenomen in het ontwerp.
115	Hebben jullie ook contact met de provincie over mobiliteitsbeperkingen en hoe de bus zelf toegankelijk kan worden gemaakt?	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Voorafgaand aan de aanbesting van een nieuwe concessie voor het openbaar vervoer door de provincie kan de gemeente wensen en aanbevelingen indienen. De provincie is verantwoordelijk voor de eisen aan toegankelijkheid in de concessie.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
116	In het verslag stond de vraag: is de Vonderweg afgesloten tijdens PSV wedstrijden? Het antwoord was nee. Maar dit is wel zo, namelijk tijdens het leeglopen van het stadion. Moet de bus dan wachten?	Algemeen	Centrum	Overig	Ja de bus moet wachten zoals het ook in de huidige situatie is geregeld.
117	Hoe is de relatie tot het VCP?	Algemeen	Centrum	Overig	Zie vraag 12
118	Wie gaat toetsen dat de HOV4 voldoet aan het VCP (verkeerscirculatieplan)?	Algemeen	Centrum	Overig	Zie vraag 12
119	Hoe werkt het sectorenmodel en wat is het sectorenmodel?	Algemeen	Centrum	Overig	Zie vraag 12
120	Hoe kan het dat er zometeen, uitgaande van het masterplan mobiliteit, veel minder verkeer komt?	Algemeen	Centrum	Overig	Zie vraag 12
121	Hoe gaat de route naar de A50 eruit zien?	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Zie vraag 12
122	Wordt er getest/uitgeprobeerd hoe de nieuwe routes gaan lopen?	Schets ontwerp	Centrum	Overig	Zie vraag 12
123	Afsluiten Julianastraat en Willem de Zwijgerstraat en ingang van het Vonderkwartier aan de kant van Hagenkamp Noord maken.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	In afstemming met het VCP worden de rijrichtingen van de straten in het centrum bepaald. Vooralsnog is het idee om de rijrichting in te stellen van Meckelenburgstraat naar de Vonderweg. En op de Mecklenburgstrat naar de Mauritsstraat naar de Karel de Grotelaan. Het instellen van een koppeling tussen Hagekamp Noord en Julianastraat/Willem de Zwijgerstraat zorgt voor een mogelijke sluiproute Tussen de Karel de Grotelaan en de Vonderweg. In de nadere uitwerking kijken we goed naar de bereikbaarheid van de omliggende straten, waaronder Julianastraat/Willem de Zwijgerstraat.
124	Tunnelbak Mauritsstraat + Vonderweg, met daarboven een fietsstraat voor bestemmingsverkeer.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Tunnelvariant is op dit tracédeel niet inpasbaar. Door het sectorenmodel die in het VCP nader wordt uitgewerkt, gaat het doorgaande verkeer uit het centrum. Hierdoor zijn de verkeersstromen kleiner waardoor een tunnelbak niet nodig is.
125	Denk in andere vervoersoplossingen, zoals high tech oplossingen: hyperloop, gondel, monorail, ondertunneling etc.	Algemeen	Centrum	Overig	Er hebben studies plaatsgevonden naar lightrail, monorail, metro's, trams en treinstations. Vanwege budget, vervoerwaarde en slechte inpassing in het centrum zijn deze vervoersvormen in de vorige fase afgevallen.
126	Stil asfalt gebruiken voor alle wegen.	Algemeen	Centrum	Overig	Zie vraag 9
127	Uitstapstrook 60cm is te krap voor mensen in een rolstoel.	Algemeen	Centrum	Overig	De breedte van de uitstapstrook wordt bepaald a.h.v. snelheid, intensiteiten en de beschikbare straatbreedte. Ook hier vind een integrale afweging plaats. We zullen hierover met Eindhoven Toegankelijk in gesprek gaan.
128	Zorgen om sluipverkeer. Vooral in de Willemstraat, Wilheminaplein en de Catharinastraat. Mogelijke oplossing: Catharinastraat éénrichting van zuid naar noord.	Schets ontwerp	Centrum	Sluipverkeer	Zie vraag 18
129	Zo snel mogelijk op de ring komen is belangrijk.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Dit wordt in het VCP geregeld.
130	Parkeren voor mindervaliden moet 3,5 m breed zijn	Schets ontwerp	Centrum	Overig	Bij haaksparkeren houden we deze maat aan. Bij langsparkeren is dit vaak niet inpasbaar. Indien van toepassing zullen we hierover met Eindhoven Toegankelijk in gesprek gaan.
131	De schetsontwerpen zijn voor een leek lastig te begrijpen en het is lastig om snel de verschillen te vinden.	Algemeen	Centrum	Overig	Hopelijk hebben wij u toch goed kunnen helpen. Alle stukken zijn naderhand ook online gezet met een korte beschrijving per variant.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
132	Er was te weinig tijd tijdens deze bijeenkomst voor het begrijpen van de schetsontwerpen en het geven van input op alle schetsontwerpen.	Algemeen	Centrum	Overig	Volgende bijeenkomsten zullen wij meer tijd reserveren. Voor nu kunt u online ook uw reactie achterlaten via www.eindhoven.nl/hov4. Verder zal er op 5 september nogmaals een bijeenkomst plaatsvinden waar alle schetsontwerpen van alle tracé delen getoond zullen worden.
133	Gebiedsontsluitingsweg van 30 km/u: Hoe gaan jullie handhaven dat er geen auto's over de busbaan rijden, geen Flixbussen over de busbaan rijden en dat ieder voertuig zich aan 30km/u houdt? Kan er nu al handhaving starten?	Algemeen	Centrum	Overig	Zie vraag 96
134	Hoe kan ik op de Mauritsstraat mijn huis schilderen? Wordt er een laad- en los zone ingepast voor de schilder/ dakdekker?	Schets ontwerp	Centrum	Overig	Zie vraag 108
135	Kunnen parkeerplaatsen Mauritsstraat in vergunningsgebied van De Bergen komen?	Schets ontwerp	Centrum	Parkeren	We gaan eerst kijken wat het ontwerp doet met het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Vervolgens bekijken wij of er compensatie noodzakelijk is en of dit met wijziging van parkeerzones of parkeervergunningen geregeld kan worden.
136	Kan er voor Mauritsstraat een nulmeting komen om te zorgen dat eventuele verzakkingen worden gemeten?	Voorlopig ontwerp	Centrum	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Zie vraag 106
137	Hoe rijdt het verkeer de wijk in?	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Zie vraag 12
138	Kan er nu ook al iets worden gedaan aan de verkeersoverlast op de Mauritsstraat?	Algemeen	Centrum	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Welke verkeersoverlast wordt hier bedoeld? De uitvoering van het project staat gepland vanaf 2027. In de tussentijd nemen wij als project geen maatregelen maar kan eventuele overlast worden gemeld via de buitenbeter app. Om in het vervolg de overlast te voorkomen gaan wij graag hierover in gesprek met u tijdens de participatiebijeenkomsten.
139	Hoeveel parkeerplekken zijn er nu op de Mauritsstraat? Antwoord: 18.	Algemeen	Centrum	Parkeren	18
140	Hoe gaan de auto's rijden? Hoe zit het met de ontsluiting van de parkeergarages?	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Zie vraag 12
141	Kan er een snelheidsmeting plaatsvinden om te meten hoe hard er nu wordt gereden op de Mauritsstraat?	Algemeen	Centrum	Overig	Dit kan middels een SID, via verkeersveiligheid of de gebiedscoördinator aan te vragen. Zie hiervoor: https://eindhoven.sidaanvragen.nl/. Voor de Mauritsstraat is deze geweest op 4 maart 2024. Op 20 januari 2025 wordt deze nogmaals uitgevoerd op een andere locatie. Voor de resultaten kunt u terecht op: https://eindhoven.sidaanvragen.nl/snelheidresultaten
142	Waar komen de overige lijnbussen?	Algemeen	Centrum	Overig	Het project heeft geen invloed op de dienstregeling en rijroutes van de bus. Hier gaat de provincie over. De busbaan kan ook worden benut door andere lijnbussen dan HOV.
143	Heroverweeg een tunnel met een breed fietspad, boven met auto’s en veel groen. Tunnel met busbaan en 1 of 2 autobanen, met het begin bij Mauritsstraat 85 en het einde voor de tunnel voor PSV.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Zie vraag 124.
144	Fietstunnel maken onder de kruising tussen de Willem de Zwijgerstraat en Mauritsstraat.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Zie vraag 124, in aanvulling daarop: in het profiel komt er meer ruimte voor fietsverkeer. Door de lagere auto intensiteiten maakt het oversteken voor fietsers makkelijker.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
145	Waarom kiezen we niet voor alleen busbaan & fietsbaan & groen? Dan is er geen doorgaand verkeer meer. In dit scenario graag ervoor zorgen dat bewoners van de Mauritsstraat ook in de Bergen kunnen parkeren.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Vanuit het sectorenmodel wordt het doorgaande verkeer geweerd en is er dus alleen bestemmingsverkeer. Vanwege de bereikbaarheid van het centrum en nadere uitwerking van rijrichtingen in het VCP is ervoor gekozen om 1 richting verkeer in stand te houden. Dit voor zowel de Mauritsstraat als de Meckelenburgstraat. Vanuit de bewonersparticipatie is gebleken dat er ook weerstand is over het verwijderen van alle parkeerplaatsen en verkeer. Wer zoeken een optimum tussen bereikbaarheid en leefbaarheid.
146	Is het mogelijk om voor bezoekers van de binnenstad te zorgen dat ze niet meer kunnen parkeren in de Mauritsstraat? 2e parkeervergunning afschaffen om auto's te verminderen?	Algemeen	Centrum	Parkeren	Er worden geen tweede vergunningen meer afgegeven in het centrum. Meer informatie hiervoor is o.a. te vinden op: https://www.ed.nl/eindhoven/eindhoven-ontmoedigt-tweede-auto-in-centrum-geen-nieuwe-parkeervergunningen~a381fe58/#:~:text=Eindhoven%20gaat%20dat%20probleem%20in,geen%20nieuwe%20parkeervergunning%20meer%20verstrekt.&text=De%20vergunningen%20die%20al%20afgegeven,Verlenging%20is%20daarna%20niet%20mogelijk.
147	Autovrij maken van de Mauritsstraat	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Zie vraag 145
148	Julianastraat en Mauritsstraat heeft veel verkeer, dit kruispunt is heel gevaarlijk.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Wordt in het ontwerp meegenomen. We voeren een verkeers veiligheids audit uit op het ontwerp. Er komt minder doorgaand verkeer waardoor een simpelere kruising mogelijk is met meer ruimte voor het langzame verkeer.
149	Houd rekening met laden en lossen + parkeren voor bezorgers.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Zie vraag 108
150	Dit heeft grote impact op de sociale cohesie in Eindhoven. Zorgen over dat het autovrij maken van Eindhoven ook de sfeer in de buurten aantast, omdat er meer irritaties komen over het gebrek aan parkeerplaatsen.	Algemeen	Centrum	Overig	Zie vraag 135
151	Nr 35 aan de Mauritsstraat is een fysiotherapeut. Waar kan men hier parkeren en oversteken als je slecht ter been bent?	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	We bekijken of er aan de overzijde een mindervalidenparkeerplaats ingepast kan worden in het nieuwe ontwerp.
152	Hoeveel verkeer gaat er komen in de toekomst en is dit passend voor dit ontwerp? Meermaals is genoemd dat er zorgen zijn over of het verkeer echt minder gaat worden in de toekomst.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Zie vraag 12
153	Een randvoorwaarde die wordt genoemd door de deelnemers voor deze ontwikkeling is dat er minder auto's in de Mauritsstraat moeten komen. Kunnen er nu al maatregelen worden genomen om dit te bereiken? Zoals via Google Maps regelen dat de adviesroute niet via de Mauritsstraat gaat.	Schets ontwerp	Centrum	Overig	Zie vraag 12
154	Er werd altijd gesproken over geen auto's meer in de Mauritsstraat. Deelnemers geven aan dat dit de voorkeur had, maar in de huidige ontwerpen is dit niet meer terug te vinden.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Zie vraag 145
155	Het is onduidelijk wat precies de verschillen zijn per variant, het was fijner geweest als de varianten makkelijker naast elkaar te vergelijken waren.	Algemeen	Centrum	Overig	Volgende bijeenkomsten zullen wij meer tijd reserveren en proberen de verschillen duidelijker te maken. Voor nu kunt u online ook uw reactie achterlaten via www.eindhoven.nl/hov4. Verder zal er op 5 september nogmaals een bijeenkomst plaatsvinden waar alle schetsontwerpen van alle tracé delen getoond zullen worden.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
156	1. Bewoners voor ASML Hoe gaan jullie garanderen dat ASML niet bepaald of leidend is (voor zover dit al niet is gebeurd) voor de keuzes die gemaakt worden? Ik wil hier concrete voorbeelden van. 2. Hoe gaan jullie zorgen dat er concrete voorstellen en communicatie daarover bij de bewoners komen, waaruit blijkt dat wat bewoners willen ook daadwerkelijk is meegenomen? Hoe gaan jullie zorgen dat jullie luisteren naar wat bewoners daadwerkelijk willen zeggen i.p.v. dat jullie sturen in wat jullie willen horen? ▪ op de voorlichtingsbijeenkomst op het Slot is er op dusdanige wijze uitleg gegeven die totaal nietszeggend waswaardoor bewoners zich niet gehoord hebben gevoeld, waarna er veel vragen voor bewoners over bleven ▪ er werd vooral gesproken over: vanwege de biodiversiteit, dat is besproken in het kader van de regels die er zijn etc. ▪ oftewel nietszeggende uitspraken terwijl de voorlichting voor de bewoners was ▪ vervolgens werd in de straatgesprekken gestuurd richting vage onderwerpen waardoor bewoners niet kunnen komen tot het geven van hun mening ten aanzien van de aanstaande veranderingen ▪ vervolgens zijn de vragen in de vragenlijst dusdanig geformuleerd dat waar het over hoort te gaan vermeden word. 3. Hoe gaan jullie zorgen dat de nieuwe busbaan daadwerkelijk gebruikt gaat worden i.p.v. dure investering zonder gebruik? Wat ik me afvraag is voor wie dit wat gaat opleveren. In heel Eindhoven worden allerlei bus routes opgeheven of verplaatst vanwege financiën (te duur) en hier komt vanuit het centrum naar (ik weet niet meer waarheen) een dubbele busbaan, ▪ hiervoor moet heel veel verkeer wijken… voor wie is dit? ▪ gefinancierd wordt, aangezien allerlei buslijnen opgeheven worden vanwege bezuinigingen Ik ben zeer verbaasd over deze keuze omdat de bus routes die te leeg zijn opgeheven worden vanwege financiën. 4. Hoe gaan jullie zorgen dat er geen overlast voor de buurt ontstaat? Nu alle auto's aan 1 zijde van het Kastelenplein zich gaan verplaatsen, zonder extra rijbanen?	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	1. De keuzes die gemaakt worden, worden gemaakt aan de hand van integrale afwegingen. Het projectteam HOV4 zorgt voor deze integrale afweging en legt deze voorstellen uiteindelijk aan het college van burgemeester en wethouders en of de gemeenteraad van Eindhoven voor. ASML wordt, net als andere belanghebbenden, betrokken bij het ontwerpproces en mag net als alle andere belanghebbenden reacties geven in het participatieproces van het ontwerp. ASML zit niet aan tafel bij het maken van de schetsontwerpen. Ook op de keuze voor één schetsontwerp, heeft ASML geen beslissende stem. 2. Deze vragen en zorgen hebben wij meegenomen in de participatiebijeenkomst van 19 juni. Ook hebben wij u uitgenodigd voor een gesprek over uw zorgen en aandachtspunten vanuit deze mail. Dit heeft op 21 juni plaatsgevonden, waarbij wij uitleg hebben gegeven over de werkwijze van de participatie en hoe wij met alle reacties van belanghebbenden omgaan. Conform de participatieverordening gaan wij serieus met belanghebbenden in gesprek en nemen alle reacties mee in de integrale afweging om tot een optimaal ontwerp te komen. Wanneer ideeën of suggesties niet kunnen worden opgenomen in het ontwerp onderbouwen wij dat in onze afwegingen. Op alle reacties volgt een terugkoppeling, waardoor iedereen transparant wordt geïnformeerd over afwegingen en keuzes. Wanneer dit nog onvoldoende is gaan wij nader in gesprek om te bekijken welke vragen er nog zijn en hoe we daar een passend antwoord op kunnen geven. 3. Er komt steeds meer mensen bij in Eindhoven. Hierdoor moeten er investeringen gedaan worden om Eindhoven in te toekomst nog goed bereikbaar te houden. Dit zal met andere vervoersmiddelen moeten dan de auto. Vandaar dat er wordt geïnvesteerd in alternatief vervoer zoals de bus en fiets. De provincie Noord Brabant is mede initiatiefnemer en financier van de busbaan. De provincie is ook verantwoordelijk voor de busroutes en de dienstregeling. Zij verzorgen na aanleg dat er bussen gaan rijden over de nieuwe busbaan. 4. Bij het verkeerscirculatieplan bekijken wij de routering van het verkeer in het centrum en de omliggende wijken. Nadere uitwerking en terugkoppeling volgt in de schetsontwerp-fase. Het verkeerscirculatieplan is erop gericht het doorgaande verkeer uit het centrum te halen waardoor er uitsluitend bestemmingsverkeer (waaronder bewoners, bezoekers, logistiek) van en naar het centrum rijdt. Dit geeft ook een afname van verkeer vanuit radialen richting het centrum zoals de Karel de Grotelaan en Meerveldhovenseweg. Doordat de doorstroming van het verkeer vooral afhankelijk is van het aantal rijstroken op de kruispunten en we de kruispunten optimaliseren is het mogelijk om van 4 rijstroken (twee rijstroken per richting) naar 2 rijstroken (één rijstrook per richting) voor autoverkeer te gaan.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
156	(vervolg) 5. Hoe geen overlast voor de bewoners? door filevorming, door geluidsoverlast, door stankoverlast. 6. Hoe gaan jullie de leefbaarheid voor bewoners vergroten i.p.v. verkleinen of belasten? Hoe weten jullie wat de mensen hierin nodig hebben? Uit de vragenlijst blijkt nergens dat hier concreet naar gevraagd is en over gesproken is in de straatgesprekken. 7. Wat ik mis in de vragenlijst is: Wat wordt er met onderstaande punten gedaan en hoe wordt dit meegenomen? ▪ zodat bewoners in hun tuin kunnen zitten zonder overlast ▪ dat er letterlijk rust is in het wonen = leefbaarheid= binnenshuis, 's-nachts, buitenshuis ▪ er geen toename van overlast van stank ontstaat door toename van uitlaatgassen van de auto's ▪ dat de fietsers niet de dupe worden van bv. een groene golf voor auto's (fietsers bij elk stoplicht moeten wachten, omdat auto's voorrang krijgen) ▪ de luchtkwaliteit niet verslechtert ▪waarbij ik geen vage antwoorden wil zoals bv 'we zullen ons aan de normen houden' 8. Hoe gaan jullie dit daadwerkelijk voor bewoners regelen i.p.v. te zeggen dat de normen niet overschreden worden? ▪ er wonen hier veel mensen met autisme, dus de normen zijn hier niet leidend in ▪ de bewoners moeten leidend worden 9. Veiligheid verkeer en verkeersregels: Hoe gaat er gezorgd worden dat bij de veranderingen de verkeersregels zichtbaar kloppend worden uitgevoerd? ▪ wat ik nu zie is dat het volgen van de verkeersregels niet te doen is, vanwege zeer slechte uitvoering door de Gemeente Eindhoven ▪ verkeersborden ontbreken, bv doordat ze niet herhaalt worden na iedere kruising waardoor de situatie onduidelijk is en onveiligheid ontstaat ▪ verkeerstekens op het wegdek ontbreken, bv stippellijnen of middenstrepen of haaientanden etc. ▪ bij stoplichten zijn alleen enkele verkeerslichten waardoor ik bv met de fietsoversteek vanwege groen licht en vervolgens op de rem moet omdat het voet- en fietspad van rechts voorrang heeft vanwege het ontbreken van verkeerslichten ▪ fietspaden zijn te smal (zelfs de nieuw aangelegde fietspaden, waardoor mensen met bv scootmobiel of driewieler niet voldoende ruimte hebben en er onveilige inhaalsituaties ontstaan ▪ ruimte genoeg om veilig te kunnen fietsen wat regelmatig niet kan door schuin aflopende zijdes van fietspaden ▪ teveel verkeersborden die juist niet kloppend zijn of elkaar tegenspreken ▪ of zoveel verkeersborden dat je de helft mist door je (kloppende) snelheid ▪ groen plaatsen op plekken waardoor de verkeerssituatie onoverzichtelijk wordt, zoals bv. hoeken van straten waardoor goed zicht op rechts en links er nauwelijks is ▪ slecht wegdek zoals gaten in het wegdek, uitstekende stoeptegels, hobbels en bobbels	Algemeen	Kastelenplein	Overig	5. De gemeente neemt deze zorgen mee in de schetsontwerpen. Nadat er een schetsontwerp ligt, zal er nader onderzoek worden uitgevoerd naar de gevolgen van dit ontwerp voor onder meer geluid en fijnstof. De hoeveelheid verkeer neemt in de toekomst af door de maatregelen uit het Masterplan Mobiliteit, waardoor geluidsoverlast en luchtvervuiling vermindert. Uit nader onderzoek moet blijken of op het schetsontwerp nog aanvullende maatregelen nodig zijn. Indien noodzakelijk worden deze maatregelen in het ontwerp nader uitgewerkt. 6. De straatgesprekken hebben plaatsgevonden voor het project Gebiedsvisie Groot Gestel. Door te inventariseren waar de behoeftes liggen van bewoners, kan hier rekening mee gehouden worden met het maken van toekomst plannen. 7. De gemeente neemt deze zorgen mee in de schetsontwerpen. Nadat er een schetsontwerp ligt, zal er nader onderzoek worden uitgevoerd naar de gevolgen van dit ontwerp voor onder meer geluid en fijnstof. De hoeveelheid verkeer neemt in de toekomst af door de maatregelen uit het Masterplan Mobiliteit, waardoor geluidsoverlast en luchtvervuiling vermindert. Uit onderzoek moet blijken of op het schetsontwerp nog aanvullende maatregelen nodig zijn. Indien noodzakelijk worden deze maatregelen in het ontwerp nader uitgewerkt. 8. Er zal altijd een integrale afweging gemaakt worden. Normen spelen hierbij een rol. Er zal in de vervolgstappen van het ontwerp gekeken worden naar de normen, maar ook of er wat extra's gedaan kan worden om eventuele overlast tegen te gaan. 9. Deze punten nemen wij mee richting de voorlopig ontwerp en uitvoeringsfase. Voor bestaande slechte en onduidelijke verkeerssituaties zoals bebording, markering of slecht zicht vanwege het groen kan een melding worden gedaan via de app van BuitenBeter.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
156	(vervolg) 10. Hoe gaan jullie zorgen voor de huidige bewoners en de nieuwe bewoners als er woningen op het Kastelenplein bijgebouwd gaan worden en het winkelcentrum wordt verbouwd? ik denk dan aan o.a.: ▪ geluidshinder door slopen en bouwen ▪ te hoge bebouwing ▪ te dure woningen voor de lage of gemiddelde inkomens ▪ verplichte parkeerplaatsen voor de bewoners 11. Hoe gaan zorgen voor de veiligheid van de huidige en nieuwe bewoners van en rond het Kastelenplein? ▪ ik zie steeds meer fietstunnels verschijnen terwijl fietsers deze al onprettig ervaren ▪ fietstunnels leiden tot onveilige situaties voor bewoners 's-avonds en s'-nachts, en zij hiervan op die momenten geen gebruik van willen maken waardoor zij beperkt worden zich te verplaatsen in hun eigen omgeving 12. Hoe gaan jullie zorgen dat verkapte bezuinigingen omgezet worden naar daadwerkelijke klimaatmaatregelen en biodiversiteit? ▪ groenstroken met grassen worden steeds minder gemaaid ▪ er wordt gezegd dat dit is vanwege biodiversiteit ▪ echter geeft het geen biodiversiteit, het geeft vooral bezuinigingsmogelijkheden voor de gemeente om niet meer te snoeien, maaien, onkruid weg te halen etc. ▪ het plaatsen van bodembedekkers geeft zowel bezuinigingsmogelijkheden, klimaatmaatregelen en biodiversiteit wordt daadwerkelijk bevorderd. 13. Hoe gaan jullie voor de bewoners met een beperking zorgen? Mensen met luchtwegbeperkingen (hooikoorts, astma etc.) ▪ groenstroken met grassen worden steeds minder gemaaid wat grote gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit voor deze mensen ▪ deze mensen wordt het recht op participatie ontnomen, doordat zij meer klachten krijgen dan nodig is en gedwongen zijn binnen te blijven 14. Mensen met autisme ▪ er is teveel informatieverwerking dan noodzakelijk is laat staan veilig is ▪ bv. slecht wegdek, bv. onoverzichtelijke verkeerssituaties door bv. begroeiing van groen op straathoeken, bv. door teveel of onjuiste verkeerborden, bv. door het ontbreken van de juiste verkeerstekens op het wegdek ▪ bv. door teveel omgevingsgeluiden bv. als er wordt over gegaan naar minder rijstroken voor auto's ▪ idem door bv. meer stankoverlast ▪ idem door bv. meer geluidsoverlast	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	10. Deze punten hebben geen betrekking op het project HOV4. Deze punten nemen wij mee richting de voorlopig ontwerp stedebouwkundig plan en uitvoeringsfase van de gebiedsontwikkeling van het Kastelenplein. 11. Er is informatie opgehaald tijdens de participatiebijeenkomsten over de wens voor oversteekbaarheid van langzaam verkeer. Dit zal verder onderzocht worden in de vervolgfase van HOV4 en de gebiedsontwikkeling van het Kastelenplein. 12. Het beheerbeleid is aangepast op de inzichten die er op dit moment zijn voor biodiversiteit en klimaat. Meer informatie hierover is te vinden op: Groen in Eindhoven | Gemeente Eindhoven. Kortom er wordt veel geld uitgegeven aan nietszeggende voorlichtingsbijeenkomsten, straatgesprekken, vragenlijsten terwijl nergens uit blijkt dat de mening van de bewoners daadwerkelijk gevraagd wordt , naar geluisterd wordt, daadwerkelijk gehoord wordt en daardoor bewoners ook daadwerkelijk serieus genomen worden en dit terug te zien is in de plannen die uitgevoerd gaan worden. 13. In het ontwerp van HOV4 zorgen wij dat de toegankelijkheid voor alle gebruikers mogelijk is. Wij proberen zoveel mogelijk manieren te vinden om iedereen te betrekken bij participatie momenten. Op dit moment is het mogelijk om ook online mee te denken over de HOV4 schets ontwerpen. Zo proberen wij iedereen een kans te geven zijn of haar mening te laten horen.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
156	(vervolg) 14. Mensen met mobiliteitsproblematiek ▪ die slecht ter been zijn en of gebruik maken van bv. rollator, rolstoel, scootmobiel of driewieler ▪ kunnen niet veilig, laat staan zich prettig verplaatsen, waardoor participeren wordt belemmerd ▪ bv. doordat stoplichten zijn afgestemd op auto's ▪ bv. door slecht wegdek ▪ bv. doordat stoplichten verwijderd zijn bij kruispunten met aansluitende fietspaden en voetgangersoversteekplaatsen ▪ ruimte genoeg voor mensen met bv. een scootmobiel of driewieler om veilig aan het verkeer te kunnen deelnemen wat regelmatig niet kan door schuin aflopende zijdes van wegen en fietspaden, waardoor zij genoodzaakt zijn in het midden van de weg of fietspad te gaan rijden, wat weer voor onveilige situaties zorgt met tegenliggers.	Algemeen	Kastelenplein	Overig	14. Bovenstaande punten nemen wij mee richting de voorlopig ontwerp en uitvoeringsfase. Voor bestaande slechte en onduidelijke verkeerssituaties zoals bebording, markering of slecht zicht vanwege het groen kan een melding worden gedaan via de app van BuitenBeter.
157	Ten eerste Mobiliteit. Het Mobiliteitsplan van de gemeente Eindhoven voor 2050 staat vol met dromen, idealen maar nog weinig concrete plannen. Zo is een halvering van het verkeer over de Karel de Grotelaan/ Meerveldhovenseweg tussen de A2/N2 en de Limburglaan (Ring) tussen nu en 2040 een van de doelstellingen. Maar nergens wordt duidelijk gemaakt hoe dit gerealiseerd gaat worden. Maar ondertussen moeten er in Gestel langs de zuidwest as ergens tussen de 3,5 en 6.000 woningen worden bijgebouwd (inclusief de 1000 op het Kastelenplein). Dit draagt eerder bij tot een verhoging van het autogebruik dan tot een daling. Door de afsluiting van de Karel de Grotelaan richting centrum en de "nieuwe" rol van de Ring als verdeler van het autoverkeer rondom het centrum naar andere stadswijken is de kans groot dat de Karel de Grotelaan/Meerveldhovenseweg alleen maar drukker wordt. Per slot van rekening is de Karel de Grotelaan/ Meerveldhovenseweg de meest directe verbinding tussen De Run (ASML, MMC) en Eindhoven en een van de belangrijkste radialen om de Ring te bereiken. Het verkeer op deze belangrijke as laat zich niet zo makkelijk beteugelen. Ter illustratie: op woensdag 26 juni rond 18h00 was er op de Meerveldhovenseweg slechts een rijstrook ter beschikking vanwege een afzetting ter hoogte van de kruising met de Roffart. Het resultaat was een file vanaf de afrit A2/N2 tot aan de Roffart en veel sluipverkeer over de Ulenpas en de Keverberg. Dit is het toekomstbeeld dat wij vrezen, zeker als de Meerveldhovenseweg als tweerichtingsverkeer wordt ingericht. Tot op heden is de gemeente nog niet in staat geweest onze zorgen hierover weg te nemen.	Algemeen	Kastelenplein	Overig	Ten aanzien van de mobiliteit is in het tweede deel van het Masterplan 2050 (vanaf pagina 38) ook een actie-agenda opgenomen, waarin concrete acties en projecten voor de periode tot 2030 zijn benoemd. Masterplan Mobiliteit | Gemeente Eindhoven Dit betreft onder meer de aanleg van hubs en P+R voorzieningen, uitbreiding van het betaald parkeergebied, verhogen van het parkeertarieven, invoering van het sectorenmodel voor de verkeerscirculatie in de binnenstad en openbaar vervoer en fietsroutes. Deze maatregelen dragen voor een belangrijk deel bij aan de vermindering van de verkeersdruk op de radialen zoals de Karel de Grotelaan. Berekeningen van de verkeersintensiteit in 2040 laten zien dat deze afname bereikt kan worden. Een onderbouwing daarvan is opgenomen in bijlage 2 van het collegebesluit in de memo 'Automobiliteit Karel de Grotelaan HOV4' die via bijgaande website te vinden is: Raadsinformatiebrief Tracékeuzes HOV4 centrum en Kastelenplein Gemeente Eindhoven.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
158	Ik vertaal dit maar als “doe nu niets waarvan je in de toekomst spijt zult krijgen”. In beide opties 2 en 3A is evenveel ruimte voor inpassing van extra woningbouw. Nieuwbouw kan alleen plaatsvinden op het oostelijke deel van het Kastelenplein en de bereikbaarheid van deze nieuwe woningen is beter gegarandeerd indien de huidige inrichting met een weg aan weerszijden wordt gehandhaafd. In optie 2 kunnen nieuwe (en oude) bewoners het Kastelenplein aan twee kanten binnenkomen en verlaten. In alternatief 3A is er slechts een beperkte oplossing. Dit draagt niet bij tot woongenot en extra drukte omdat ook alle 200 bewoners van de Ridderzaal en de appartementen gedwongen worden om via deze kan het Kastelenplein te verlaten. En niet onbelangrijk: ik voorzie nu al boze vragen in de gemeenteraad. De herinrichting van de Kempenbaan-Oost is in 2023 afgerond en moet nu weer op de schop voor de aanleg van de HOV4 busbaan en nieuwe aansluitingen voor al het autoverkeer. En als klap op de vuurpijl, in het Mobiliteitsplan 2050 van de gemeente is het perceel aan de Bouvigne - het oude tuincentrum en eigendom van Stam & De Koning - ingetekend als toekomstig Park & Ride. En zo kan ik meerdere knelpunten opsommen. Nogmaals, ons doel is niet om de HOV-4 lijn te saboteren, maar om samen tot een oplossing te komen die recht doet aan de verwachtingen van de bewoners en aansluit bij de plannen van de gemeente. Oh ja, optie 2 zal vraagt beduidend minder investeringen dan optie 3A, ofwel er blijft meer geld over in het convenant Beethoven voor andere belangrijke zaken. Samenvattend, optie 2 levert meer comfort voor minder geld.	Trace keuze	Kastelen-plein	Overig	Wat betreft toekomstbestendigheid (robuustheid van het ontwerp) heeft het onderzoek naar de varianten 2A en 3 uitgewezen dat variant met de busbaan aan de noordzijde meer ruimte biedt voor een duurzame ontwikkeling van het Kastelenplein. Dit is vastgelegd in bijlage 3.1 van het collegebesluit, memo afweging HOV4 Kastelenplein. De exacte uitwerking van het ontwerp is nog niet gemaakt. Het getoonde schetsontwerp dient uitsluitend als basisontwerp om het gesprek met de omgeving aan te gaan, mogelijke voor- en nadelen op te halen en de mogelijkheid te bieden om aanvullende oplossingsrichtingen aan te dragen die het ontwerp kunnen verbeteren en mogelijke nadelen kunnen wegnemen. De ontsluiting van de Ridderzaal is één van deze punten, die in de nadere uitwerking van het ontwerp kunnen worden geoptimaliseerd.
159	Variant 6 ontbreekt Busbaan Veldhoven tot Palingnstraat aanleggen en van Moskee tot aan station Mecklenburg en Maurisstraat VOORLOPIG ongemoeid laten eerst maar een kijken hoe de busbaan gebruikt wordt. HIER WONEN MENSEN DIE WILLEN OOK LEVEN ingreep is veel te groot voor onze woonbuurt.		Centrum		Eén van de kenmerken van een HOV-bus is dat deze zoveel mogelijk een vrije busbaan heeft. In het centrum kan met een vrije busbaan veel tijdwinst gehaald worden. Ook wordt het comfort voor de reizigers groter door minder vaak te hoeven optrekken en afremmen.
160	Bij de verschillende ontwerpvarianten bij de verschillende trace's was mij in het begin niet duidelijk dat er een ""masterplan"" aan ten grondslag ligt om de gehele binnenstad op termijn autoluw te maken middels een radiale (radicale) ontsluitingsstructuur. Op basis van deze radiale structuur zijn verschillende ontwerpvarianten beter te begrijpen. (bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer). Wellicht handig om de ontsluiting van alle verkeer in een bepaalde wijk / radiale zone mee te nemen in de presentaties. Daarnaast waren tekeningen vrij technisch. Mag conceptmatiger met pijltjes/richtingen en verduidelijking van tunnelbakken/hellingbanen etc. :)	Algemeen	Centrum	Overig	Het klopt dat het masterplan mobiliteit 2050 ten grondslag ligt aan het autoluw maken van de binnenstad. Wij hebben geprobeerd dit helder te maken met een kort filmpje op de website. Deze staat bovenaan de pagina waarop ook de schetsontwerpen te zien zijn. Hier is dit filmpje te vinden: Presentatie schetsontwerpen HOV4 (youtube.com) De ontsluiting van al het verkeer is helaas nog niet bekend. Dit wordt op dit moment uitgezocht in het verkeerscirculatieplan. Wij hopen dat dit in november wel bekend is. Dit is ook het moment waarop wij één schetsontwerp willen hebben voor elk tracé deel. Wij zullen volgende keer proberen de schetsontwerpen helderder te presenteren. Er zijn wel verschillende bijeenkomsten geweest waar de schetsontwerpen zijn toegelicht en waar de mogelijkheid was om vragen erover te stellen.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
161	Ik ben ook bij de vorige informatiebijeenkomsten geweest en vind het een goede zaak dat we meegenomen worden in deze verbetering van de stad/ buurt. De huidige schetsen heb ik goed bestudeerd en in het algemeen ben ik er behoorlijk tevreden mee. Er zijn vooral de volgende punten waar ik hoop dat er aandacht voor is: ▪ De fietstunnel is aan de noordzijde de enige oversteekplaats voor een lang stuk, maar door asociale (met de fietsen de stoep blokkeren, schreeuwen, vuurwerk, troep maken, etc.) voelen veel mensen zich onveilig om daar langs te gaan en gaan ze maar met de auto of lopen ze een flink stuk om (zelf ook met m'n zoontje) . Kan hiernaar gekeken worden? ▪ De bomen ten noorden en vooral bij de fietstunnel worden door de buurt Eimerick sterk geapprecieerd door schaduw en privacy van de hoogbpuw. Wordt deze goed behouden? ▪ Verder denk ik dat de andere punten vooral afhankelijk zijn van wat er nieuw in het Kastelenplein gaat komen en niet specifiek met Hov4 te doen heeft. Bij voorbaat dank.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	De fietstunnel is bij ons bekend. We gaan kijken of de fietstunnel bij de nieuwe plannen past of dat we een andere invulling geven aan de langzaamverkeersroute. Daarbij nemen we onderstaand aandachtspunt mee. Welke bomen er kunnen blijven staan is sterk afhankelijk van het ontwerp wat uiteindelijk gekozen wordt. De verwachting is niet dat er t.a.v. het groen aan de noordzijde van de fietstunnel (Sterkenburg) veel gaat wijzigen. Deze bomen zullen dus hoogstwaarschijnlijk behouden blijven. Ook op de Karel de Grotelaan zullen grotendeels de huidige wegstructuren worden gebruikt. Hier is niet de verwachting dat er veel bomen verwijderd hoeven te worden. Op grond van het nu uit te werken schetsontwerp brengen we dit nu verder in beeld. Het klopt inderdaad dat veel andere punten afhankelijk zijn van wat er op het nieuwe Kastelenplein gaat komen. Op dit moment bekijkt een stedenbouwkundig bureau de mogelijkheden hiervoor.
162	Is er al iets meer bekend over welk trace het gaat worden m.b.t hov4 voor de Mauritsstraat? Ik zag dat er 5 mogelijkheden zijn. Welke gaat het worden of zijn er al een aantal opties afgevallen?	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Vorige week hebben wij nog een bijeenkomst gehad. Op dit moment analyseren wij alle input die wij hebben gekregen. In Q1 2025zullen wij de definitieve schetsontwerp variant per tracé deel presenteren op een vervolgbijeenkomst.
163	**A) Mecklenburgstraat** Variant 1 lijkt mij de beste te zijn. Wel nog: moet de schrikstrook tussen busbaan en fietspad 70cm zijn, zijn er niet 50cm voldoende? Dit zou je kunne gebruiken om de trottoir de verbreden. Ook zou ik een parkeerplaats minder toepassen, en ervoor twee naar 7,50m plekken voor laden/lossen/ calamiteiten verbreden. Met 2m voor parkeren moet wel een parkeerbeleid komen om auto boven de 1,80m chassis breedte te weren. **B) Karel de Grotelaan van Mecklenburgstraat tot ring** Ik mis een alternatief waar de busbaan buiten ligt, en de rijstrook binnen, zoals in de tekening, voor de kant richting binnenstad. Ermee worden fietsers beter van de auto's gescheiden, auto's kunnen fietsers beter zien als zij rechts af willen slaan, en parkerende auto's vormen geen overlast voor fietsers. Ook respecteer je de huidige opzet zodanig dat de bomen kunnen blijven staan. Omdat door de afsluiting in de Mecklenburgstraat er minder auto's richting binnenstad gaan komen, kan je de toegang zo doseren, dat er 20 seconden elke minuut geen auto's binnen rijden, waardoor voldoende tijd voor uit parkeren is. Er is voldoende plek om 5% van de parkeerplekken voor 6,5m lengte voor laden/lossen te voorzien. Voor de bushaltes kan je de fietspad even naast de trottoir leggen. **C) Kruising Ring** Een oneven kruising is allen nuttig, als je ook Karel V singel en Boutenslaan meeneemt, om ook daar de doorstroming te verbeteren. Anders zou je met regelmaat files onder de kruising hebben.	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Verkeer ontwerp	Dank voor uw input. Wij zullen uw suggesties meenemen bij de totale afweging.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
164	I am living in Hagenkamp and we are using Solmweg bus stop very often. However, in the HOV4 project this stop will be removed fully which is a big mistake in my opinion. Please reconsider this and update the plan by adding Solmweg Bus stop into the project. I would like to visit and talk with you face to face if possible. Secondly, when I look at the 5 draft plans, in all of them, the green area will be removed. I was expecting a more environmentally friendly solution.	Schets ontwerp	Karel de Grotelaan	Verkeer ontwerp	The distance between two busstopts is bigger with HOV. Therefore the new busstop will be located at the Clovislaan which is 200m from the Solmweg. The busses ride more frequently and are therefore more reliable than in the current situation. The design of the road and bus track makes it possible to make new green spaces on other locations.
165	Graag zou ik een aantal opmerkingen willen maken over het ontwerp van de Mauritsstraat: - in huidige situatie krijg je enkel en alleen voorrang van Belgische kentekens bij het oversteken van de Mauritsstraat. Met de rollator, fiets of met hondjes of om gewoon boodschappen te doen in de stad: werkelijk niemand stopt om je " over te laten". Ook niet bij het goedbedoelde groene gedeelte. Mijn oproep is dus dat er een zebrapad komt om over te steken!! - Alle parkeerplaatsen opheffen vind ik waanzin. Niet allem voor onszelf maar ook voor bezoek. Wij begrijpen heus wel dat er minder autos moeten komen maar wij zijn met ons werk afhankelijk van de auto. En we hopen nog lang te mogen werken en op de Mauritsstraat te wonen. Ook houden we van groen in de stad en in onze straat. Onze keuze valt dan ook op variant 3. - graag gebruik maken van geluidsarm beton en graag geen ribbels op de weg graag. Ook ivm geluid. Variant met onteigening voortuin is onacceptabel!	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Dank voor uw input! Wij zullen uw suggesties meenemen. In Q1 2025 hopen wij een keuze gemaakt te hebben en deze met u te kunnen delen. Zodra hier meer duidelijk over is, zullen wij u weer uitnodigen voor de vervolgbijeenkomst.
166	Op basis van de beschikbaar gestelde documenten hebben wij feedback kunnen leveren. Dank voor deze mogelijkheid. Graag zouden wij een persoonlijk gesprek voeren met het team dat HOV4 plant, met name over doel van het project en impact op de leefomgeving. Helaas kon ik niet aanwezig zijn bij de sessie van 5 september. Kunt u mij vertellen wanneer de volgende inspraaksessie is?	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	In Q1 2025 hopen wij een update te kunnen geven over het schetsontwerp rondom het Kastelplein. Op dit moment wordt er gewerkt aan de plannen voor de herontwikkeling van het Kastelenplein zelf. Hierbij wordt er gekeken wat een optimale bereikbaarheid oplevert. Dit heeft directe invloed op ons HOV4 schetsontwerp van het Kastelenplein. In Q1 2025hopen wij hiervan de resultaten aan u te kunnen presenteren op een bijeenkomst. Hier zal ook de mogelijkheid zijn om met het projectteam HOV4 in gesprek te gaan.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
167	Begrijpelijk dat er allerlei varianten zijn ontwikkeld met elk zijn voor- en nadelen. En begrijpelijk dat aan bewoners als belanghebbenden wordt gevraagd hier hun mening over te geven. Maar voor bewoners - zeker als je bv. in het centrum woont, het Vonderkwartier of de Hagenkamp - is een oordeel op een schetsontwerp van één of meer tracédelen niet het belangrijkst. Vanuit bewonersperspectief gaat het om de gevolgen van de verschillende varianten in gezamenlijkheid op twee aspecten: - wat betekent het voor de ontsluiting cq. bereikbaarheid van de wijk - wat betekent het voor mogelijk sluipverkeer door de wijk Als je daar inzicht in hebt, dan kun je als bewoner pas een zinvol oordeel geven over de verschillende opties. En daarnaast zijn zaken als profielindelingen van de wegen ook belangrijk, maar feitelijk slechts details. De projectleider geeft vandaag aan op mijn vraag hierover (tijdens de presentatie) dat dit in de komende tijd nader wordt onderzocht. Heel goed natuurlijk, maar wat mij betreft moet je dat dus doen voordat je de bewoners om hun opvattingen vraagt. Voor mij was het in elk geval weinig zinvol om naar de standjes van de diverse tracédelen te gaan.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Bij het verkeerscirculatieplan (VCP) bekijken wij de routering van het verkeer in het centrum en de omliggende wijken. In afstemming met het VCP worden de rijrichtingen van de straten in het centrum bepaald. Voor alsnog is het idee om de rijrichting in te stellen van Meckelenburgstraat naar de Vonderweg. En op de Mecklenburgstrat naar de Mauritsstraat naar de Karel de Grotelaan. Het totale plaatje qua ontsluiting, bereikbaarheid en sluipverkeer wordt op dit moment ontwikkeld. Op een volgende bijeenkomst streven wij ernaar om het totale plaatje in beeld te hebben en met u te kunnen delen.
168	Op de avond van 5 sep werd gezegd dat de bomenrijen binnen de ring zouden blijven staan, maar hier lees ik weer dezelfde groenonvriendelijke "zoveel-mogelijk-bomen-weg"-verhalen! Wat moet ik nu geloven? Die bomen zijn geen decoratie, die hebben een belangrijke functie voor de bewoners langs de KdeG-laan! Denk aan verkoeling in de zomer, minder water bij veel regen en vooral ook minder herrie, stank en fijnstof van het verkeer. Wanneer passen jullie de info op de website eindelijk eens aan?	Schets ontwerp	Karel de Grotelaan	Groen	Helaas is het met de inpassing van de HOV4 niet altijd mogelijk om de huidige bomen te behouden. Wel moeten bomen die niet behouden kunnen blijven, gecompenseerd worden volgens het beleid van de gemeente Eindhoven. We zijn op dit moment bezig om van de vijf schetsontwerpen die er per tracé deel zijn, naar 1 definitief schetsontwerp toe te werken. Zodra deze keuze is gemaakt, zal ook de website verder aangepast worden. Verwachting is dat dit eind november gereed is. Ook bepaald deze keuze welke bomen er behouden kunnen blijven. Uw argumentatie waarom de bomen behouden moeten worden, wordt in de integrale afweging meegenomen. Zodra de definitieve keuze is gemaakt, gaan wij kijken welke bomen er weg moeten en hoe we deze kunnen compenseren. Ook het aanplanten van nieuwe bomen zal dan duidelijk worden.
169	Graag deel ik mijn zorgen over de plannen hov4 en dan vooral het traject Mauritsstraat. Mauritsstraat is voor mij de belangrijkste toegangsweg om bij mijn huis te komen. Er is momenteel geen andere route die met beperkte extra reistijd als alternatief kan gelden. Dat betekent dat ik langer onderweg zal zijn omdat ik helemaal via de andere kant rondweg naar huis moet waar het in de spits super druk is. Dit leidt uiteraard ook weer tot toename van extra uitstoot. Wellicht ook tot waardedaling van mijn woning door een slechte bereikbaarheid. Dit geldt niet voor mij alleen maar voor alle bewoners die in de Bergen wonen maar ook de hele wijk ingesloten tussen Mauritsstraat en Mecklenburgstraat. Ik snap dat hoogwaardig ov voor de toekomst belangrijk is maar niet zo goed waarom er zoveel kosten en andere belemmeringen nodig zijn voor een tijdwinst van enkele minuten OV.	Algemeen	Centrum	Overig	Wij begrijpen uw zorgen over de bereikbaarheid van de Anna van Egmondstraat na realisatie van HOV4 en het instellen van éénrichtingsverkeer op bepaalde wegvakken. Wij nemen deze zorgen mee in de verdere uitwerking van het VCP voor de binnenstad. In het najaar wordt de nadere uitwerking van het VCP bekend en ook met de omgeving gedeeld. U wordt ook uitgenodigd voor de bijeenkomsten die we daarvoor gaan plannen. De ontwikkeling van HOV in onze stad is van belang om de bereikbaarheid te verbeteren. Bij de groei van de stad past het niet om iedereen met de eigen auto te laten rijden. Daarom werken we aan mobiliteitshubs aan de rand van de stad waar mensen uit de auto kunnen overstappen op het openbaar vervoer. Ook werken we aan snelle openbaar vervoer verbindingen met de regio en de rand van de stad en zorgen we voor een goed fietspadennetwerk. Zo houden we de stad ook in de toekomst voor iedereen bereikbaar en leefbaar.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
170	Zojuist ontving ik een niet geadresseerde, ongedateerde enveloppe t.a.v. HOV 4 , Gebiedsvisie Groots Gestel, Herontwikkeling Kastelenplein De informatie in deze brief is uitermate vaag, en daarom het volgende: Gelieve mij per omgaande toe te sturen: 1) Het plan 2) Notulen van de bijeenkomsten en straatgesprekken van maart, april en 11 juni 2024 j.l. 3) Rapportage van de online validatie-vragenlijst 4) Nieuwsbrief per email, en ondertekend door de verantwoordelijke bestuurders 5) Rapportage van de onderzochte alternatieven, om de Kastelenplein buurt te ontlasten van de verkeersdrukte. Mijn visie (schot voor de boeg) 1) Verkeer en leefbaarheid Er is geen noodzaak om een OV corridor aan te leggen naar Veldhoven. De afgelopen jaren zijn er voldoende wegen naar dit industriegebied aangelegd. Genoeg is genoeg. De omvang en footprint van ASML is toegenomen, en de bewoners in de directe omgeving zijn hier de dupe van. Zwemfaciliteiten zijn opgeheven, fietspaden zijn verwijderd en het tweerichtingsverkeer op fietspaden leidt tot extra gevaar met de toename van elektrische fietsen. De veiligheid op wandelpaden is afgenomen, en luchtvervuiling is toegenomen. Huurscooters en fatbikes bevinden zich op de trottoirs, waarmee de veiligheid op straat afneemt. Woningen worden nu in toenemende mate bewoond door ASML medewerkers. Zij verwijderen het groen uit de tuin en integreren niet met de overige bewoners. Indien ASML moet uitbreiden dan kan dat in een ander gebied. Gestel heeft genoeg van de impact van ASML op de leefbaarheid. 2) Kastelenplein en Hanevoet De gemeente heeft Kastelenplein laten verloederen, onder meer door het laten verdwijnen van winkels, de bibliotheek en het stadskantoor. De weekmarkt is gedecimeerd, winkels staan leeg, en de sfeer in dit gebied is niet leefbaar. Rondom de klotputten wordt illegaal gekampeerd, en het melden van deze calamiteiten leidt niet tot handhaving. Het lijkt op bewust onderwaarderen van dit gebied door de gemeente. Dat de gemeente nu opeens met plannen komt, lijkt op een list, om gelijktijdig de verkeersproblematiek en woningnood op Gestel af te wentelen. Advies aan de gemeente Eindhoven: ASML niet uitbreiden, ASML medewerkers laten integreren of laten vertrekken, Huidige wijk voorzieningen herstellen, fietspaden en voetpaden herstellen, Handhaven op scooters en fatbikes, Handhaven op wildkamperen, Geen HOV maar bestaande voorzieningen herstellen	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	Dank voor uw reactie. Hieronder proberen we antwoord te geven op de vragen die u heeft gesteld. In de eerste plaats hebben wij geprobeerd om in de brief zo helder mogelijk aan te geven wat de relatie is tussen de projecten die in Gestel lopen. In de brief staat een link naar onze website waar informatie over het project Gebiedsvisie Groots Gestel, de gebiedsontwikkeling Kastelenplein en ook de busbaan HOV4 is opgenomen. Hopelijk brengt dit meer duidelijkheid. Hieronder nogmaals de links: HOV4: Eindhoven Centrum - Veldhoven De Run | Gemeente Eindhoven Gebiedsvisie Ontwikkelas Zuid-West | Gemeente Eindhoven Fijn Kastelenplein | Gemeente Eindhoven De notulen van de bijeenkomsten en straatgesprekken zijn inmiddels openbaar en staan hier: Raadsvoorstel Vaststelling gebiedsvisie Groots Gestel Gemeente Eindhoven De informatie ten aanzien van de onderzochte alternatieven voor de inpassing van HOV4 rond het Kastelenplein is te vinden op de website van de gemeenteraad: Raadsinformatiebrief Tracékeuzes HOV4 centrum en Kastelenplein Gemeente Eindhoven Dank voor uw visie op de ontwikkelingen. Onderstaande adviezen kunnen wij niet integreren in de plannen. Wij geven hieronder een korte uitleg ▪ ASML niet uitbreiden: De ontwikkeling van ASML en andere bedrijven vindt plaats op locaties die daarvoor vanuit planologisch oogpunt geschikt voor zijn. De gemeenteraad benoemd deze locaties en kan akkoord geven over ontwikkelingen. Wanneer er onvoldoende steun is in de gemeenteraad voor deze ontwikkelingen gaan deze niet of gedeeltelijk niet door. ▪ ASML medewerkers laten integreren of laten vertrekken: De integratie van medewerkers van ASML (en andere bedrijven) is een opgave voor de hele gemeenschap. Er zijn verschillende initiatieven om de integratie mogelijk te maken. Wij gaan niet over de keuze voor woon- en werklocaties van deze medewerkers. ▪ Huidige wijk voorzieningen herstellen: In het kader van de gebiedsontwikkelingen in Groots Gestel wordt ook een inventarisatie gemaakt van de huidige en benodigde voorzieningen. Deze worden in de gebiedskaders die voor deelgebieden opgesteld nader uitgewerkt. Mochten er specifieke voorzieningen zijn waar nu al een tekort of een behoefte is dan horen wij dat graag. Deze informatie kunnen we meenemen in de nadere uitwerking van de deelgebieden. ▪ fietspaden en voetpaden herstellen: Kunt u aangeven op welke locaties dit betrekking heeft? In het kader van de aanleg van de Kempenbaan oost is een keuze gemaakt om in de onderdoorgang van de A2/N2 uitsluitend aan de zuidzijde een tweerichting fietspad mee te nemen. Aan weerszijden van de A2 is de fiets- en voetgangerstructuur hierop aangepast. Uitbreiding naar de noordzijde is hier niet gepland.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
171		Algemeen	Kastelen-plein	Overig	(vervolg) ▪ Handhaven op scooters en fatbikes: er wordt elke dag gehandhaafd op scooters en fatbikes. Eventuele meldingen van ongewenst gedrag kunnen worden gemeld via de buiten beter app of aan de politie. ▪ Handhaven op wildkamperen: Ook hiervoor geldt dat eventuele meldingen van ongewenst gedrag kunnen worden gemeld via de buiten beter app of aan de politie. ▪ Geen HOV maar bestaande voorzieningen herstellen: De gemeenteraad heeft reeds een besluit genomen over het voorkeurstracé van HOV4. Wij gaan dit project verder voorbereiden voor realisatie. Begin 2025 zal een raadsvoorstel worden ingediend om de aanleg mogelijk te maken. De actuele stand van zaken van het project is te volgen op de website (zie boven). Mocht u specifieke vragen hebben dan horen wij het graag.
172	Dat is fijn. Maar voor mij (en anderen die ik hierover heb gesproken) blijft staan dat pas op basis van dat VCP echt voor ons als bewoners helder wordt wat e.e.a. zou gaan betekenen. Dus dat je pas op dat moment als bewoner zinvolle feedback kunt geven op het plan. De vraag is nu of het in dat stadium nog mogelijk is dat er op basis van reacties van de bewoners wijzigingen kunnen worden doorgevoerd.	Schets ontwerp	Centrum	Sluipverkeer	Dank voor uw bericht. Het zal liggen aan de grote van de wijziging of dit nog mogelijk is. Het project rondom het VCP zal zelf ook gaan participeren verwachten wij. Daar zal input worden opgehaald rondom de verkeerscirculatie. In november zal de invloed voor de HOV4 meer liggen op punten zoals: kan de parkeerplaats wellicht iets opschuiven, waar kan nog een oversteek plaats worden gerealiseerd. De keuze voor een bepaalde inrichting zal dan gemaakt zijn. Doordat de rij richtingen op het HOV4 tracé vastliggen (behalve op de Vonderweg), kan deze keuze nu al gemaakt worden. In Q1 2025 willen we overigens de bijeenkomst zo inrichten dat er ook een deel over het VCP zal gaan. De precieze opzet van de bijeenkomst zijn we nu aan het uitdenken.
173	In de bijlage vindt u zoals beloofd de gezamenlijke feedback vanuit onze wijk omtrent de HOV4 schetsontwerpen. Mochten er zaken niet duidelijk zijn, dan horen we dat graag om verdere uitleg te geven.	Schets ontwerp	Centrum	Sluipverkeer	Dank voor uw input. Wij waarderen uw inspanningen om mee te denken over de schetsontwerpen van de HOV4. Het ontwerpteam heeft kennisgenomen van uw standpunten en zal dit meenemen in de integrale afweging om tot één schetsontwerp per tracé deel te komen. In november proberen wij een participatie bijeenkomst te organiseren waar ook meer informatie te verkrijgen is over het VCP. Het projectteam van het VCP hoop rond eind oktober ook te kunnen participeren over hun project. Zodra bekend is welke datum dit wordt, zullen wij een nieuwsbrief sturen vanuit het projectteam HOV4 om uw hiervan op de hoogte te brengen. Mocht u zich nog niet aangemeld hebben voor de nieuwsbrief, kan dat via deze link: https://mailing.eindhoven.nl/mailcamp/subscribeform.php?form=21&token=793c559172e04353f37165cc1c6bb39a1713270648 In Q1 2025 zullen wij tevens toelichten waarom een bepaalde variant gekozen is. De precieze data en opzet van de bijeenkomsten worden op dit moment uitgewerkt.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
174	N.a.v. het bezoek op donderdag 5 september in het stadhuis in Eindhoven betreffende de tentoonstelling schetsontwerp HOV4 het volgende. Helaas ben ik niet veel wijzer geworden wat betreft de eerdere bijeenkomst in het Wijcentrum 't Slot. Wat mij wel verbaasde dat het tracé busbanen zijde Genderbeemd al goedgekeurd was door de gemeenteraad wat ik niet wist. Dat betekent o.m. dat de huizen gelegen aan de Meerveldhovenseweg veel meer overlast krijgen van geluidshinder omdat op dit trace verkeer van en naar Veldhoven/Eindhoven gaat rijden. Waarom niet de bussen laten rijden zoals zij nu rijden eventueel op een vrije busbaan of d.m.v. beinvloeding van signaalisatie van o.a. verkeerslichten of een andere optie ? Verschillende buschauffeurs gesproken die op de lijnbussen langs het Kastelenplein rijden dat de tijdwinst op een vrije busbaan erg weinig is overdag en in de avond. Resume: Mijn voorstel is om de bestaande route van de lijnbussen te handhaven en de grotere meerkosten van o.a. ombouwen kruispunten, omleidingsroutes, bushaltes verplaatsen en nog het belangrijkste minder geluidshinder voor omwonenden.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Dank voor het meedenken! Het klopt dat de bijeenkomst op 5 september dezelfde informatie had voor het Kastelenplein als eerder was getoond. Hoogwaardig openbaar vervoer heeft zoveel mogelijk een vrij liggend tracé. Dit is inderdaad voor tijdswinst, maar ook o.a. voor een hoger reizigerscomfort. Naar geluidshinder wordt onderzoek gedaan of dit aan de normen voldoet zodra er een schetsontwerp is. Maatregelen waar u aan kan denken, kunnen bijvoorbeeld geluidsschermen zijn. Dit zal later in het proces worden bekeken. Q1 2025 verwachten wij met nieuwe informatie een bewonersavond te organiseren. De precieze invulling hiervan wordt op dit moment uitgewerkt.
175	Probeer sluipverkeer vanuit Locatellistraat naar Meerveldhovenseweg via de scholen te vermijden.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Sluipverkeer	Zie vraag 18
176	Test of de verkeersdrukte in de spits mindert d.m.v het verhogen van het aantal bussen op traject in de huidige situatie.	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	De verkeersdrukte zal aan de ene kant afnemen door een beter openbaar vervoer netwerk. Desalniettemin zal het meeste verkeer afnemen door de invoeren van het verkeerscirculatieplan. Zie vraag 12
177	Meerveldhovenseweg kruising, Ulenpas/ Croy (Ridderzaal); verdiept aanleggen of andere maatregelen aanbrengen voor het voorkomen van geluidsoverlast.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Zie vraag 9
178	Zorgen dat er bij kruising met Ulepas/ Bouvigne en bij de kruising Kastelenplein/ Keverberg files gaan ontstaan.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Zodra er een schets ontwerp ligt zullen wij verkeersberekeningen maken waaruit de doorstroming op het gehele tracé wordt onderzocht. Waar nodig zullen wij maatregelen treffen om de doorstroming te waarborgen.
179	Zorgen om filevorming van en naar Veldhoven via de snelweg.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Zie vraag 179
180	Indien kruising Hoogenweert-Karel de Grotelaan-Kastelenplein verdwijnt, hoe moeten de bewoners van de Genderbeemd dan naar het Kastelenplein met (1) de auto, (2) de fiets. (3) te voet?	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Het is nog niet bepaald dat de kruising Hoogeweert-Karel de Grotelaan-Kastelenplein verdwijnt. Mocht deze kruising verdwijnen, zal in een vervolgfase worden uitgewerkt hoe bewoners met de auto, de fiets en te voet bij hun huis kunnen komen.
181	Is het mogelijk de betaalbaarheid van de bus te verbeteren?	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	De gemeente bepaald niet wat de prijs voor het reizen met het openbaar vervoer is. Wij zullen in gesprek met Hermes en de provincie aangeven dat de betaalbaarheid een belangrijk aandachtspunt is.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
182	Een tankstation vervalt in het schetsontwerp. Wordt de bereikbaarheid van het andere tankstation verbeterd of wordt het tankstation vervangen/ verplaatst?	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Overig	Het klopt dat het tankstation aan de Karel de Grotelaan verdwijnt bij het Kastelenplein. De bereikbaarheid van het tankstation aan de Meerveldhovenseweg blijft gewaarborgd.
183	Kruising Karel de Grotelaan met Hoogenweert behouden, zodat bewoners Ridderzaal meerdere manieren hebben om in en uit hun straat te gaan.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Zie vraag 181
184	Gebruik tunnels om oversteekgebieden een betere doorstroming te bieden (zoals in Strijp-S).	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Zie vraag 1
185	Lijn 16 heeft geen bushalte meer op de Roffart, kan deze weer terugkomen? Het kan zelfs aan twee zijden (Roffart/ Kastelenplein).	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	De gemeente gaat niet over de dienstregeling niet over. De provincie regelt de dienstregeling.
186	Een extra oversteekplaats voor voetgangers (en eventueel fietsers) om vanuit Genderbeemd naar het Kastelenplein te komen. Wellicht met een waarschuwingssignaal als er een bus aan komt. Het kan ter hoogte van het huidige tankstation, bij de Hoogenweert en andere plekken waar je te voet de wijk uit kan.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Samen met de herontwikkeling van het Kastelenplein worden langzaamverkeersroutes bepaald om de bereikbaarheid van het Kastelenplein te verbeteren. In een vervolgfase zal hier meer duidelijkheid over komen. Dit geldt ook voor gemotoriseerd verkeer.
187	Extra oversteekplaats Meerveldhovenseweg bij parkeerplaats westzijde.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Zie vraag 187
188	Een oversteekplaats voor fietsers en voetgangers zodat bewoners van de wijk Hanevoet gemakkelijk naar het Kastelenplein kunnen gaan.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Zie vraag 187
189	Bushalte HOV4 Kastelenplein combineren met bushalte lijn 15 en lijn 16; dus verplaatsen richting Swing.	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	Zie vraag 186
190	Sluit de HUB aan op De Hurk en niet alleen op de HTC.	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	Er wordt onderzocht of bij de bushalte van het Kastelenplein een deelmobiliteitshub kan komen. Reizigers die bij De Hurk moeten zijn, zouden hier gebruik van kunnen maken om sneller op hun eindbestemming te komen.
191	Waar blijven OV-radialen tussen de stadsdelen? Het zou veel verkeersbewegingen minderen.	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	Met de aanleg van steeds meer HOV lijnen proberen we deze zoveel mogelijk met elkaar te verbinden. Het toekomstig HOV-net is nader uitgewerkt in het Masterplan Mobiliteit 2050. Daarin is naast de radialen ook een tangentiele lijn aan de westzijde van Eindhoven opgenomen (Westtangent). De lijnvoering wordt door de provincie bepaald en zal na realisatie van HOV4 worden herzien.
192	Om bereikbaarheid voor bewoners Ooievaarsnest en Hanevoet te verbeteren, zou het mogelijk zijn om twee haltes te plaatsen? Één op de Karel de Grotelaan ter hoogte van het uitgegeven perceel? En een extra halte op minder afstand van de Ulenpas?	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Het aantal haltes en waar de haltes komen bepaald de provincie. Bij een hoogwaardig openbaar vervoerslijn is de halteafstand meestal tussen de 600 en 800 meter.
193	Vanuit Croy/Genderbeemd rechtsaf naar de N2 een rijstrook naast de nieuwe busbaan zal het kruispunt Meerveldhovenseweg – Bouvigne – Ulenpas ontlasten en kan 2 stoplichten schelen.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Deze optie nemen we mee in de uitwerking van het nadere ontwerp.
194	Het verlengen van de voorsoorteerstrook linksaf kan de filevorming rechtdoor ontlasten, alsmede een verkorting van de rijtijd richting Croy/ Genderbeemd.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Deze optie nemen we mee in de uitwerking van het nadere ontwerp.
195	Fiets/ voetgangers brug over de busbaan.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Zie vraag 187

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
196	Met de realisatie van nieuwe woningen is er een kans om (meerdere lagen) ondergrondse parkeergelegenheden te realiseren die in verbinding staan met de fietstunnel, waardoor de fietsverbinding minder geïsoleerd komt te liggen.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Steden-bouwkundig	Deze input zal mee worden genomen in het project wat de herontwikkeling van het Kastelenplein regelt. De participatie van de HOV4 wordt vanaf nu zoveel mogelijk samen met de herontwikkeling van het Kastelenplein geregeld. Dit omdat de afhankelijkheden tussen de projecten groot zijn.
197	HTC aansluiten via Bayeuxlaan/ Prof. Holstlaan, brede stadsboulevard met reeds 3 ingangen naar HTC.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	De aansluiting van de HTC gaat lopen via de Roffart. Er wordt hier nog een afweging gemaakt of die vanuit de Roffart rechtdoor steekt over de dommel en hiervoor een nieuwe brug wordt gerealiseerd. Of dat de busbaan via de Roffart over de Locatelistraat richting de Prof. Holstlaan gaat lopen.
198	Verplaats de fietsroute van het tunneltje enkele tientallen meters naar het westen. Dus vanaf oversteekplaats Sterkenburg rechtsaf naar de Hoogenweert, vandaar de Karel de Grotelaan oversteken en langs de achterkant van de huizen van de Ridderzaal, rechtdoor (over parkeerterrein Aldi) naar nieuw te vormen oversteekplaats over de Meerveldhovenseweg. Het zou ook westelijk van het appartementsgebouw “’t Quadrant” kunnen beginnen in plaats van de huidige oostelijke route.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Zie vraag 187
199	Overweeg minder/ geen extra banen om naar links/rechts af te slaan – mensen moeten dan wachten tot degene voor hen is afgeslagen. Zo verhoog je de kans dat mensen de bus of OV kiezen in plaats van de auto.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	"Of er een opstelstrook moet komen en wat de lengte van de opstelstrook moet worden, wordt in een latere fase bepaald. Een verkeeronderzoek moet de doorstroming in kaart brengen. Afhankelijk hiervan wordt bepaald of er een aparte opstelstrook voor link/rechtsaf noodzakelijk is en wat de lengte van de opstelstrook moet zijn om de doorstroming te waarborgen. "
201	Bushalte bij appartementen van Localettistraat behouden.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Zie vraag 193
202	Meerveldhovenseweg: breed fietspad in verband met aansluiten Hoogstraat en Veldhoven.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Vanwege de boomstructuur, die vanuit beleid als waardevol gezien worden, is er momenteel geen mogelijkheid om het fietspad te verbreden.
203	Zorgen over bereikbaarheid voor bewoners Kastelenplein, gezien deze moeten omrijden over Kastelenplein naar kruising Keverberg om richting Veldhoven/snelweg te komen.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Zie vraag 187
205	Wachttijden bij stoplichten vanuit wijken Hagenkamp, Genderdal en Genderbeemd. Ook richting de N2.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Overig	Zie vraag 200
206	Sluipverkeer over Oldengaarde (waar ook een basisschool is) Keverberg, Ehrenstein en Lichtberg.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Sluipverkeer	Zie vraag 18
207	Bereikbaarheid bedrijventerrein Croy: het verkeer (auto’s en vrachtwagens) kruist de busbaan om via Bouvigne en Croy het bedrijventerrein en de woonwijk Genderbeemd te ontsluiten.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Dit is op een goede en veilige manier in te regelen met behulp van verkeerslichten.
208	Implementeer een veilige verkeerssituatie op de Keverberg, het liefst met een fietsstraat, een smaller wegprofiel en meer groen/openbare ruimte.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	De kruising met de Keverberg zal opnieuw worden ingericht, waarbij ook gekeken wordt naar een mogelijke afsluiting van de Keverberg. Dit is afhankelijk van de ontsluiting van de gebiedsontwikkeling Kastelenplein. De Keverberg zelf zal niet opnieuw worden ingericht. Dit valt niet binnen dit project. De exacte projectgrens wordt op een later moment bepaald.
209	Behoud de snelheid op 50 km per uur, of verhoog deze naar 70 km per uur, zoals in Veldhoven. Dit omdat mensen dan misschien beter uitkijken dan wanneer de snelheid 30 km per uur is. Zoals het nu in Veldhoven is gerealiseerd doortrekken naar Eindhoven centrum.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Overig	Zie vraag 56

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
210	Bij het inrichten van 30 km per uur zones meer rekening houden met voetgangers en fietsers.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Zie vraag 209
216	Hoe worden de te verwijderen 66 bomen (zie schetsontwerp) gecompenseerd?	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Groen	Op dit moment wordt gekeken of er meer bomen behouden kunnen blijven. Mocht dit niet het geval zijn, zullen de bomen gecompenseerd worden. De precieze uitwerking hiervan volgt in een latere fase.
217	Groen zoveel mogelijk behouden (plantsoen en bomen aan de kant waar auto's komen te rijden heen en terug).	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Groen	Dit is een uitgangspunt die wij hanteren voor de HOV4.
218	Voeg oplaadpunten voor elektrische fietsen toe en misschien ook leenpunten voor elektrische fietsen.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Overig	Zie vraag 191
219	Onderzoek de mogelijkheden voor een progressief ruimtelijk ontwerp ten noorden van het Kastelenplein, om hier de verbinding met de wijk te realiseren.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Steden-bouwkundig	Zie vraag 187
222	De bomen ten noorden en vooral bij de fietstunnel worden door de buurt Eimerick gewaardeerd, door de schaduw en privacy van de hoogbouw die dit creëert. Blijven deze bomen behouden?	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Groen	Zie vraag 161
223	Mogelijkheid tot het bouwen van een hoge geluidswerende schutting, die milieubestendig is en tegen vandalisme beschermd is.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Zie vraag 9
224	Gaat het tracé een harde grens vormen in de toekomstige ontwikkelingen tot een hoogwaardig centrum van de wijk/ van het stadsdeel?	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Steden-bouwkundig	Samen met de herontwikkeling van het Kastelenplein wordt gekeken hoe de ontsluiting van het gemotoriseerde verkeer en het langzamen verkeer het beste geregeld kan worden zodat er een hoogwaardig centrum van de wijk/ van het stadsdeel ontstaat op het Kastelenlplein. De participatie zal in het vervolg ook zoveel mogelijk samen worden gehouden.
226	Kan het terugvalscenario ook worden uitgewerkt? Dan kan de Eindhovense gemeenteraad hierop gebaseerd een goede keuze maken.	Trace keuze	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	De terugvaloptie, met de gesplitste ligging van het auto/bus verkeer, komt in beeld zodra de huidge variant niet realiseerbaar/haalbaar blijkt. Deze wordt op dit moment niet nader onderzocht.
227	Hoe groot is de behoefte voor een HOV4 buslijn?	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	Er komen steeds meer mensen naar Eindhoven om hier te wonen en te werken. Deze groei biedt kansen, maar brengt ook een aantal opgaves met zich mee. Hoe zorgen we ervoor dat iedereen zich makkelijk en snel kan blijven verplaatsen? We willen hiervoor verschillende maatregelen nemen. Eén daarvan is de aanleg van een HOV-netwerk. Zo komt er een nieuwe verbinding van Eindhoven Centrum naar Veldhoven De Run. Bewoners en werknemers van nu en straks kunnen hier gebruik van maken, zo maken we belangrijke woon- en werklocaties in de regio beter bereikbaar.
228	Op welke manier worden de meningen van de burgers verwerkt in het proces?	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	Alle input vanuit bewoners wordt meegenomen om uiteindelijk tot een integrale afweging te komen.
229	Zolang het nog niet duidelijk is hoe het Kastelenplein eruit komt te zien, hoe je daar moet komen met de auto en hoe de inwoners van de Ridderzaal hun wijk kunnen verlaten richting Eindhoven en Veldhoven, is het moeilijk een goede voorstelling te kunnen maken van hoe het gaat zijn. In de schetsen is bijvoorbeeld de oversteek met de Hoogenweert afgesloten.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Steden-bouwkundig	Zie vraag 224

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
230	Test een week hoe het is om de noordzijde van het Kastelenplein te sluiten voor auto's en daar alleen busverkeer over te laten rijden, om te zien wat het effect is.	Algemeen	Kastelen-plein	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Zie vraag 176
231	Het optimum zou zijn dat de fiets en de voetganger voorrang krijgen vanuit de wijk, in de vorm van een autotunnel. Als daar nu geld aan uitgegeven wordt zijn mensen daar nog jaren blij mee.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Zie vraag 1
232	De rijbaan tussen de Ulenpas en de A2/N2 is net vernieuwd en gaat hiervoor weer op de schop. Dit lijkt geldverspilling.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Het klopt dat deze net is vernieuwd en door dit project weer op de schop gaat. De uitvoering van dit project start in 2027 en loopt naar verwachting tot en met 2030. In het project HOV4 zal extra geld vrij gemaakt moeten worden om dit te mogen realiseren.
233	De meetresultaten van de huidige situatie omtrent luchtkwaliteit en geluid ontbreken.	Algemeen	Kastelen-plein	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Voor het antwoord op de vraag omtrent luchtkwaliteit, zie vraag 5. De gemeente neemt deze zorgen mee richting de schets ontwerpen. Nadat er een schetsontwerp ligt, zal er nader onderzoek worden uitgevoerd naar de gevolgen van dit ontwerp voor onder meer geluid en fijnstof. De hoeveelheid verkeer neemt in de toekomst door de maatregelen uit het Masterplan Mobiliteit af, waardoor het geluid en luchtvervuiling vermindert. Uit onderzoek moet blijken of op het schetsontwerp nog aanvullende maatregelen nodig zijn. Indien noodzakelijk worden deze maatregelen in het ontwerp nader uitgewerkt.
234	Laat voldoende ruimte over voor toekomstige vervoersmiddelen zoals een tram, metro, of iets anders.	Algemeen	Centrum	Verkeer ontwerp	Zie vraag 125
235	Deze schetsontwerpen kunnen niet altijd op de andere schetsontwerpen aansluiten. Een compleet beeld mist hierdoor.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Het klopt dat de kruisingen en aansluitingen van tracé delen nog niet zijn ingetekend. Dit zal in het vervolgproces duidelijk worden.
236	Hoe wordt er omgegaan met ophalen van het vuilnis bij deze varianten?	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Zie vraag 108. Ook voor vuilnis ophalen wordt gekeken hoe dit mogelijk is zodra er één schetsontwerp per tracé deel ligt.
237	Paaltjes die wegzakken of sluizen die opengaan bij naderende bussen en auto's van bewoners.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Zie vraag 12. Paaltjes die wegzakken of sluizen die opengaan zijn op dit moment niet aan de orde. Het VCP regelt dat bewoners bij hun woningen kunnen komen.
238	Parkeerplaatsen bestemmen voor vergunningshouders.	Schets ontwerp	Centrum	Parkeren	Zie vraag 135
239	Creëer een aantal P&R plekken, zoals bij het Kastelenplein zodat mensen niet meer met de auto de stad in hoeven en sluipverkeer voorkomen kan worden.	Schets ontwerp	Centrum	Parkeren	Zie vraag 21
240	Combinatie met plannen op het Wilhelmina plein. Hoe wordt dit gecombineerd?	Algemeen	Centrum	Overig	Er is afstemming met de projectleider van het Wilhelminaplein.
241	Kunnen hulpdiensten de wijk in?	Schets ontwerp	Centrum	Overig	Zie vraag 29
243	Veiligheid fietsers met auto's en voetgangers en veiligheid oversteek Anna van Egmondstraat.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Dit punt nemen wij mee. In het voorlopig ontwerp wordt hier een oplossing voor aangedragen.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
245	Geluidsoverlast aan Anna van Egmondstraat.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Zie vraag 9
246	Variant 4: Vraag: klopt het dat er geen mogelijkheid is om de Anna van Egmondstraat in te rijden?	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	In de huidge schetsontwerpen is het mogelijk om vanaf de Mauritsstraat vanuit de richting Mecklenburgstraat de Anna van Egmondstraat in te rijden.
247	Suggestie: lindebomen planten.	Schets ontwerp	Centrum	Groen	Er is verdeeld gereageerd op de Lindebomen tijdens de participatiemomenten. Sommige bewoners vinden dat de Lindebomen overlast geven. Anders willen graag meer Lindebomen. Afhankelijk van de keuze van de variant, kunnen bomen blijven staan of dienen ze gecompenseerd te worden. De uitwerking hiervan vindt in de vervolgfase plaats.
248	Kan de data gedeeld worden met de verkeersstromen nu en wat er verwacht wordt in de toekomst?	Algemeen	Mecklenburgstraat	Overig	De verkeersstromen in de toekomst zijn afhankelijk van het VCP. Zodra hier meer over bekend is, zullen de toekomstige verkeerstromen inzichtelijk worden gemaakt en met u worden gedeeld. Er rijden nu circa 12.000 motorvoertuigen voor de Mecklenburgstraat op een gemiddelde werkdag
250	Er wonen meerdere mensen in de straat die gebruik maken van een bakfiets. Zij kunnen niet door de brandgang, hoe moeten zij dit doen?	Schets ontwerp	Mecklenburgstraat	Verkeer ontwerp	Hier verandert niks aan door de HOV4.
251	Hoe voorkom je veel geparkeerde fietsen op het trottoir?	Schets ontwerp	Mecklenburgstraat	Overig	Dit kan gemeld worden in de buitenbeter app wanneer dit vaak voorkomt.
252	Wanneer er geen parkeerplekken komen, kan er dan wel een laad/los zone komen?	Schets ontwerp	Mecklenburgstraat	Verkeer ontwerp	Zie vraag 108
253	Waar kunnen bezoekers parkeren?	Schets ontwerp	Mecklenburgstraat	Parkeren	Zie vraag 90
254	Wordt het mogelijk om de busbaan te oversteken bij de Maria Stuartstraat (als je linksaf moet fietsen richting centrum)?	Schets ontwerp	Mecklenburgstraat	Verkeer ontwerp	Dit is afhankelijk van de variant die wordt gekozen op dit tracé deel. In het vervolgproces zullen we hier nadere uitwerking aan geven.
255	"Er is in afstemming met bewoners Maria Stuartsstraat een waardevolle inbreng geweest om de parkeerproblematiek op te lossen: 1. Weerszijden van de Mecklenburgstraat dus inclusief zijstraten alleen parkeren voor bewoners maken. Dus geen parkeren voor stadsbezoekers en dergelijke. 2. Zoals met de gemeente afgesproken is bij de invoering bewoners parkeren: slechts één vergunning afgeven per woning. "	Schets ontwerp	Mecklenburgstraat	Parkeren	Zie vraag 90
256	Fietsers op de Mauritsstraat die rechtdoor gaan richting de Edenstraat zitten in de dode hoek van afslaande bussen/vrachtwagens die naar de Mecklenburgstraat gaan. Dit is nu al gevaarlijk en zal bij meer bussen vaker kunnen voorkomen. Hier is ook afstemming met de verkeerslichten nodig: het zou bijvoorbeeld al helpen als dit deelconflict eruit wordt gehaald.	Schets ontwerp	Mecklenburgstraat	Verkeer ontwerp	Zie vraag 254
257	Sta parkeren toe op de Karel de Grotelaan om een niet te groot parkeerprobleem te krijgen, hier is de straat een stuk breder.	Schets ontwerp	Karel de Grotelaan	Parkeren	Zie vraag 90. Er zijn verschillende varianten op de Karel de Grotelaan binnen de ring met een verschillend aantal parkeerplekken dat gerealiseerd wordt. Afhankelijk van de gekozen variant per tracé deel, zal er gekeken worden hoe het parkeren opgelost kan worden.
259	Verzamelpunt containers Cure.	Algemeen	Mecklenburgstraat	Overig	Zie vraag 236

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
266	Onder het nieuw te bouwen project aan de Mecklenburgstraat komt een parkeergarages. Hierin komen meer huishoudens dan parkeerplaatsen, zou het niet mogelijk zijn om deze te vergroten, zodat ook bewoners uit de buurt hier kunnen parkeren?	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Steden-bouwkundig	Dit is een project van een projectontwikkelaar die moet voldoen aan de parkeernormen. Ook is het voor het project HOV4 nog niet duidelijk hoeveel parkeerplaatsen er mogelijk komen te vervallen en wat dit voor extra parkeerbehoefte met zich meebrengt. Daarbij moet ook rekening gehouden worden met het beleid dat erop is gericht om parkeren in de binnenstad te reduceren.
267	Neem bij het verkeerscirculatieplan alles mee, dus ook de evenementen (bijvoorbeeld Dutch Design Week, Glow, PSV, wedstrijden, concerten in het Muziekgebouw, etc.) in de stad en al het extra verkeer wat daarbij komt kijken.	Algemeen	Mecklen-burgstraat	Overig	Zie vraag 12
268	Meer elektrische laadpunten op de Mecklenburgstraat.	Algemeen	Mecklen-burgstraat	Overig	Zie hiervoor: https://www.eindhoven.nl/stad-en-wonen/stad/parkeren/laad-palen-voor-elektrische-autos
269	Maak het laatste stukje Palingstraat eenrichtingsverkeer richting de Mecklenburgstraat, om sluipverkeer te verminderen (en ook de daarbij horende veiligheidsrisico's). Of binnenkomend verkeer voor centrum vanaf de rotonde richting Karel de Grotelaan niet richting Mecklenburgstraat leiden, enkel voor lokaalverkeer openstellen.	Algemeen	Mecklen-burgstraat	Verkeer ontwerp	Uitgangspunten voor dit project zijn autoverkeer één richtingsverkeer Meckelenburgstraat richting de Palingstraat. Mauritsstraat éénrichtings-weg richting Vonderweg voor auto's. Het VCP, zie vraag 12, moet het (sluip) verkeer verminderen.
270	Variant maken voor de Mecklenburgstraat waarin de bestaande bomen-structuur behouden blijft, alleen er geen parkeren meer is. Er is namelijk geen last van de lindes als er niet geparkeerd mag worden.	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Groen	Tijdens de participatiebijeenkomsten is gebleken dat er verschillend wordt gedacht over parkeren. Sommige bewoners willen helemaal geen parkeren meer in de straat, terwijl andere bewoners juist meer parkeerplekken willen. De variant die het uiteindelijk wordt zal bepalen of de bomen die er nu staan behouden kunnen blijven of dat deze gecompenseerd moeten worden.
272	Wanneer aantal parkeerplaatsen op de Mecklenburgstraat vermindert, zijn er zorgen om de impact die dit heeft omtrent de parkeersituatie in Palings-traat/ Snoekstraat.	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Parkeren	Zie vraag 90
273	Betere afwatering (nu veel grondwater en op veengrond).	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Overig	▪ Bestaande afvoerstructuren worden gehandhaafd en wanneer mogelijk verbeterd; ▪ Toename verharding compenseren we met waterberging; ▪ De grondwaterstanden proberen wij zo minmogelijk aan te passen;
275	Wordt het mogelijk om de busbaan te oversteken bij Maria Stuartstraat?	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Verkeer ontwerp	Er wordt rekening mee gehouden dat oversteken voor voetgangers mogelijk is.
276	Bezorgers en werkbussen komen in dit scenario op het fietspad. Is het mogelijk om laad/losstroken te maken op enkele plekken?	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Overig	Zie vraag 108
278	Is het Reizigersoverleg Brabant betrokken bij dit project?	Algemeen	Karel de Grotelaan	Overig	Het Reizigersoverleg Brabant is onder andere betrokken geweest bij de tracé keuze.
279	Wat is het effect van trillingen en van deze hoeveelheden zwaar verkeer (extra bussen)?	Schets ontwerp	Karel de Grotelaan	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Zie vraag 106
280	Misschien een optie om de balkons aan de Karel de Grotelaan met glas dicht te maken? Dit zou veel overlast schelen, van fijnstof.	Algemeen	Karel de Grotelaan	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Zie vraag 9

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
281	Waarom moeten alle bomen die langs het fietspad staan verwijderd worden? Kunnen we niet de fietsers iets dichter op de busbaan laten fietsen zodat het groen behouden kan worden?	Schets ontwerp	Karel de Grotelaan	Groen	Er wordt gekeken of er meer bomen behouden kunnen blijven. In het vervolgproces zal dit verder worden uitgewerkt.
282	Kan ik nog met het OV van de Donizettilaan naar MMC Veldhoven of naar het centrum zoals dat nu het geval is?	Algemeen	Karel de Grotelaan	Overig	Zie vraag 142
283	Gaat de normale stadsbus ook over de HOV-baan of komt die niet meer over de Karel de Grotelaan?	Algemeen	Karel de Grotelaan	Overig	De stadsbus/lijnbus mag ook over de HOV baan. Dit zal per route/lijn worden bekeken door de provincie en gemeente. Zie vraag 142
284	Wat gebeurt er met de bussen die nu door de woonwijken rijden? Is er met de bouw van 11.400 woningen aan de HOV4 lijn de mogelijkheid om een samenhang te creëren?	Algemeen	Karel de Grotelaan	Overig	Zie vraag 142
285	Meer plekken maken (op kleinere afstanden) om de bus op te stappen zodat de inwoners gemakkelijker de bus kunnen pakken.	Algemeen	Karel de Grotelaan	Overig	Zie vraag 193
287	Creëer een hub richting het industriegebied de Hurk.	Schets ontwerp	Karel de Grotelaan	Verkeer ontwerp	Zie vraag 191
289	Snelheids-remmende maatregelen op de Hoogstraat buiten de rondweg.	Algemeen	Karel de Grotelaan	Overig	Er zijn al snelheids-remmende maatregelen in de vorm van verkeersdrempels/verkeersplateaus.
294	KDGB binnen de ring: Waarom deze varianten en niet van de twee huidige rijstroken een busbaan maken?	Schets ontwerp	Karel de Grotelaan	Verkeer ontwerp	Naast dat dit een mogelijkheid biedt om langzaamverkeer verbeteringen toe te passen, kan er straks niet meer vanuit de KDGB binnen de ring via de Meckelenburgstraat verder het centrum in gereden worden. Hierdoor ontstaat er een nieuwe verkeerscirculatie. Dit brengt met zich mee dat de KDGB binnen de ring gewijzigd dient te worden.
295	Als de snelheidslimiet 30 km per uur wordt, is mijn advies om e-bikes/ fat bikes/ brommers op de rijbaan te laten rijden. Of is het mogelijk om e-bikes/ fat bikes/ brommers het noord-fietspad te laten gebruiken, heen en terug, en de gewone fietsen het zuid-fietspad?	Algemeen	Karel de Grotelaan	Overig	Hiervoor dienen wij de normale verkeersregels te hanteren. In dit project kunnen we hier niet vanaf wijken.
296	Maak parkeren in het centrum duurder of maak minder parkeerplekken, zodat mensen niet de hele dag kunnen parkeren voor €5. Dit moedigt mensen aan om de P+R te gebruiken en met de bus te gaan.	Algemeen	Karel de Grotelaan	Overig	In het Masterplan mobiliteit is opgenomen dat parkeren in het centrum duurder wordt gemaakt. Het moet inderdaad een stimulans zijn om het openbaar vervoer te gebruiken of middens langzaamverkeersmogelijkheden in het centrum te komen.
298	Een rotonde bij de Solmsweg.	Algemeen	Karel de Grotelaan	Overig	Er wordt op dit moment geen rotonde voorzien bij de Solmsweg. De doorstroom van het verkeer wordt later onderzocht. Eventuele maatregelen worden dan bekeken.
299	Op welke manier heeft de HOV4 meerwaarde voor wijken binnen de ring?	Algemeen	Karel de Grotelaan	Overig	Er zijn verschillende voordelen voor de wijken binnen de ring. Minder (doorgaand) autoverkeer, meer groen mogelijk in de straten, sneller openbaar vervoer enzovoort.
301	Hoe wordt het gebruik van de Blaarthemseweg – Hoogstraat tot de Boutenslaan ontmoedigd?	Schets ontwerp	Karel de Grotelaan	Verkeer ontwerp	Er wordt onderzocht of de Blaarthemseweg afgesloten kan worden ter hoogte van de Karel de Grotelaan. Dit zodat er geen verkeer direct vanuit de Karel de Grotelaan naar de Blaarthemseweg kan. Bij het VCP wordt gekeken hoe de verkeerscirculatie in de toekomst eruit komt te zien. Zie hiervoor vraag 12.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
302	Suggestie/ idee: Op de tekeningen zijn de Christinastraat en de Keizer Karel V-singel op de rondweg aangesloten. Kunnen deze worden opgeheven zodat alleen verkeer dat in Gestel moet zijn de afslag naar de kruising neemt? Als de rondweg verderop, bij de Hoogstraat, nog steeds verdiept ligt (zonder aansluiting op de rondweg) kan bestemmingsverkeer vanaf de kruising Hoogstraat naar de Christinastraat en vanaf de Keizer Karel V-singel naar de Botstraat. Hiernaast: Is het nodig dat de Von Weberstraat een aansluiting op de Rondweg behoudt?	Schets ontwerp	Karel de Grotelaan	Verkeer ontwerp	Vooralsnog is het uitgangspunt dat de Hoogstraat een volledige aansluiting behoudt op de ring. In het ontwerp zijn ook alle paralel structuren hierop aangesloten. Het verlengen van de tunnel onder de Karel de Grotelaan tot en met de Hoogstraat is niet aan de orde.
303	kan er een spraakmakend kunstwerk komen op de kruising? Wellicht iets met een verwijzing naar Karel de Grote?	Algemeen	Karel de Grotelaan	Overig	Deze suggestie wordt meegenomen in het vervolgtraject.
304	in variant A, B, en C is er de tunnel onder de ring. Zou deze tunnel doorgetrokken kunnen worden tot na de Hoogstraat?	Schets ontwerp	Karel de Grotelaan	Overig	Er is niet voldoende budget om een ondertunneling te realiseren van deze lengte.
305	Volgens het Masterplan Mobiliteit wordt de ring in de toekomst 50 km per uur. De vraagt leeft onder bewoners: Hoe beïnvloedt dit de varianten?	Algemeen	Centrum	Verkeer ontwerp	Dit heeft invloed op de kruising van de Karel de Grotelaan met de ring. Hier wordt rekening gehouden met een 50km/h maximum snelheid op de ring.
306	Dit kan worden doorgestuurd aan de werkgroep asml-lijn HOV4 - deel Mauritsstraat / Mecklenburgstraat. Als belanghebbende aan de Mauritsstraat het volgende: ▪ wat als ik tzt ga verhuizen / mijn pand laat onderhouden / verbouwen / pakketje bestel / iets af wil zetten - en er is geen parkeerruimte - alleen een busbaan? ▪ er is een pand onder de (al lage) vraagprijs verkocht- reden: onzekerheid mbt de Asml-HOV4 lijn. De busbaan heeft dus nu al invloed op de waarde van de panden aan de mauritsstraat. Is er een vorm van planschade- compensatie? Is het een idee om de panden allemaal vooraf te taxeren. Er is geld genoeg. ▪ voor de bedrijven kunnen klanten niet meer langskomen. Is daar iets voor geregeld - of ook gewoon pech? Ik hoor graag hoe het e.e.a. wordt beoordeeld en bekeken. Het zijn zorgen die veel mensen (begrijpelijk) hebben en zich ongehoord voelen bij deze ambiteuze ASML bus lijn.	Schets ontwerp	Mecklenburgstraat	Verkeer ontwerp	Er wordt op dit moment gewerkt aan een definitief schetsontwerp. Eventuele parkeerplekken/plekken voor laden en lossen worden meegenomen in de afweging om tot een bepaald schetsontwerp te komen. Dit is een integrale afweging. Begin volgend jaar moet hier meer duidelijkheid over te geven zijn. Dit geldt ook voor bedrijven die aan het tracé zitten. De bereikbaarheid hiervan wordt ook begin volgend jaar duidelijker. Voor schade ten gevolge van projecten heeft de gemeente regelingen. Zie hiervoor de website: https://www.eindhoven.nl/ondernemen/bedrijven/na-deelcompensatie De schetsontwerpen die eerder gepresenteerd zijn, kunt u hier vinden: Schetsontwerpen HOV4 | Gemeente Eindhoven Hier kunt u ook zien dat er dus ook varianten zijn waar parkeren nog wel mogelijk is. Begin volgend jaar maken wij de gekozen variant bekend.
307	Is er onderzoek gedaan naar de impact van de nieuwe busbaan op de gebouwen van Yuverta? Meer verkeer op het kleine weggetje, aantasting Dommelgebied. Waarom niet lopen vanaf de halte op de hoofdweg naar de HTC?	Schets ontwerp	Kastelenplein	Verkeer ontwerp	Mocht de variant gekozen worden die over de weg loopt waar Yuverta aanligt, zullen wij de schoolleiding uitnodigen voor een gesprek om samen te kijken welke verbeteringen er mogelijk zijn. De impact op de gebouwen van Yuverta wordt in de integrale afweging meegenomen. De HOV-lijnen worden aangelegd zodat iedereen zo snel mogelijk op zijn of haar bestemming kan zijn. Wij snappen uw gedachte over het lopen vanaf de hoofdweg. Tegelijkertijd blijkt dat mensen sneller de bus pakken als de reistijd zo kort mogelijk is. De HTC is groot. Alleen een bushalte aan de hoofdweg maken betekent in praktijk dat bedrijven op de HTC die verder weg zitten, niet goed bereikbaar zijn.
308	Verspreidingsgebied bijeenkomsten ruimer. Voornamelijk voor Kastelenplein	Algemeen	Kastelenplein	Overig	Het verspreidingsgebied wordt samen met de gebiedscoördinatoren bepaald. Wij zullen het rondom de herontwikkeling van het Kastelenplein op de hoogte brengen van uw wens om hier een uitnodiging over te ontvangen.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
309	Komen er bushaltes bij de Locaellistraat?	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Overig	Ja op de Locatellistraat is ter hoogte van de school Yuverta een bushalte voorzien
310	Is het niet beter de HOV naar de HTC vanaf de Aalsterweg via Antoon Coolenlaan naar de Prof. Holslaan te leiden?	Trace keuze	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Er rijdt op dit moment een HOV-buslijn over de route die u aangeeft, maar deze is minder snel en robuust dan een nieuwe route via de HOV4. De gevolgen voor deze lijnvoering zijn op dit moment nog onduidelijk. Zoals tijdens de presentatie aangegeven is de provincie verantwoordelijk voor de lijnvoering en frequentie van bussen in de stad en regio. De provincie zal bepalen of en hoe lijnvoeringen moeten worden aangepast met de komst van de nieuwe busroute over de Karel de Grotelaan – Roffart- HTCE.
311	De blaarthemseweg afsluiten lijkt mij geen goed idee. Hier staat elke keer een rij auto's tot in de tinelstraat om de bocht. Ik heb ook aangegeven tijdens de bijeenkomst dat dit alleen maar meer gaat worden. En dus geen goed idee is om blaarthemseweg af te sluiten. Heb foto s erbij gedaan zodat jullie zien hoe het nu al steeds is als ik de garage probeer uit te rijden…De tweede foto geeft aan dat het verkeerslicht op rood staat. En de 1e foto geeft aan dat de rij auto s tot om de bocht staat. De mensen willen allemaal zo snel mogelijk door het verkeerslicht..dus we kunnen onze garage niet uitkomen. Er staan rijen auto s en dat wordt alleen maar erger als je ook nog eens de blaarthemseweg af gaat sluiten. De mensen die vanuit veldhoven rechtsaf slaan en dan links de blaarthemseweg in gaan komen dan ook nog de wijk in..en andersom als ze de wijk uit willen nog meer rijen ronkende auto s voor onze deur in de tinelstraat.	Schets ontwerp	Karel de Grotelaan	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Momenteel onderzoeken wij de mogelijkheden en gevolgen van het afsluiten van de Blaarthemseweg ter hoogte van de Tinelstraat. Onderstaande reactie is begrijpelijk. Het verkeer zal na de afsluiting andere routes gaan rijden, maar ook zal het verkeerslicht langer op groen kunnen staan, omdat de Blaarthemseweg nu veel groentijd inneemt. Die kan dan aan andere richtingen worden gegeven. Ook zal een deel van het verkeer dat nu de Blaarthemseweg pakt een andere route pakken dan de Tinelstraat. Het onderzoek dat we uitvoeren moet de consequenties in beeld brengen, waarna wij bekijken effecten acceptabel zijn. Bij de volgende informatiebijeenkomsten over het ontwerp van HOV4 kunnen wij de resultaten en het voorgenomen besluit presenteren. De omwonende zullen hiervoor worden uitgenodigd.
312	Inmiddels heb ik de schetsen voor HOV bestudeerd en daarbij de volgende aanvullende vragen/opmerkingen: ▪ het aantal huidige parkeerplaatsen bedraagt 27+19=46. In het nieuwe plan worden het er 32. Dit betekent een drastische vermindering. Hoe verhoudt dit zich tot onze verplichting als school om bij groei van de school, en dus het aantal werknemers, we rekening moeten houden met voldoende beschikbare parkeerplaatsen voordat een vergunning wordt afgegeven? Naast directe parkeerproblemen is er dan ook geen mogelijkheid meer om als school te groeien, iets wat de gemeente wel vraagt i.v.m. de schaalsprong van Eindhoven. De gemeente gebruikt een flink aantal parkeervakken langs de ventweg van de Locatellistraat een gedeelte van het jaar voor bladopslag, ook nu op dit moment. Dit betreft de eerste vakken vanaf de kruising. Deze zijn dus niet beschikbaar voor collega's en ouders. Nog verder weg parkeren maakt dat ouders de moeite niet gaan nemen en voor school blijven afzetten. Net zoals de HTC werknemers niet te ver willen wandelen, willen ouders en leerlingen dit ook niet. (eerst schets, nemen de zorg mee over aantal parkeerplekken, wanneer keuze op deze variant valt, zullen we aantal parkeerplekken bekijken en met jullie in gesprek gaan) ▪ de onderhoudswerkzaamheden aan de Locatellistraat worden aangegrepen om alles te vergroenen, dat is mooi. Hoe verhoudt dit zich tot de aanpassingen voor de school? Deze leiden juist tot minder vergroening en meer asfalt.	Trace keuze	HTC	Verkeer ontwerp	Dank voor de input. Wij zullen de input meenemen in de integrale afweging die gemaakt wordt. Bij de inpassing van twee extra busbanen betekent het inderdaad dat dit ten koste gaat van groen. Wij dienen het verloren groen te compenseren. Dit kan ook op een andere locatie zijn. De schets die u tijdens de bijeenkomst hebt gezien, is een eerste grove variant. Het precieze aantal parkeerplekken en welke bomen eventueel moeten wijken, staat nog niet vast. Eind dit jaar hopen wij een keuze te hebben gemaakt welke variant het wordt. Als het de variant wordt die langs Yuverta komt, zullen wij met u een afspraak inplannen om samen te kijken naar parkeren/groen.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
312	(vervolg) ▪ Op en rond het schoolterrein staan enorm veel bomen die gebruikt worden voor onderwijsdoeleinden. De bomen zijn in het verleden in samenwerking met de gemeente geplaatst, ook in het gebied voor de school. Het betreft een uniek assortiment bomen welke je nergens anders bij elkaar vindt. Om ruimte te maken voor de plannen zullen er naar mijn idee bomen gekapt moeten worden. Dit betekent iets voor het assortiment bomen en een vermindering van de vergroening. ▪ In het nieuwe plan moeten collega's en leerlingen die worden afgezet allemaal de smallere nieuwe weg oversteken. Keren en draaien zal lastiger worden. Vervolgens moeten de leerlingen en collega's eerst de weg en daarna een dubbele drukke busbaan oversteken, vervolgens een (snel) fietspad alvorens het trottoir te bereiken. De oversteekplaats is op het einde van de straat getekend, in de praktijk zullen mensen die omweg niet gaan maken. Drie maal oversteken maakt het niet veiliger, zeker op een plaats met veel tieners. ▪ Het fietspad dicht langs het trottoir lijkt een veilige buffer. In de praktijk zien we dat er steeds meer mensen elektrisch fietsen en op geen enkele manier rekening houden met vermindering van de snelheid in drukke situaties. Niet alleen onze eigen leerlingen, maar vooral passerende fietsers van en naar HTC rijden op hoge snelheid door de straat. Dit fietspad zal nog meer uitnodigen om de snelheid aan te houden. In een nieuwe situatie zonder de busbaan, zouden we een fietspad aan de andere zijde achter de parkeerplaatsen juist enorm toejuichen. Deze keuze zou het verkeer een stuk veiliger maken in de straat. ▪ De aanleg van de busbaan maakt het plaatsen van een flinke nieuwe extra brug over de Dommel noodzakelijk. Naar school toe is de gemeente heel duidelijk als het gaat over het gebruik van grond grenzend aan de Dommel (ecozone). Het plaatsen van een nieuwe brug en het drukke verkeer zullen een aanslag zijn op het Dommelgebied. De kosten van een nieuwe brug zullen hoog zijn. ▪ De keuze voor tracé 2, waardoor er een bushalte komt in de Locatellistraat nabij de kruising, zou voor collega's en leerlingen die met het OV komen natuurlijk fantastisch zijn en reizen met OV bevorderen. Deze keuze zou ook een nieuwe brug overbodig maken en aantasting van het Dommelgebied voorkomen.	Trace keuze	HTC	Verkeer ontwerp	zie vorige pagina

BIJLAGE 4.2

Reactienota Tracékeuze Centrum en Kastelenplein



HOV4 EINDHOVEN CENTRUM - VELDHOVEN DE RUN

Informatieavonden tracé keuze
Centrum en Kastelenplein

Terugkoppeling en antwoorden op de vragen

EINDJE VOORUIT
OPEN EINDHOVEN.NL

EINDHOVEN

NR	Datum	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Verkeer hinder (trillingen, geluid, lucht-kwaliteit)	Kansen/ zorgen/op-merkingen	Reactie	Nader uit te werken in HOV4?
1	4-3-2024	Nu het tracé van de HOV4 lijn is vastgesteld heb ik nog een vraag: komt er straks helemaal geen buslijn meer door de Grote Berg? Of blijven lijn 15 en 16 wel door de Grote Berg rijden en maken alleen de lijnen 18 19 en 319 gebruik van het tracé HOV4?	Algemeen	Centrum	Verkeer ontwerp		Vooralsnog zal er niets veranderen aan de lijnvoering van de bus op de Grote Berg. Wanneer HOV4 gaat rijden zal er waarschijnlijk opnieuw naar de lijnvoering en frequenties worden gekeken. Of er dan wat wijzigt aan de lijnen 15 en 16 en 18, 19 en 319 is nog onbekend. De provincie bepaald uiteindelijk welke lijnen er waar in de stad moeten rijden. Een concreet antwoord op uw vraag kan ik daarom nu ook niet geven, omdat dit later pas wordt bepaald.	Nee
2	10-3-2024	Een aantal punten wat ik mee wil geven gezien ik niet bij de bewonersbijeenkomst kan zijn. ▪ de parkeerdruk is in de normale situatie al erg hoog. We kunnen dan ook absoluut geen parkeerplaatsen verliezen. Veel mensen die de stad in gaan parkeren bij ons. Het is daardoor op een normale avond al vaak zoeken naar een plekje. ▪ de parkeerdruk wanneer psv thuis moet spelen of bij andere evenementen in het philips stadion is niet te doen. Je kan dan niet met de auto van huis gaan omdat er geen plek te vinden is wanneer je terugkomt. Hierin rekening houdend met het gebied van je parkeervergunning. ▪ laat aub geen parkeerplaatsen verdwijnen. Het zijn er immers al zo weinig in deze straat en achterin de wijk. Vraag: ▪ wat gaat het effect zijn op de woningwaarde van de naastgelegen woningen? ▪ wat wordt jullie oplossing voor het parkeren wanneer de Mecklenburgstraat mogelijk opnieuw ingericht gaat worden? Al kan dit gezien de beperkte ruimte maar beperkt. Er is letterlijk geen ruimte de auto's uit deze straat elders kwijt te kunnen.	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Parkeren		Op dit moment kunnen we nog geen concreet antwoord geven op deze vragen. Binnenkort worden er bijeenkomsten gepland voor de nadere uitwerking van de inpassing van de busbaan op het voorkeurstracé, waaronder de Mecklenburgstraat. Daar worden direct omwonenden ook voor uitgenodigd. Momenteel zijn wij de verschillende varianten voor inpassing van de busbaan aan het inventariseren, voordat we deze met de buurt willen bespreken om alle consequenties (voor- en nadelen) in beeld te brengen en tot een weloverwogen schetsontwerp te komen. Parkeren zal daarbij in de Mauritsstraat en Mecklenburgstraat een belangrijk aspect vormen. Wanneer er minder parkeren inpasbaar blijkt in het voorkeursalternatief wordt gekeken naar de consequenties en mogelijkheden in het parkeerbeleid en mogelijke compensatie. Aangezien de inpassing van de busbaan een afname van het aantal voertuigen met zich mee brengt is de verwachting dat er een gunstig effect op de woningwaarde van de naastgelegen woningen op zal treden. Vooraf is dit echter lastig in te schatten. Wij vragen dus nog even geduld en nodigen u van harte uit voor de bijeenkomst waar u binnenkort een uitnodiging voor ontvangt. Wanneer het niet lukt om daarbij te zijn, kunt u op andere manieren de informatie ontvangen en uw mening kenbaar maken. Informatie hierover zal in de uitnodiging worden opgenomen.	Ja, in schets-ontwerp

automatisch meegenomen in het ontwerp | aandachtspunt in vervolgproces | geen vervolg noodzakelijk

NR	Datum	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Verkeer hinder (trillingen, geluid, lucht-kwaliteit)	Kansen/ zorgen/op-merkingen	Reactie	Nader uit te werken in HOV4?
3	10-3-2024	Zomaar een gedachtengang; Moet het groen in de middenberm van de Karel de grote laan wijken? Wordt het groen en het walhalla voor bijen, vlinders en andere insekten dan elders gecompenseerd? Worden de bomen herplant? Plan van aanpak van het vorige want de ellenlange lijst van nog te planten bomen wordt maar niet korter. Is nu al een probleem.	Schets ontwerp	Karel de Grotelaan	Groen		Dank voor het bericht. Bij de inpassing van de busbaan wordt een integrale afweging gemaakt, waarbij aspecten als verkeersveiligheid, water en afwatering, ondergrondse infrastructuur en groen en bomen worden meegewogen. Wij doen ons uiterste best om de busbaan op de Karel de Grotelaan in te passen met zoveel mogelijk behoud van groen en bomen. Als er bomen moeten wijken houden wij ons aan het bomenbeleid van de gemeente Eindhoven, waarin is opgenomen op welke manier kap van bomen moet worden gecompenseerd. Wanneer er bomen moeten worden gekapt wordt eerst gekeken of wij bomen in het project langs de HOV-route terug kunnen planten. Wanneer dit niet mogelijk is wijken we uit naar andere plekken in de gemeente. In het uiterste geval dient het project de compensatiewaarde van de bomen in het bomen compensatiefonds te storten om te zorgen dat op een later moment bomen kunnen worden gecompenseerd.	Ja in schets ontwerp
4	10-3-2024	ik zie dat er o.a. een besluit is genomen over het centrum tracé, maar ik vind niets terug over de uitvoering. Ik lees in de uitnodiging wel argumenten om het tracé niet over de Grote Berg te laten lopen, maar geen argumenten voor het andere tracé. Het mag bekend zijn dat de Vonderweg, de Mauritsstraat en de Mecklenburgstraat smalle twee richtingen verbindingen zijn met filevorming. Wat mag dan wel de oplossing zijn om daar een goede doorstroom te creëren voor de HOV4 lijn? Ligt hier mogelijk ook een visie onder met het autoluw maken van deze wegen?	Tracé keuze	Centrum	Verkeer ontwerp		In de bijlagen van de RIB (RaadsInformatieBrief) is de afweging voor de keuze voor het tracé in het centrum nader uitgewerkt en zijn de afwegingen benoemd. Deze kunt u vinden op de website: https://raadsinformatie.eindhoven.nl/modules/8/Raadsinformatiebrieven/923629 Daarin is opgenomen dat het inderdaad een flinke reductie van het autoverkeer vraagt om HOV4 in te passen in de Mauritsstraat en de Mecklenburgstraat. Dit is randvoorwaardelijk. Keuzes op welke manier dat moet worden bewerkstelligd hangen samen met de inrichting van de straten met inpassing van de busbaan en de gewenste rijroutes en rijrichtingen voor het bereikbaar houden van de stad. Dit geldt in het bijzonder voor de Mauritsstraat en de Mecklenburgstraat. Er is een sterke samenhang met het in maart door de gemeenteraad vastgestelde Masterplan Mobiliteit 2050 (zie https://www.eindhoven.nl/projecten/masterplan-mobiliteit) en de daarbij gekozen maatregel voor een sectorenmodel voor de verkeerscirculatie binnen de ring. De maatregelen moeten in samenhang worden uitgewerkt. De uitwerking van deze keuzes komen in het nu te doorlopen ontwerpproces verder aan de orde. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp voor inpassing van de busbaan in deze straten wordt de buurt nauw betrokken. Uitnodigingen voor deze bijeenkomsten zullen binnenkort worden verstuurd.	Ja in schets ontwerp

automatisch meegenomen in het ontwerp | aandachtspunt in vervolgproces | geen vervolg noodzakelijk

NR	Datum	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Verkeer hinder (trillingen, geluid, lucht-kwaliteit)	Kansen/ zorgen/op-merkingen	Reactie	Nader uit te werken in HOV4?
5	11-3-2024	Hoe is straks veilig fietsverkeer gegarandeerd? Idem voor voetgangers? komt er een enkel fietspad aan elke zijde of komt er een dubbel fietspad? Hoe breed? wat gebeurt er met het autoverkeer op de Mecklenburgstraat? Is er nog een richting waar bewoners straks hun wijk kunnen verlaten? er komt een nieuwbouwproject op de hoek van de Palingstraat/Mecklenburgstraat. is er rekening gehouden met dit project, want weer meer mensen en meer verkeer.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp		Het college heeft de keuze gemaakt eerst een afweging te maken voor de tracékeuzes voor het centrum en het Kastelenplein en vervolgens de communicatie daarover op te pakken. De tracékeuzes betekenen echter dat er nog geen ontwerp is van de inpassing van de busbaan en de gevolgend voor de fietsstructuur in de betreffende straten. Dat proces starten we nu op. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp voor inpassing van de busbaan op alle tracédelen wordt de buurt en belanghebbendenorganisaties nauw betrokken. Uitnodigingen voor deze bijeenkomsten zullen binnenkort worden verstuurd. Informatie over deze keuzes is ook te vinden op deze website: https://raadsinformatie.eindhoven.nl/modules/8/Raadsinformatiebrieven/923629	Ja in schets ontwerp
6	13-3-2024	Er is nog steeds geen antwoord gekomen op het parkeren in de Mecklenburgstraat. Er zou een redelijk alternatief moeten komen, zo niet dan zou het project niet doorgaan.	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Parkeren		Zie vraag 2.	Ja in schets ontwerp
7	15-1-2024	Zojuist heb ik nog eens de file: Opmerkingen vanuit de omgeving doorgenomen. Wat ik graag toegevoegd wil zien is de volgende opmerking: Aandacht nodig voor de gevolgen van beperken van instroom en uitstroom van auto's op de Karel de Grotelaan/ Meerveldhovenseweg (Centrum Eindhoven-Veldhoven vice versa) op nabijgelegen wegen in woonwijken. Nu al vinden automobilisten hun weg door Genderbeemd (30km zone) via de Sterkenburg (30km weg), van Kasteellaan naar Kastelenplein/Karel de Grotelaan, waarmee men één stoplicht kan overslaan. Of via Kasteellaan/Sterkenburg/ Bouvigne naar de Karel de Grotelaan waarmee zelfs twéé stoplichten worden gemeden. Noodzakelijke maatregel is, in ieder geval in dit voorbeeld, Sterkenburg inrichten als 30 km zone en het versmallen van de kruising naar de Sterkenburg vanuit de Kasteellaan en deze terugbrengen van 4(!) banen nu naar 2. Dit fenomeen zal in alle aanpalende wijken moeten worden bekeken en aangepakt.	Schets ontwerp	Karel de Grotelaan	Sluipverkeer		Wij zullen deze opmerking meenemen in de uitwerking van het schetsontwerp van HOV4.	Ja in schets ontwerp

automatisch meegenomen in het ontwerp | aandachtspunt in vervolgproces | geen vervolg noodzakelijk

NR	Datum	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Verkeer hinder (trillingen, geluid, lucht-kwaliteit)	Kansen/ zorgen/op-merkingen	Reactie	Nader uit te werken in HOV4?
8	14-3-2024	Ik heb een vragen over appartement Jullie bouw maken voor huren? Als jullie bouw maken voor huren hoe wij kunt huren?	Definitief ontwerp	Kastelen-plein	Steden-bouwkundig		De gemeente werkt aan plannen voor de ontwikkeling van nieuwe woningen op het Kastelenplein. Daar is echter nog geen concreet plan voor. Binnenkort worden er bewonersbijeenkomsten georganiseerd om iedereen meer over de plannen te vertellen. Daarvoor ontvangt u binnenkort een uitnodiging. Ook kunt meer informatie vinden via: Eindhoven Zuidwest | Gemeente Eindhoven	Nee
9	29-3-2024	De goede keuze van tracé. Bij de vorige informatiebijeenkomst dacht ik al dat dit de beste route zou zijn.	Tracé keuze	Centrum	Verkeer ontwerp	Opmerkin-gen	Bedankt voor uw reactie en meedenken tijdens het proces.	Nee
10	29-3-2024	Aandacht voor zwakke fundering van huis Mauritsstraat i.v.m. tril/verzakking.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Opmerkin-gen	De gemeente neemt deze zorgen mee bij de verdere uitwerking van de ontwerpen. Trillingshinder ten gevolge van de aanleg van de busbaan wordt in de toekomst niet verwacht. Trillingen ten gevolge van wegverkeer kunnen worden veroorzaakt door zware brommende motoren en/ of door (zware) voertuigen die door oneffenheden in de weg trilling veroorzaken. De hoeveelheid verkeer kan de intensiteit van trillingen bepalen. De hoeveelheid verkeer op de wegvakken waar HOV4 wordt ingepast neemt af ten gevolge van de maatregelen uit het Masterplan Mobiliteit (zie ook www.eindhoven.nl/masterplanmobiliteit), waardoor trillingen verminderen. Voor de zware voertuigen doen we onderzoek naar de bodemgesteldheid en passen daar de constructie van de rijbaan op aan. Ook passen we een zo glad mogelijk wegdek toe om trillingen te beperken. Nadat er een schetsontwerp ligt, zal er een onderzoek uitgevoerd worden naar de mogelijke gevolgen.	Ja in voorlo-pig ontwerp
11	29-3-2024	Fundatie en trillingen is een aandachtspunt	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Opmerkin-gen	Zie vraag 10	Ja in voorlo-pig ontwerp
12	29-3-2024	Graag de ventweg op eerste deel Karel de Grotelaan dezelfde rijrichting laten om sluipverkeer te voorkomen	Schets ontwerp	Centrum	Sluipverkeer	Opmerkin-gen	In relatie tot het verkeerscirculatieplan bekijken wij de routering van het verkeer in het centrum en de omliggende wijken. Afhankelijk daarvan bekijken wij aanpassingen aan de ventweg op de Karel de Grotelaan. Nadere uitwerking en terugkoppeling volgt in het schetsontwerp fase.	Ja in schets ontwerp
13	29-3-2024	Morgen beginnen, busbaan graag in 2 richtingen op Vonderweg en Mauritsstraat	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Opmerkin-gen	Bedankt voor uw reactie en meedenken tijdens het proces. Wij nemen uw reactie mee tijdens het ontwerpen van het schets ontwerp	Nee

automatisch meegenomen in het ontwerp aandachtspunt in vervolgproces geen vervolg noodzakelijk

NR	Datum	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Verkeer hinder (trillingen, geluid, lucht-kwaliteit)	Kansen/ zorgen/op-merkingen	Reactie	Nader uit te werken in HOV4?
14	29-3-2024	Fietscursus voor expats organiseren	Algemeen	Centrum	Overig	Opmerkin-gen	Er zijn diverse initiatieven voor fietscursussen. Zie bijvoorbeeld: https://www.omroepbrabant.nl/nieuws/4442691/vrienden-beginnen-wielercafe-in-oude-kerk-we-gaan-expats-leren-fietsen	Nee
15	29-3-2024	Positief want minder auto's en meer OV vooruitgang voor economische groei	Tracé keuze	Centrum	Overig	Opmerkin-gen	Bedankt voor uw reactie en meedenken tijdens het proces.	Nee
16	29-3-2024	Veel meer OV fietsen	Algemeen	Centrum	Overig	Opmerkin-gen	De gemeente bepaald niet of er meer of minder OV fietsen worden gestald op het station. Hiervoor kunt u terecht bij de NS.	Nee
17	29-3-2024	Ik woon aan het begin van de Karel de Grotelaan. Ik hoop dat de ventweg ongewijzigd blijft i.v.m. de veiligheid (fietsers/parkeren)	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Opmerkin-gen	Zie vraag 12	Ja in schets ontwerp
18	29-3-2024	Graag dubbele busbaan zonder of zo min mogelijk auto's. Slechts voor bestemmingsverkeer	Tracé keuze	Centrum	Verkeer ontwerp	Opmerkin-gen	De busbaan passen wij zoveel mogelijk op bestaande infrastructuur in. Dit brengt beperkingen voor het overige verkeer met zich mee. Bij de uitwerking van het ontwerp wordt er zorgvuldig afgestemd met het verkeerscirculatieplan. Het verkeerscirculatieplan is erop gericht het doorgaande verkeer uit het centrum te halen waardoor er uitsluitend bestemmingsverkeer (waaronder bewoners/bezoekers/logistiek) van en naar het centrum rijdt. Bij de nadere uitwerking van het schetsontwerp zal aandacht zijn voor bestemmingsverkeer.	Ja in schets ontwerp
19	29-3-2024	Fijn als er minder doorgaand verkeer door het centrum komt. Wel graag aandacht voor bereikbaarheid door bewoners	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Opmerkin-gen	Zie vraag 18	Ja in schets ontwerp
20	29-3-2024	Stoplichten voor fietsers en voetgangers goed afstellen of niet doen.	Algemeen	Centrum	Overig	Opmerkin-gen	Bedankt voor uw opmerking. Dit zullen wij meenemen tijdens de uitvoering.	Ja in voorlo-pig ontwerp
21	29-3-2024	Passagiers bussen leeg na bushalte belastingdienst. Leeg i.v.m. Summa en belastingdienst	Tracé keuze	Centrum	Overig	Opmerkin-gen	Veel passagiers zullen de bestemming Summa college of belastingdienst hebben op dit moment. Met het doortrekken van de buslijn richting Veldhoven de Run zal het aantal reizigers met deze bestemming toenemen.	Nee
22	29-3-2024	HOV4 pas starten bij belastingkantoor en bij Vonderweg. Rest laten zoals het is.	Tracé keuze	Centrum	Verkeer ontwerp	Opmerkin-gen	De raad heeft bepaald hoe het tracé eruit gaat zien. Het tracé loopt van het busstation bij Eindhoven Centraal naar bedrijventerrein De Run in Veldhoven.	Nee
23	29-3-2024	Waar kunnen de bewoners uit de Mauritsstraat straks parkeren?	Schets ontwerp	Centrum	Parkeren	Vragen	Zie vraag 2	Ja in schets ontwerp

automatisch meegenomen in het ontwerp | aandachtspunt in vervolgproces | geen vervolg noodzakelijk

NR	Datum	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Verkeer hinder (trillingen, geluid, lucht-kwaliteit)	Kansen/ zorgen/op-merkingen	Reactie	Nader uit te werken in HOV4?
24	29-3-2024	Wordt Mauritsstraat één richting verkeer? Nu al weinig ruimte, zeker voor de fietsers.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Vragen	Momenteel zijn wij de verschillende varianten voor inpassing van de busbaan aan het inventariseren, voordat we deze met de buurt willen bespreken om alle consequenties (voor- en nadelen) in beeld te brengen en tot een weloverwogen schetsontwerp te komen. Eénrichtingsverkeer en fietsen zullen daarbij belangrijke aspecten vormen. Maar ook het voorkomen van sluip-verkeer is een belangrijk aandachtspunt. Zie ook vraag 4.	Ja in schets ontwerp
25	29-3-2024	Verzakking woningen bij verwijderen groenvoorziening thv Mecklenburgstraat	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Groen	Vragen	Wij verwachten geen verzakkingen wanneer groenvoorzieningen zouden moeten wijken voor de herinrichting van straten.	Nee
26	29-3-2024	Als reguliere bussen niet op HOV lijn mogen, gaan die dan via andere straten? Want dan een zorg	Tracé keuze	Centrum	Verkeer ontwerp	Vragen	Andere lijnbussen mogen ook gebruikmaken van de busbaan.	Nee
27	29-3-2024	Bereikbaarheid woningen Mauritsstraat voor bijvoorbeeld onderhoud aan huizen, hoe werkt dat? Ontheffingen?	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Vragen	We bekijken bij de verdere uitwerking van het schets-ontwerp welke mogelijkheden er voor laden, lossen, ver-huizen enzovoort kunnen worden ingepast. Zie ook vraag 2	Ja in schets ontwerp
28	29-3-2024	Nul meeting fundering Mauritsstraat?	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Vragen	Zie vraag 10	Ja in schets ontwerp
29	29-3-2024	Graag aantal bezoekersvergunningen behouden of uitbreiden voor Mauritsstraat	Schets ontwerp	Centrum	Parkeren	Vragen	We inventariseren op dit moment hoeveel parkeervergunningen eruit staan. Op dit moment zijn er nog verschillende mogelijkheden voor de inpassing. Zodra er een definitieve schets is gekozen, zal er nader gekeken worden wat dit betekent voor de parkeerbehoefte en de parkeervergunningen. Zie ook vraag 2.	Ja in schets ontwerp
30	29-3-2024	Eénrichtingsverkeer Mecklenburgstraat: hoe gaat de verkeersstroom lopen stad in/stad uit?	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Verkeer ontwerp	Vragen	Zie vraag 24	Ja in schets ontwerp
31	29-3-2024	Vergoeding schade tijdens werkzaamheden of daling woningwaarde?	Algemeen	Centrum	Steden-bouwkundig	Vragen	Voor schade ten gevolge van het project heeft de gemeente regelingen. Zie hiervoor de volgende website: https://www.eindhoven.nl/ondernemen/bedrijven/nadeelcompensatie	Nee
32	29-3-2024	Komt er een grote parkeergarage bij het belastingkantoor/ douane? Kunnen wijk bewoners daar ook parkeren zodat er minder auto's in de straat hoeven te staan. Meer ruimte voor groen en bewegen	Schets ontwerp	Centrum	Parkeren	Vragen	Zie vraag 2	Ja in schets ontwerp
33	29-3-2024	Kan Mauritsstraat afgesloten worden voor doorgaand verkeer? En Anna van Engeland/Willem de rijk één richtingsstraat worden?	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Vragen	Zie vraag 24	Ja in schets ontwerp

automatisch meegenomen in het ontwerp | aandachtspunt in vervolgproces | geen vervolg noodzakelijk

NR	Datum	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Verkeer hinder (trillingen, geluid, lucht-kwaliteit)	Kansen/ zorgen/op-merkingen	Reactie	Nader uit te werken in HOV4?
34	29-3-2024	Hoe gaat de flix-bus uit Mauritsstraat/Mecklenburgstraat/ Karel de Grotelaan geweerd worden? Deze kan/gaat waarschijnlijk de busbaan gebruiken.	Algemeen	Centrum	Overig	Vragen	Een busbaan is een rijbaan waarop het woord “BUS” of “LIJNBUS” is aangebracht. Wanneer het woord “BUS” is aangebracht mogen lijnbussen en andere autobussen ervan gebruik maken. Wanneer het woord “LIJNBUS” is aangebracht mogen alleen lijnbussen gebruik maken van deze rijbanen. In dit geval komt er lijnbus op de weg te staan. Dus in principe mag de flixbus hier geen gebruik van maken.	Nee
35	29-3-2024	In de Anna van Engelandstraat is het na een PSV wedstrijd ontzettend druk met autoverkeer. Hoe gaan jullie het PSV verkeer uit de stad (vonderkwartier/ Karel de Grotelaan) weren?	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Vragen	Tijdens het maken van de schetsontwerpen moet er getoetst worden of het ontwerp ook geschikt is op piek momenten zoals bij wedstrijden van PSV. Het weren van PSV verkeer is geen doelstelling van de inpassing van HOV4. Wel worden straten heringericht en wordt bijgedragen aan het instellen van het sectorenmodel voor verkeer, waardoor minder verkeer door het centrum rijdt. In de vervolgfase zal concreter worden hoe dit precies eruit komt te zien.	Ja in schets ontwerp
36	29-3-2024	Worden de HOV4 bussen echt elektrisch? Eerst zei men van niet nu hoor ik weer van wel?	Algemeen	Centrum	Overig	Vragen	Volgens het contract met de provincie moet busmaatschappij Hermes gedurende de looptijd van het contract alle bussen vervangen door Zero Emissie voertuigen. De inschatting is dat dit het geval is tegen de tijd dat HOV4 is gerealiseerd.	Nee
37	29-3-2024	Is nagedacht over de situatie als Wilhelminaplein is afgesloten i.v.m. evenement? Hoe kan je de wijk daar in of uit?	Algemeen	Centrum	Verkeer ontwerp	Vragen	Tijdens het maken van de schetsontwerpen moet er getoetst worden of het ontwerp ook geschikt op het moment dat er evenementen plaatsvinden. In de vervolgfase zal concreter worden hoe dit precies eruit komt te zien.	Ja in schets ontwerp
38	29-3-2024	Strijbos, plan dure huur. 37 stuks, 25 parkeerplekken. Deze doelgroep heeft meer auto's. Waar gaan deze heen?	Algemeen	Centrum	Parkeren	Vragen	De gemeente Eindhoven heeft een parkeernorm vastgesteld. Het project dient te voldoen aan deze parkeernota.	Nee
39	29-3-2024	Zebrapaden niet wenselijk op HOVas maar op de Heezerweg liggen ze ook bij de bushalte.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Vragen	Het toepassen van zebrapaden op het hov4 traject wegen we af op basis van de situatie en aantal voertuigbewegingen en aantal voetgangers. In de praktijk zal het toepassen van zebrapaden niet snel voorkomen.	Nee
40	29-3-2024	Hoe ziet Mauritsstraat eruit? Waar kan bijvoorbeeld thuiszorg/medewerker huisarts parkeren? Kan ik nog laden/lossen/taxi/verhuizen?	Schets ontwerp	Centrum	Parkeren	Vragen	Zie vraag 2 en 27	Ja in schets ontwerp
41	29-3-2024	Welke terrassen bedoelen jullie als jullie het hebben over terrassen op de Grote Berg?	Tracé keuze	Centrum	Overig	Vragen	De aanwezige terrassen op de stoep bij bestaande horeca-gelegenheden.	Nee

automatisch meegenomen in het ontwerp | aandachtspunt in vervolgproces | geen vervolg noodzakelijk

NR	Datum	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Verkeer hinder (trillingen, geluid, lucht-kwaliteit)	Kansen/ zorgen/op-merkingen	Reactie	Nader uit te werken in HOV4?
42	29-3-2024	Hoeveel bussen komen er per uur?	Algemeen	Centrum	Overig	Vragen	In het ambitiescenario voor 2040 is in de planstudie uitgegaan van 20 bussen per uur per richting. Maar dit is onder meer afhankelijk van de groei van het aantal reizigers en de capaciteit van de in te zetten bussen. Dit zal in een later stadium worden bepaald. De provincie gaat over de lijnvoering en zal tegen de tijd van ingebruikname de frequentie bepalen.	Nee
43	29-3-2024	Mecklenburg en Karel de Grotelaan zijn onderdelen van calamiteitenplan. Is dit gecheckt dat brandweer etc. nog steeds doorgang kan vinden?	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Vragen	De busbaan wordt straks ook gebruikt door calamiteitenvoertuigen/hulpdiensten.	Nee
44	29-3-2024	Parkeertekort in zijstraten Mecklenburgstraat, hoe lossen we dit op?	Schets ontwerp	Mecklenburgstraat	Parkeren	Vragen	Het parkeren in de zijstraten van de Mecklenburgstraat wordt niet gewijzigd door de inpassing van HOV4.	Nee
45	29-3-2024	Zorgen over de ontsluiting van de Bergen, met éénrichtingsverkeer op de Mauritsstraat en aanpassingen Wilhelminaplein.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Vragen	Op dit moment wordt er parallel aan dit project een verkeerscirculatieplan opgesteld voor het verkeer binnen de ring van Eindhoven. Dit gebeurt samen met de input vanuit dit project over de HOV4 en ook het project rondom het Wilhelminaplein. In het verkeercirculatieplan wordt rekening gehouden dat alle gebieden in Eindhoven goed ontsloten moeten zijn. Zie ook vraag 4.	Ja in schets ontwerp
46	29-3-2024	Inrichten verkeer, het ontbreken van een verkeercirculatieplan.	Algemeen	Centrum	Verkeer ontwerp	Vragen	Zie vraag 45 en 4	Ja in schets ontwerp
47	29-3-2024	Blokkades -? Als iemand moet laden en lossen en met calamiteiten?	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Vragen	Zie vraag 27	Ja in schets ontwerp
48	29-3-2024	Hoe zit het met ruimte voor verhuizen/verduurzamen/onderhoud past dat nog aan de Mauritsstraat?	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Vragen	Zie vraag 27	Ja in schets ontwerp
49	29-3-2024	Parkeerdruk in het Vonderkwartier neemt toe als de Mecklenburgstraat en de Mauritsstraat wordt ingericht.	Schets ontwerp	Centrum	Parkeren	Vragen	Zie vraag 2	Ja in schets ontwerp

automatisch meegenomen in het ontwerp aandachtspunt in vervolgproces geen vervolg noodzakelijk

NR	Datum	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Verkeer hinder (trillingen, geluid, lucht-kwaliteit)	Kansen/ zorgen/op-merkingen	Reactie	Nader uit te werken in HOV4?
50	29-3-2024	Bocht Mecklenburg, Mauritsstraat is/blijft levensgevaarlijk. Hoe denken jullie dat te omzeilen?	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Verkeer ontwerp	Vragen	De verkeersintensiteiten van en naar de binnenstad gaan in de toekomst sterk afnemen vanwege de plannen van het VCP, het verkeerscirculatieplan voor het centrum. Daarin is bepaald dat er plannen worden uitgewerkt, zodat er geen doorgaand verkeer meer in het centrum rijdt. In het VCP is gekozen voor een sectorenmodel voor het centrum binnen de ring. Dit betekent dat het centrum wordt opgedeeld in sectoren en verkeer dat een van de sectoren in rijdt alleen via dezelfde sector het centrum weer kan verlaten. De komende maanden wordt verder invulling gegeven aan de uitwerking van dit sectorenmodel. Daarmee zal het verkeer richting en vanuit het centrum afnemen. Ook zal de maxi-mumsnelheid op dit traject worden teruggebracht van 50 km/uur naar 30 km/uur. Ook dit zorgt voor meer verkeers-veiligheid. Tevens wordt er bij het inrichting ook rekening gehouden met nieuwe fietspaden en oversteekplaatsen voor zowel fietsers als voetgangers. De precieze invulling hiervan wordt bij het schets, voorlopige en definitieve ont-werpen bepaald. Op het ontwerp voeren wij een verkeers-veiligheid audit uit om verbeterpunten in het definitieve ontwerp te verwerken.	Ja in schets ontwerp
51	29-3-2024	Impact trillingen voor fundering.	Algemeen	Centrum	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Vragen	Zie vraag 10	Ja in voorlo-pig ontwerp
52	29-3-2024	Goede/veilige oversteekplekken realiseren op Vonderweg (Julianastraat/Wilhelminaplein) en op de Mecklenburgs-traat/Karel de Grotelaan)	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Kansen	Zie vraag 50	Ja in schets ontwerp
53	29-3-2024	Ik denk dat Mauritstraat en Mecklenburgstraat niet bere-kend zijn op HOV. Vanuit Vonderweg zou Willemstr.-> Jozef Eliasweg -> Willem de Rijkelaan -> Anna van Engeland-straat veel logischer zijn en net zo snel. Bovendien bedien je dan ook stadion en Summa college.	Tracé keuze	Centrum	Verkeer ontwerp	Kansen	De tracékeuze voor de Vonderweg Mauritsstraat is reeds in een eerder stadium gemaakt. Zie voor verdere toelichting vraag 4.	Nee
54	29-3-2024	Een tunnel van het station naar ASML	Tracé keuze	Centrum	Verkeer ontwerp	Kansen	Deze optie is met de afhandeling van de motie door het college op grond van een nader onderzoek niet realistisch geacht. Zie: https://raadsinformatie.eindhoven.nl/docu-ment/13831427/2#search=%22hov4%22	Nee
55	29-3-2024	Oversteekbaarheid	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Kansen	Zie vraag 52	Ja in schets ontwerp

automatisch meegenomen in het ontwerp | aandachtspunt in vervolgproces | geen vervolg noodzakelijk

NR	Datum	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Verkeer hinder (trillingen, geluid, lucht-kwaliteit)	Kansen/ zorgen/op-merkingen	Reactie	Nader uit te werken in HOV4?
56	29-3-2024	Geld vragen in Den Haag	Algemeen	Centrum	Overig	Kansen	Met het project Beethoven zijn er extra financiële middelen beschikbaar gekomen voor de mobiliteit in Eindhoven. We zullen in een vervolgstadium kijken of we dit geld kunnen gebruiken om het ontwerp van HOV4 en de langzaam ver-keersverbingen verder te verbeteren.	Nee
57	29-3-2024	Mecklenburg dichtmaken voor autoverkeer	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Kansen	Zie vraag 18	Ja in schets ontwerp
58	29-3-2024	Verbetering van groen voorzieningen i.p.v. verminderingen	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Groen	Kansen	Bij de inpassing van de busbaan wordt een integrale af-weging gemaakt, waarbij aspecten als verkeersveiligheid, water en afwatering, ondergrondse infrastructuur en groen en bomen worden meegewogen. Wij doen ons uiterste best om de busbaan in te passen met zoveel mogelijk behoud van groen en bomen. Als er bomen moeten wijken houden wij ons aan het bomenbeleid van de gemeente Eindhoven, waarin is opgenomen op welke manier kap van bomen moet worden gecompenseerd. Wanneer er bomen moeten worden gekapt wordt eerst gekeken of wij bomen in het project langs de HOV-route terug kunnen planten. Wanneer dit niet mogelijk is wijken we uit naar andere plekken in de gemeente. In het uiterste geval dient het project de compensatiewaarde van de bomen in het bomen compen-satiefonds te storten om te zorgen dat op een later moment bomen kunnen worden gecompenseerd. Naast het behoud van groen, proberen we ook groen toe te voegen aan delen die zich daarvoor lenen. Dit zal tijdens de schetsontwerpen verder uitgewerkt worden.	Ja in schets ontwerp
59	29-3-2024	Gevaarlijke verkeerssituatie met de bakfiets de Mecklen-burgstraat naar links oversteken. Met de HOV4 lijn wordt deze situatie nog gevaarlijker.	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Verkeer ontwerp	Kansen	Zie vraag 50	Ja in schets ontwerp
60	29-3-2024	Voorstel: HOV pas start na Hertog jan 1 laan naar zuiden	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Kansen	Om een snelle en comfortabele buslijn te maken dient de busbaan zoveel mogelijk gescheiden te liggen van ander verkeer. Per wegvak wordt bekeken wat de beste mo-gelijkheden zijn om de huidige infrastructuur hiervoor te benutten en de bereikbaarheid voor het overige verkeer te borgen. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp voor inpassing van de busbaan in deze straten wordt de buurt nauw betrokken. Uitnodigingen voor deze bijeenkomsten zullen binnenkort worden verstuurd.	Ja in schets ontwerp
61	29-3-2024	Tunnel onder kruispunt Mecklenburg/Mauritsstraat zodat bovengronds plek is voor fietsers, wandelaar en parkeren.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Kansen	Zie vraag 54	Nee

automatisch meegenomen in het ontwerp | aandachtspunt in vervolgproces | geen vervolg noodzakelijk

NR	Datum	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Verkeer hinder (trillingen, geluid, lucht-kwaliteit)	Kansen/ zorgen/op-merkingen	Reactie	Nader uit te werken in HOV4?
62	29-3-2024	Zebrapad: op Hertog Jan en Anna van Engeland. O.a. voor kinderen Troubadour. Dit is een wens.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Kansen	Zie vraag 50	Ja in schets ontwerp
63	29-3-2024	Er is al heel veel sluipverkeer in de Anna van Engeland-straat. HOV4 geeft kansen om dit sluipverkeer naar nul terug te brengen.	Schets ontwerp	Centrum	Sluipverkeer	Kansen	In relatie tot het verkeerscirculatieplan bekijken wij de routering van het verkeer in het centrum en de omliggende wijken. Ook wordt de maximum snelheid van het verkeer in de nieuwe ontwerpen meegenomen. Nadere uitwerking en terugkoppeling volgt in het schetsontwerp fase. Zie ook vraag 24	Ja in schets ontwerp
64	29-3-2024	Veilige fietspaden op de Mecklenburgstraat.	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Verkeer ontwerp	Kansen	Zie vraag 50	Ja in schets ontwerp
65	29-3-2024	Julianastraat + Willem de Zwijgerstraat geen toegang vanuit Mauritsstraat (woonerf). Enkel bestemmingsverkeer via Hagekampweg	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Kansen	Zie vraag 12 en 18	Ja in schets ontwerp
66	29-3-2024	Verkeer meer over de buitenring sturen en niet meer over Karel de Grotelaan en Mecklenburgstraat. I.v.m. luchtver-vuiling en file die er in de spits staat tussen binnenring en buitenring	Algemeen	Mecklen-burgstraat	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Kansen	Zie vraag 12 en 18	Ja in schets ontwerp
67	29-3-2024	Mauritsstraat sluiten voor autoverkeer	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Kansen	Zie vraag 4 en 18	Ja in schets ontwerp
68	29-3-2024	Groenere straten, minder auto's in de stad	Schets ontwerp	Centrum	Groen	Kansen	Zie vraag 4, 18 en 58	Ja in schets ontwerp
69	29-3-2024	Geef groen een belangrijke plek in de uitvoering van de HOV4 lijn.	Schets ontwerp	Centrum	Groen	Kansen	Zie vraag 58	Ja in schets ontwerp
70	29-3-2024	Doorkoppeling van de HOV lijnen (dus niet altijd op het station overstappen)	Algemeen	Centrum	Overig	Kansen	Met de aanleg van steeds meer HOV lijnen proberen we deze zoveel mogelijk met elkaar te verbinden. Het toekom-stig HOV-net is nader uitgewerkt in het Masterplan Mobili-teit 2050. Daarin is naast de radialen ook een tangentiele lijn aan de westzijde van Eindhoven opgenomen (Westtan-gent). De lijnvoering wordt door de provincie bepaald en zal na realisatie van HOV4 worden herzien.	Nee
71	29-3-2024	Willem de Zwijgerstraat richting Mauritsstraat afsluiten. Julianastraat richting Mauritsstraat afsluiten. Doorgang richting Prinsenhof open.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Kansen	Zie vraag 24	Ja in schets ontwerp
72	29-3-2024	Mensen uit de auto, meer fietsers/te voet. Schonere lucht, gezondere mensen.	Schets ontwerp	Centrum	Overig	Kansen	Bedankt voor uw reactie.	Nee
73	29-3-2024	HOV4 kan een verrijking zijn voor de stad. Indien goed uit-gevoerd kan het de verkeersdruk in de omliggende wijken verbeteren.	Algemeen	Centrum	Overig	Kansen	Zie vraag 4 en 18	Ja in schets ontwerp
74	29-3-2024	Binnenstad autovrij en fietsvriendelijk	Algemeen	Centrum	Overig	Kansen	Zie vraag 4 en 18	Ja in schets ontwerp

automatisch meegenomen in het ontwerp | aandachtspunt in vervolgproces | geen vervolg noodzakelijk

NR	Datum	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Verkeer hinder (trillingen, geluid, lucht-kwaliteit)	Kansen/ zorgen/op-merkingen	Reactie	Nader uit te werken in HOV4?
75	29-3-2024	Binnenstad meer autovrij	Algemeen	Centrum	Overig	Kansen	Zie vraag 4 en 18	Ja in schets ontwerp
76	29-3-2024	Zou mooi zijn als de binnenring autovrij gemaakt wordt.	Algemeen	Centrum	Overig	Kansen	Zie vraag 4 en 18	Ja in schets ontwerp
77	29-3-2024	Kan er een voetgangersstoplicht komen ter hoogte van de Emondstraat i.v.m. bereikbaarheid de Bergen zowel in als uit.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Kansen	Zie vraag 52	Ja in schets ontwerp
78	29-3-2024	Laat de bussen elkaar op 1 punt passeren. Zo kunnen de grootste knelpunten worden voorkomen (communicerende bussen)	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Kansen	Uitgangspunt voor het ontwerp HOV4 is vrij liggende bus infra in twee richtingen. Nadeel van 1 richting is dat bussen bij hoge intensiteit op elkaar moeten gaan wachten, wat de betrouwbaarheid nadelig beïnvloed. Aangezien het aantal bussen op HOV4 aanzienlijk is en in de toekomst naar ver-wachting groeit, wordt hiervoor niet gekozen.	Nee
79	29-3-2024	Als parkeerplaatsen verdwijnen in Mecklenburgstraat: waar gaan deze auto's parkeren? Dit wordt een groot probleem!	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Parkeren	Kansen	Zie vraag 2	Ja in schets ontwerp
80	29-3-2024	Zorgen bij verkeerscirculatieplan. Ook voor afwikkeling vanaf het Vonderkwartier naar MMC Veldhoven. Gaat nu via Vonderweg , zou naar links moeten	Algemeen	Centrum	Verkeer ontwerp	Kansen	Zie vraag 45	Ja in schets ontwerp
81	29-3-2024	De routing en verkeercirculatie in het Vonderkwartier zal bij beide tracé moeten worden aangepast. Hoe wordt dit in een nieuw plan vertaald?	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Kansen	Zie vraag 45	Ja in schets ontwerp
82	29-3-2024	Mecklenburgstraat te smal voor busbaan. Angst: Parkeer-tekort, trillingen oude huizen, bomen. We willen groen in de straat.	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Zorgen	Zie vraag 2, 10 en 58	Ja in schets ontwerp
83	29-3-2024	Trillingen: Anna van Engeland. Nu al last van zwaarder verkeer. Trillingen en daardoor scheuren in de muur. Door HOV4 wordt dit mogelijk erger.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Zorgen	Zie vraag 10	Ja in schets ontwerp
84	29-3-2024	Snelheid: meer verkeer door Anna van Engeland die niet lokale bestemmingen hebben, hebben over het algemene een hogere snelheid.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Zorgen	Zie vraag 63	Ja in schets ontwerp
85	29-3-2024	Er moet voorwaarden -> niet bestemmingsverkeer zorgt voor sluipverkeer en dat moet aangepakt worden voor Vonderkwartier.	Schets ontwerp	Centrum	Sluipverkeer	Zorgen	Zie vraag 63	Ja in schets ontwerp

automatisch meegenomen in het ontwerp | aandachtspunt in vervolgproces | geen vervolg noodzakelijk

NR	Datum	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Kansen/ zorgen/opmerkingen	Reactie	Nader uit te werken in HOV4?
86	29-3-2024	Mauritsstraat belangrijk: extra funderingsonderzoek. Huizen verzakken door doorlegging Gender destijds.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Zorgen	Zie vraag 10	Ja in schets ontwerp
87	29-3-2024	Sluipverkeer: Jan de. Oudestraat, Eliasweg, Anna van Engelangstraat richting Karel de Grotelaan.	Schets ontwerp	Centrum	Sluipverkeer	Zorgen	Zie vraag 63	Ja in schets ontwerp
88	29-3-2024	Mecklenburg en de hoek Maria Stuartstraat	Schets ontwerp	Mecklenburgstraat	Verkeer ontwerp	Zorgen	In het schets ontwerp wordt nadere uitwerking gegeven aan de kruising Mecklenburgstraat met Maria Stuartstraat	Ja in schets ontwerp
89	29-3-2024	Fundering en solderingen van de weg (huizen staan op de veengrond).	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Zorgen	Zie vraag 10	Ja in schets ontwerp
90	29-3-2024	De straat is te smal en aan de overkant ook, hoe past hier een busbaan in.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Zorgen	In het schets ontwerp wordt hier nadere uitwerking aan gegeven.	Ja in schets ontwerp
91	29-3-2024	De gemeente heeft in het verleden wel de burgers betrokken maar toch haar eigen plan getrokken.	Algemeen	Centrum	Overig	Zorgen	Tijdens het participatieproces wordt de input van de bewoners meegenomen in de integrale afweging. Het kan zijn dat sommige bewoners een ander voorkeurstracé hebben, maar dat uit de integrale afweging naar voren komt dat dit toch de beste tracé keuze is.	Nee
92	29-3-2024	Heel Mecklenburgstraat en Mauritsstraat zijn te klein voor de bus, levensgevaarlijk.	Tracé keuze	Centrum	Verkeer ontwerp	Zorgen	Zie vraag 50	Ja in schets ontwerp
93	29-3-2024	Hoe wordt de Mauritsstraat ontsloten als de Mecklenburgstraat voor beide HOV lijnen (uit en naar de stad) wordt uitgevoerd?	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Zorgen	Zie vraag 4 en 45	Ja in schets ontwerp
94	29-3-2024	Teveel parkeerplaatsen vervallen.	Schets ontwerp	Centrum	Parkeren	Zorgen	Zie vraag 2	Ja in schets ontwerp
95	29-3-2024	Fundering, trillingen en geluidsoverlast als bussen verkeer op 1,5 meter van de gevel rijden.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Zorgen	Zie vraag 10	Ja in schets ontwerp
96	29-3-2024	Toename sluipverkeer	Schets ontwerp	Centrum	Sluipverkeer	Zorgen	Zie vraag 63	Ja in schets ontwerp
97	29-3-2024	Mecklenburgstraat: wanneer parkeerplekken aan 1 kant verdwijnen, moeten bewoners aan de andere kant altijd de drukken (bus) baan oversteken. Veiligheid?	Schets ontwerp	Mecklenburgstraat	Parkeren	Zorgen	Zie vraag 50	Ja in schets ontwerp
98	29-3-2024	Fietsveiligheid Mauritsstraat/Mecklenburgstraat. Geen auto te gast. Ze rijden je van de fiets.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Zorgen	Zie vraag 50	Ja in schets ontwerp

automatisch meegenomen in het ontwerp | aandachtspunt in vervolgproces | geen vervolg noodzakelijk

NR	Datum	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Kansen/ zorgen/opmerkingen	Reactie	Nader uit te werken in HOV4?
99	29-3-2024	Funderingen zijn al heel erg zwak	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Zorgen	Zie vraag 10	Ja in schets ontwerp
100	29-3-2024	Bestemmingsverkeer (Charlotte van Bourbonhof) fietsveiligheid.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Zorgen	Zie vraag 50	Ja in schets ontwerp
101	29-3-2024	Laden en lossen aan de Mauritsstraat (aan de bergenkant)	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Zorgen	Zie vraag 27	Ja in schets ontwerp
102	29-3-2024	Bomen	Schets ontwerp	Centrum	Groen	Zorgen	Zie vraag 58	Ja in schets ontwerp
103	29-3-2024	De Willem de Rijkelaan is een onveilige straat waar veel kinderen moeten oversteken. Geen extra sluipverkeer.	Schets ontwerp	Centrum	Sluipverkeer	Zorgen	Zie vraag 63	Ja in schets ontwerp
104	29-3-2024	Parkeerdruk	Schets ontwerp	Centrum	Parkeren	Zorgen	Zie vraag 2	Nee
105	29-3-2024	Als bewoners van de wijk Vonderkwartier (Anna van Engeland) ervaren wij al veel verkeersdruk. Wij vrezen meer verkeersdruk als delen van het traject 1 richtings verkeer worden.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Zorgen	Zie vraag 2	Ja in schets ontwerp
106	29-3-2024	Parkeergelegenheid Mecklenburgstraat	Schets ontwerp	Mecklenburgstraat	Parkeren	Zorgen	Zie vraag 2	Ja in schets ontwerp
107	29-3-2024	Voorkom teveel sluipverkeer Palingstraat & Hoogstraat	Schets ontwerp	Centrum	Sluipverkeer	Zorgen	Zie vraag 63	Ja in schets ontwerp
108	29-3-2024	Gaan de bomen sneuvelen aan het begin van de Karel de Grotelaan. Ik hoop van niet.	Schets ontwerp	Karel de Grotelaan	Groen	Zorgen	Zie vraag 58	Ja in schets ontwerp
109	29-3-2024	Als de Mecklenburgstraat één richtingsverkeer wordt, dan zal de Anna van Engelandstraat enorm veel verkeerstoename zien. Graag aanpassingen aan Anna van Engelandstraat.	Schets ontwerp	Mecklenburgstraat	Sluipverkeer	Zorgen	Zie vraag 24 en 63	Ja in schets ontwerp
110		Bereikbaarheid fysiotherapie op de Mauritsstraat en bereikbaarheid de Bergen	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Zorgen	Zie vraag 18 en 27	Ja in schets ontwerp
111	29-3-2024	Snelheidscontroles Mecklenburgstraat	Algemeen	Mecklenburgstraat	Overig	Zorgen	Zie vraag 50	Ja in schets ontwerp
112	29-3-2024	Schade aan woningen door werkzaamheden en trillingen	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Zorgen	Zie vraag 10	Ja in schets ontwerp

automatisch meegenomen in het ontwerp | aandachtspunt in vervolgproces | geen vervolg noodzakelijk

NR	Datum	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Kansen/ zorgen/opmerkingen	Reactie	Nader uit te werken in HOV4?
113	29-3-2024	Sluipverkeer: Anna van Engeland. Nu al zorg met verkeer, hoeveelheid en snelheid. Veiligheid voor fietsers en voetgangers.	Schets ontwerp	Centrum	Sluipverkeer	Zorgen	Zie vraag 50 en 63	Ja in schets ontwerp
114	29-3-2024	Bereikbaarheid woningen bewoners.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Zorgen	Zie vraag 18	Ja in schets ontwerp
115	29-3-2024	Zorg voor meer groen op de Mauritsstraat, maar ook bereikbaarheid voor bewoners Mauritsstraat.	Schets ontwerp	Centrum	Groen	Zorgen	Zie vraag 58	Ja in schets ontwerp
116	29-3-2024	Door het zware verkeer, zorgen voor funderingen van de woningen aangrenzend aan bijv. Mauritsstraat.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Zorgen	Zie vraag 10	Ja in schets ontwerp
117	29-3-2024	Mauritsstraat: verzakkingen door zwaar bus verkeer.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Zorgen	Zie vraag 10	Ja in schets ontwerp
118	29-3-2024	Bang voor een gevaarlijke fietsstraat	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Zorgen	Zie vraag 50	Ja in schets ontwerp
119	29-3-2024	Mauritsstraat: te veel doorgaand verkeer, oorzaak moet aangepakt worden. Per straat verplicht omleiden.	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Zorgen	Zie vraag 18	Ja in schets ontwerp
120	29-3-2024	Afstand tussen weg en gevel	Schets ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Zorgen	Wij snappen uw zorg over de afstand tussen de weg en gevel op bepaalde punten van het tracé. Bij de schetsontwerpen zullen wij u meenemen hoe het er uit kan komen te zien. Wij hopen dat u in het vervolgtraject ook aanhaakt om samen te kunnen kijken hoe we de inpassing van de busbaan vorm kunnen geven.	Ja in schets ontwerp
121	29-3-2024	Zorgen over sluipverkeer Willen de Rijkelaan i.v.m. kinderen die vanuit Vonderkwartier naar Troubadour gaan.	Schets ontwerp	Centrum	Sluipverkeer	Zorgen	Zie vraag 24 en 63	Ja in schets ontwerp
122	29-3-2024	Kan de bushalte ter hoogte van de Julianastraat komen waardoor zowel Mauritsstraat als ook centrum via Wilhelminaplein bereikbaar is?	Schets ontwerp	Centrum	Overig	Zorgen	Bij de keuzes voor de posities van de haltes is rekening gehouden met halte afstanden die passen bij een hoogwaardig openbaar vervoer systeem. Dit betekent een halteafstand van circa 800 meter. Vooralsnog is er daarom een halte bij de Willemstraat voorzien. Hier is voldoende ruimte voor een goede inpassing. Dit is op beperkte afstand van de Julianastraat.	Nee
123	2-4-2024	fietspad Meerveldhovens weg ruim 2-zijdig maken. Voorkeur loopt uit via Hoogstraat	Schets ontwerp	Kastelenplein	Verkeer ontwerp	Opmerking	Dit zullen wij nader uitwerken in het schetsontwerp.	Ja in schets ontwerp

automatisch meegenomen in het ontwerp | aandachtspunt in vervolgproces | geen vervolg noodzakelijk

NR	Datum	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Verkeer hinder (trillingen, geluid, lucht-kwaliteit)	Kansen/ zorgen/op-merkingen	Reactie	Nader uit te werken in HOV4?
124	2-4-2024	1 richting van Veldhoven naar Eindhoven en dat je van EHV naar Veldhoven een andere weg moet vinden, of andersom	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Opmerking	Zie vraag 22	Nee
125	2-4-2024	Extra fondsen regio gebruiken om autoverkeer via onder-tunneling te geleiden. En busbaan bovengronds. Veel meer ritme om Hanevoet/Kastelenplein te integreren+ nieuw groen en voor iedereen snel OV.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Opmerking	Zie vraag 54, 56 en 58	Ja in schets ontwerp
126	2-4-2024	Fietspaden waar? Busbaan	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Opmerking	Zie vraag 50	Ja in schets ontwerp
127	2-4-2024	Fijn als de grote bomen langs de Meeveldhovense weg behouden kunnen blijven. Dit i.v.m. demping geluid, groen hoog beeld en vogels.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Groen	Opmerking	Zie vraag 58	Ja in schets ontwerp
128	2-4-2024	Luchtkwaliteit bij ondertunneling kan beter worden. Minder geluid.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Opmerking	Zie vraag 54	Ja in schets ontwerp
129	2-4-2024	Wijk Hanevoet i.v.m. participatie meenemen bij HTC ont-wikkeling	Tracé keuze	Kastelen-plein	Overig	Opmerking	Bedankt voor uw suggestie. Wij zullen de wijk Hanevoet ook meenemen tijdens de participatie over het tracé rond-om de HTC.	Ja in schets ontwerp
130	2-4-2024	Veel mensen uit Gestel werken niet bij ASML. Voor hun wordt de bereikbaarheid wel slechter	Tracé keuze	Kastelen-plein	Overig	Opmerking	De gemeente heeft een zorgvuldige afweging gemaakt voor de inpassing van de HOV4 op de Karel de Grotelaan/ Meerveldhoveneweg. Zie hiervoor ook de informatie op de projectwebsite www.eindhoven/hov4. Daarbij is rekening gehouden met de beleidsdoelstelling van het masterplan mobiliteit. Daarin zijn maatregelen opgenomen zoals het verminderen van doorgaand verkeer en het aantrekkelijker maken van gezonde mobiliteit zoals wandelen, fietsen en het optimaliseren van het openbare vervoer. En het realise-ren van mobiliteits hubs. Zie verder https://www.eindho-ven.nl/projecten/masterplan-mobiliteit	Nee
131	2-4-2024	Geluidswallen opnemen ter bescherming van wooncomfort omwonenden	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Opmerking	De gemeente neemt deze zorgen mee richting de schets ontwerpen. Nadat er een schetsontwerp ligt, zal er nader onderzoek worden uitgevoerd naar de gevolgen van dit ontwerp voor onder meer geluid en fijnstof. De hoeveelheid verkeer neemt in de toekomst door de maatregelen uit het Masterplan Mobiliteit af, waardoor het geluid en luchtver-vuiling vermindert. Uit onderzoek moet blijken of op het schetsontwerp nog aanvullende maatregelen nodig zijn. In-dien noodzakelijk worden deze maatregelen in het ontwerp nader uitgewerkt.	Ja in schets ontwerp

automatisch meegenomen in het ontwerp | aandachtspunt in vervolgproces | geen vervolg noodzakelijk

NR	Datum	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Verkeer hinder (trillingen, geluid, lucht-kwaliteit)	Kansen/ zorgen/op-merkingen	Reactie	Nader uit te werken in HOV4?
132	2-4-2024	Waarom ten koste van autoverkeer. Wordt het net zo'n puinhoop als in Woensel	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Overig	Opmerking	Er komen steeds meer mensen naar Eindhoven om hier te wonen en te werken. Deze groei biedt kansen, maar brengt ook een aantal opgaves met zich mee. Hoe zorgen we ervoor dat iedereen zich makkelijk en snel kan blijven verplaatsen? We willen hiervoor verschillende maatregelen nemen. Eén daarvan is de aanleg van een HOV-netwerk. Zo komt er een nieuwe verbinding van Eindhoven Centrum naar Veldhoven De Run. Bewoners en werknemers van nu en straks kunnen hier gebruik van maken, zo maken we belangrijke woon- en werklocaties in de regio beter bereikbaar.	Nee
133	2-4-2024	Optie 2 is ook beter voor de omwonende (minder lawaai) Bomenkap niet nodig	Tracé keuze	Kastelen-plein	Groen	Opmerking	Zoals op de bijeenkomst over de inpassing van HOV4 op de Karel de Grotelaan en Meerveldhovenseweg is aangegeven onderzoeken wij eerst de mogelijkheden voor inpassing van de optie met de busbaan aan de noordzijde en het verkeer aan de zuidzijde. Daarbij moeten wij minimaal aan de wettelijke normen voor geluid en fijnstof voldoen. Zoals op de bewonersbijeenkomst aangegeven verwachten wij tegen de zomer met meer informatie richting de omgeving te kunnen gaan. Wanneer deze optie niet inpasbaar blijkt kan worden terug gegrepen op de optie met gesplitste ligging van de busbaan en het autoverkeer. We houden u via de website www.eindhoven.nl/hov4 en wijkinformatiebrieven op de hoogte.	Nee
134	2-4-2024	snelheidsverminderden maatregelen: - geen rechte weg, - flitspaal voor Rood licht en snelheid, - drempels,- geluids-wallen A2/N2 bij uitbreiding.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Opmerking	Dank voor de suggesties. Deze worden in het schetsont-werp nader overwogen.	Ja in schets ontwerp
135	2-4-2024	Graag verdiepte ligging en voetgangersgebied a la Maas-tricht	Tracé keuze	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Opmerking	Zie vraag 56	Ja in schets ontwerp
136	2-4-2024	Niet te smal i.v.m. vrachtverkeer	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Opmerking	Bij het ontwerp wordt rekening gehouden met de ontwer-prichtingen van het CROW. Randvoorwaarde is dat het maatgevende voertuig van de hulpdiensten ter plekke moet kunnen komen.	Ja in schets ontwerp
137	2-4-2024	bussen HOV over roffart laten aansluiten doorlopen tot prof. Holstlaan	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Overig	Opmerking	Deze suggestie wordt meegenomen in de afweging voor het tracé richting HTCE.	Ja in schets ontwerp
138	2-4-2024	Waarom is er niet gekozen voor een ondergrondse metro of tram zoals in alle grote steden	Tracé keuze	Kastelen-plein	Overig	Opmerking	Er hebben studies plaatsgevonden naar lightrail, monorail, metro's, trams en treinstations. Vanwege budget, ver-voerwaarde en slechte inpassing in het centrum zijn deze vervoersvormen in de vorige fase afgevallen.	Nee
139	2-4-2024	Ondergrond voor auto, Kijk naar Maastricht	Tracé keuze	Kastelen-plein	Overig	Opmerking	Zie vraag 54	Nee
140	2-4-2024	is er ooit nagedacht over het tracé beemdstraat /CBR => Veldhoven. Daar ligt al een bus sluis bij het Viaduct	Tracé keuze	Kastelen-plein	Overig	Opmerking	Deze afweging is gemaakt, zie voor verdere toelichting vraag 4.	Ja in schets ontwerp

automatisch meegenomen in het ontwerp | aandachtspunt in vervolgproces | geen vervolg noodzakelijk

NR	Datum	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Verkeer hinder (trillingen, geluid, lucht-kwaliteit)	Kansen/ zorgen/op-merkingen	Reactie	Nader uit te werken in HOV4?
141	2-4-2024	Behoud van de bomen. Met name meerveldhovenseweg	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Groen	Opmerking	Zie vraag 58	Ja in schets ontwerp
142	2-4-2024	Gemist aanbod: boekenwinkel, cadeau's kopen en Etos. Frietbar waar wel ontmoetingen moet blijven	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	Opmerking	Het traject rondom de herontwikkeling van het Kastelen-plein wordt door andere projectleiders binnen de Gemeente Eindhoven opgepakt. Wij hebben uw suggestie/zorg naar hen toegestuurd. Meer informatie over dit traject kunt u vinden op: https://www.eindhoven.nl/stad-en-wonen/stadsdelen/stadsdeel-gestel/fijn-kastelenplein	Nee
143	2-4-2024	Bereikbaarheid Ridderzaal waarborgen	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Opmerking	Tijdens de schetsontwerpen is de ontsluiting van de bestaande wijken randvoorwaarde. In het vervolgtraject zullen wij u hier verder over informeren.	Ja in schets ontwerp
144	2-4-2024	Optie 2 is beter dan optie 3A	Tracé keuze	Kastelen-plein	Overig	Opmerking	Zie vraag 133	Ja in schets ontwerp
145	2-4-2024	Maak een NS station bij ASML	Tracé keuze	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Opmerking	Zie vraag 138	Nee
146	2-4-2024	Tijd voor Metro	Tracé keuze	Kastelen-plein	Overig	Opmerking	Zie vraag 138	Nee
147	2-4-2024	Waarom optie 2? (in de hand-out) Alleen om beter aan te sluiten bij Mecklenburgstraat ?	Tracé keuze	Kastelen-plein	Overig	Vragen	Zie vraag 133	Ja in schets ontwerp
148	2-4-2024	Waarom optie 2? (in de handhout) Woont er een wethouder in de Genderbeemd?	Tracé keuze	Kastelen-plein	Overig	Vragen	Zie vraag 133	Ja in schets ontwerp
149	2-4-2024	In Veldhoven zijn er meer rijbanen gekomen. In Eindhoven wordt het minder, hoe kan dit?	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Vragen	Zie vraag 4	Ja in schets ontwerp
150	2-4-2024	Bij een busbaan Noordzijde zal logischerwijs het tankstati-on vervallen. Komt dat elders terug?	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Vragen	Dit klopt inderdaad. We zijn op dit moment aan het onder-zoeken of het tankstation elders terug kan komen.	Ja in schets ontwerp
151	2-4-2024	Graag een fietspad naast de HOV-Lijn	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Vragen	Tijdens het maken van de schets ontwerpen zal gekeken worden naar de ligging van zowel de busbaan, autoweg, fietspad en voetgangerspad.	Ja in schets ontwerp
152	2-4-2024	Wie is de contactpersoon gehandicapten platform Eindho-ven? Graag naam en telefoonnummer	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	Vragen	Er zijn verschillende initiatieven om Eindhoven toegankelijk te houden en maken voor iedereen. Eén hiervan is www.eindhoventoegankelijk.nl. Op de website staan de contact-gegevens.	Nee
153	2-4-2024	Ik vraag me af hoe de busbaan vanaf Karel de Grotelaan naar de Noordzijde gaat en de aansluiting naar Roffert en HTC	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Vragen	Dit werken wij verder uit in het schetsontwerp en presente-ren wij u in de volgende bijeenkomst en op de website.	Ja in schets ontwerp
154	2-4-2024	Verkeer zijde zuid daar liggen scholen, graag groene ge-luidswal	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Vragen	Zie vraag 131	Ja in schets ontwerp

automatisch meegenomen in het ontwerp | aandachtspunt in vervolgproces | geen vervolg noodzakelijk

NR	Datum	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Verkeer hinder (trillingen, geluid, lucht-kwaliteit)	Kansen/ zorgen/op-merkingen	Reactie	Nader uit te werken in HOV4?
155	2-4-2024	Rijbanen tussen Kastelenplein tot aan viaduct Veldhoven. Wat kost het om die aan te passen?	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Overig	Vragen	Op dit moment zijn deze kosten nog niet op dit detail niveau in beeld gebracht. Na het uitwerken van het schetsontwerp wordt een kostenraming opgesteld voor het gehele tracé en zijn de aanlegkosten per tracé deel inzichtelijk.	Ja in schets ontwerp
156	2-4-2024	Hoeveel tijdswinst door HOV?	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	Vragen	De tijdswinst bedraagt ongeveer 7/8 minuten. Dit verschilt per tijdstip. In de spits is de tijdswinst groter gezien de bus niet meer in de file staat.	Nee
157	2-4-2024	Fietstunnel onder het Winkelcentrum?	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Vragen	Zie vraag 54	Ja in schets ontwerp
158	2-4-2024	Hoe wordt rekening gehouden met de mensen met Autis-me? Geluidsoverlast en Uitlaatgassen?	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Vragen	Zie vraag 131	Ja in schets ontwerp
159	2-4-2024	ASML- binnen een jaar nieuwe weg en aansluitingen op de N2. Waarom pas 2027 in Eindhoven?	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Vragen	De voorbereidingen voor de aanleg van HOV4 vragen zorg-vuldige afwegingen en planologische procedures die tijd kosten. Op grond daarvan is een globale planning gemaakt en kan naar verwachting in 2027 gestart worden met de aanleg.	Nee
160	2-4-2024	Is er aan de Zuidzijde een compensatie voor geluid en stank	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Vragen	Zie vraag 131	Ja in schets ontwerp
161	2-4-2024	Wanneer kunnen we een bezwaarprocedure starten?	Algemeen	Kastelen-plein	Overig	Vragen	Dit kan bij de ter inzage legging van het omgevingsplan. Naar verwachting is dit in 2025. Tijdens informatiebijeen-komsten en op de website van het project wordt u op de hoogte gesteld van een gedetailleerde planning.	Nee
162	2-4-2024	Blijft ontwerpsnelheid 50 km	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Vragen	Bij het ontwerpen wordt voor de Meerveldhovenseweg en de Karel de Grotelaan buiten de ring rekening gehouden met 50km/h. Tegelijkertijd wordt er geïnventariseerd om verschillende wegen naar 30km/h te krijgen.	Ja in schets ontwerp
163	2-4-2024	Hoe om te gaan met geluid langs de wijk Hanevoet? Evt. verdiepen?	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Vragen	Zie vraag 131	Ja in schets ontwerp
164	2-4-2024	Parkeeroverlast door bezoekers centrum EHV of ASML die gratis komen parkeren en hele dagen Kastelenplein bezet houden. Hoe gaan jullie dit tegen?	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Parkeren	Vragen	Bij de verdere uitwerking van de gebiedsontwikkeling van het Kastelenplein wordt bekeken wat de nut en noodzaak van een parkeerregime is voor dit gebied en de omgeving.	Nee
165	2-4-2024	Hoeveel groen verdwijnt er?	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Groen	Vragen	Zie vraag 58	Ja in schets ontwerp

automatisch meegenomen in het ontwerp | aandachtspunt in vervolgproces | geen vervolg noodzakelijk

NR	Datum	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Verkeer hinder (trillingen, geluid, lucht-kwaliteit)	Kansen/ zorgen/op-merkingen	Reactie	Nader uit te werken in HOV4?
166	2-4-2024	Is het aantal exacte auto's wat er nu rijdt geteld?	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Vragen	Ja zie de raadsinformatiebrief op de website onder het kopje 'waar vind ik meer informatie'. Dan is het de 'memo automobiliteit Karel de Grotelaan HOV4'.	Ja in schets ontwerp
167	2-4-2024	Blijven de fietspaden aan beide zijden van het Kastele-plein?	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Vragen	De exacte ligging van de fietsroutes wordt aan de hand van de inpassing van HOV4 (schetsontwerp) nader bekeken. Uitgangspunt is een passend fietsnetwerk dat alle wijken en voorzieningen optimaal verbind.	Ja in schets ontwerp
168	2-4-2024	hoe aansluiting op de N2/VHV en Centrum?	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Vragen	Dit werken wij verder uit in het schetsontwerp en presente-ren wij u in de volgende bijeenkomst/op de website.	Ja in schets ontwerp
169	2-4-2024	Schutting - geluidswal Meerveldhovense weg is echt aan vervanging toe.	Algemeen	Kastelen-plein	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Vragen	Zie vraag 131	Ja in schets ontwerp
170	2-4-2024	Is heel Gestel goed bereikbaar met de HOV4?	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Vragen	Gestel wordt beter bereikbaar met de HOV4. Er komt een snellere en hoog frequentere verbinding met zowel het centrum van Eindhoven als met Veldhoven de Run.	Nee
171	2-4-2024	Hoe wordt het van links naar Rechts en viceversa geregeld?	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Vragen	Tijdens de schetsontwerpen zal de inrichting van de wegen duidelijk worden. In het vervolgtraject zullen wij u hier verder over informeren.	Nee
172	2-4-2024	Dus er komen geen 2x2 banen auto's langs mijn tuin?	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Overig	Vragen	Er wordt op dit moment uitgegaan van 1 rijbaan voor auto's richting de stad en 1 rijbaan voor auto's richting Veldhoven.	Nee
173	2-4-2024	Verdubbeling verkeer aan de Meerveldhovense weg is een slechte zaak	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Vragen	Zie vraag 131	Ja in schets ontwerp
174	2-4-2024	Bij verkeer aan de Zuidzijde zowel heen en terug: Hoe komen bewoners met rollater/scootmobiel over? Zebrapad met stoplichten of ongelijkvloerse kruising? Laatste lijkt mij handiger.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Vragen	De langzaam verkeersroutes werken wij verder uit in het schetsontwerp en presenteren wij u in de volgende bijeen-komst/op de website.	Ja in schets ontwerp
175	2-4-2024	Getallen graag? "beste optie" overtuigt niet	Tracé keuze	Kastelen-plein	Overig	Kansen	Zie vraag 133	Nee
176	2-4-2024	Ga voor optie 2. Veruit de beste ook voor de toekomst indien het verkeer vast gaat lopen	Tracé keuze	Kastelen-plein	Overig	Kansen	Zie vraag 133	Nee
177	2-4-2024	Ten westen van de Ridderzaal ligt een braakliggend terrein. Daar zou een nieuwe P&R kunnen komen = minder verkeer in de stad.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Parkeren	Kansen	De locatie is bekend en er wordt gekeken of deze een rol moet en kan spelen bij de inpassing van HOV4.	Ja in schets ontwerp
178	2-4-2024	Bussen, auto's door tunnels. Fietsers en voetgangers bovenlangs	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Kansen	Zie vraag 56	Ja in schets ontwerp

automatisch meegenomen in het ontwerp | aandachtspunt in vervolgproces | geen vervolg noodzakelijk

NR	Datum	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Kansen/ zorgen/opmerkingen	Reactie	Nader uit te werken in HOV4?
179	2-4-2024	Voorbeeld nemen aan de A2 door Maastricht. Dan: - Minder geluid, meer ruimte voor groen/wonen	Schets ontwerp	Kastelenplein	Verkeer ontwerp	Kansen	Zie vraag 54	Ja in schets ontwerp
180	2-4-2024	Geluidswanden naast de woonwijken.	Schets ontwerp	Kastelenplein	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Kansen	Zie vraag 131	Ja in schets ontwerp
181	2-4-2024	fietstunnel weg, sociaal onveilig. Auto's en bussen onder, Fietsers en voetgangers boven	Schets ontwerp	Kastelenplein	Verkeer ontwerp	Kansen	Zie vraag 56	Ja in schets ontwerp
182	2-4-2024	Handige positie nieuwe oversteekpost voor voetgangers/ fietsers om kastelenplein beter bereikbaar te maken.	Schets ontwerp	Kastelenplein	Verkeer ontwerp	Kansen	Zie vraag 174	Ja in schets ontwerp
183	2-4-2024	Ook met auto veilig naar kastelenplein. Veel ouderen.	Schets ontwerp	Kastelenplein	Verkeer ontwerp	Kansen	De autobereikbaarheid van het Kastelenplein zal geborgd blijven.	Ja in schets ontwerp
184	2-4-2024	Fietstunnel overzichtelijk maken ('s avonds laat veilige gevoel) als wandelaar. (bus connectie Hanevoet)	Schets ontwerp	Kastelenplein	Verkeer ontwerp	Kansen	Zie vraag 50	Ja in schets ontwerp
185	2-4-2024	Roetmeting	Schets ontwerp	Kastelenplein	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Kansen	Zie vraag 131	Ja in schets ontwerp
186	2-4-2024	Tunnelbak aan weerszijde van het Kastelenplein	Schets ontwerp	Kastelenplein	Verkeer ontwerp	Kansen	Zie vraag 56	Ja in schets ontwerp
187	2-4-2024	Fietstunneltje behouden of ander vormgeving waarmee (jonge kinderen) zelfstandig en zonder kruisend van de drukke weg kunnen oversteken.	Schets ontwerp	Kastelenplein	Verkeer ontwerp	Kansen	Zie vraag 56	Ja in schets ontwerp
188	2-4-2024	Goede fietsstalling. (diefstalveilig)	Schets ontwerp	Kastelenplein	Overig	Kansen	Bedankt voor uw suggestie. Wij nemen dit mee richting de schets ontwerpen en bekijken dan per bushalte wat er aan faciliteiten geregeld moet worden.	Ja in schets ontwerp
189	2-4-2024	Waarom Centrum aanpassen duidelijk. Het waarom van het Kastelenplein niet. Wat als het Kastelenplein blijft zoals het is?	Tracé keuze	Kastelenplein	Verkeer ontwerp	Kansen	Het Kastelenplein blijft niet zoals die is. Naast de inpassing van de busbaan, vind hier een gebiedsontwikkeling plaats. Beiden vragen om een herinrichting van de openbare ruimte. De inpassing van de busbaan en het ombouwen van de Meerveldhovenseweg naar twee richting verkeer vraagt grote ingrepen, die uitgewerkt moeten worden in het schets ontwerp.	Nee
190	2-4-2024	Ik woon aan de Meerveldhovenseweg, daar is het al zo druk. Wij kunnen nu al niet rustig in de tuin zitten. Het wordt alleen maar erger.	Schets ontwerp	Kastelenplein	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Zorgen	Zie vraag 131	Ja in schets ontwerp

automatisch meegenomen in het ontwerp | aandachtspunt in vervolgproces | geen vervolg noodzakelijk

NR	Datum	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Kansen/ zorgen/opmerkingen	Reactie	Nader uit te werken in HOV4?
191	2-4-2024	Wat moeten wij in de wijk met de HOV4? Geen lust, wel last!	Tracé keuze	Kastelenplein	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Zorgen	Zie vraag 170	Nee
192	2-4-2024	Hoe blijft de bus bereikbaar vanuit het zuiden? De halte is nu al voor veel mensen te ver lopen.	Schets ontwerp	Kastelenplein	Verkeer ontwerp	Zorgen	Er komt een centrale halte aan de Karel de Grotelaan. In het ontwerp zal aandacht worden besteed aan het inpassen van goede loop- en fietsroutes naar de halte.	Ja in schets ontwerp
193	2-4-2024	Geluidsoverlast. Is dit volgens huidige norm?	Schets ontwerp	Kastelenplein	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Zorgen	Zie vraag 131	Ja in schets ontwerp
194	2-4-2024	Hoe komen wij als bewoners van het Kastelenplein bij een calamiteit veilig weg als er ook nog een 800 woningen bij gaan komen?	Schets ontwerp	Kastelenplein	Verkeer ontwerp	Zorgen	Bij de gebiedsontwikkeling van het Kastelenplein wordt aandacht besteed aan vluchtroutes voor bij calamiteiten. De busbaan kan in geval van calamiteiten door hulpdiensten worden gebruikt.	Nee
195	2-4-2024	Opstapplaatsen OV maar aan 1 kant, hoe wordt het voor de oudere geregeld in de wijk?	Schets ontwerp	Kastelenplein	Verkeer ontwerp	Zorgen	Zie vraag 192	Ja in schets ontwerp
196	2-4-2024	Als het niet werkt dan toch Bomenkap?	Schets ontwerp	Kastelenplein	Groen	Zorgen	Zie vraag 58	Ja in schets ontwerp
197	2-4-2024	Veel luchtverontreiniging van de snelweg! Extra nu door Hanevoet en Ooievaarsnest.	Schets ontwerp	Kastelenplein	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Zorgen	Zie vraag 131	Ja in schets ontwerp
198	2-4-2024	Betwijfel of er meer dan 2000 mensen dagelijks met de bus naar ASML gaan. Busbaan mijn inziens niet nodig.	Tracé keuze	Kastelenplein	Overig	Zorgen	Zie vraag 132	Nee
199	2-4-2024	Kastelenplein beter bereikbaar dan nu? Hoe dan oversteken met meer verkeer? Waar centrale bushalte?	Schets ontwerp	Kastelenplein	Verkeer ontwerp	Zorgen	Zie vraag 192	Ja in schets ontwerp
200	2-4-2024	Wij denken veel overlast te hebben van het autoverkeer en worden gedwongen om verder te lopen naar de bushalte.	Schets ontwerp	Kastelenplein	Verkeer ontwerp	Zorgen	Zie vraag 131	Ja in schets ontwerp
201	2-4-2024	de zon komt in de middag vanuit het zuiden als aan die kant een torenflat komt neemt die het zonlicht weg.	Algemeen	Kastelenplein	Overig	Zorgen	Zie vraag 142	Nee
202	2-4-2024	Wat zijn de hogere risico's van optie 3A t.o.v. optie 2?	Tracé keuze	Kastelenplein	Overig	Zorgen	Zie voor uitleg omtrent de risico's de 'afweging HOV4 Kastelenplein' op de website: https://raadsinformatie.eindhoven.nl/modules/8/Raadsinformatiebrieven/923629	Nee

automatisch meegenomen in het ontwerp | aandachtspunt in vervolgproces | geen vervolg noodzakelijk

NR	Datum	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Kansen/ zorgen/opmerkingen	Reactie	Nader uit te werken in HOV4?
203	2-4-2024	Overlast tijdens het bouwen	Schets ontwerp	Kastelenplein	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Zorgen	Voorafgaand aan de bouw wordt in beeld gebracht welke mogelijke hinder de omgeving zal gaan krijgen. In de plannen wordt deze hinder zoveel mogelijk beperkt. Enige hinder kunnen wij echter niet uitsluiten. Voorafgaand aan bouwwerkzaamheden wordt u tijdig geïnformeerd middels wijkinformatiebrieven.	Nee
204	2-4-2024	Voor de HOV-lijnen wordt "de spin" structuur aangehouden. Is het verstandig de lijnen alleen op het centrum te richten?	Tracé keuze	Kastelenplein	Overig	Zorgen	Zie vraag 70	Nee
205	2-4-2024	20 min lopen (flink tempo) naar een bushalte is niet leuk. Met een rollator 30 minuten. Hoezo openbaar vervoer?	Schets ontwerp	Kastelenplein	Verkeer ontwerp	Zorgen	Zie vraag 192	Ja in schets ontwerp
206	2-4-2024	Snelheid 30 km/uur, Luchtkwaliteit, Lawaai neemt toe, verdubbeling van het verkeer.	Schets ontwerp	Kastelenplein	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Zorgen	Zie vraag 131	Ja in schets ontwerp
207	2-4-2024	Als mensen een alternatieve route moeten zoeken en ze nemen dan op de snelweg een afslag eerder om via de Kasteelbaan de wijk te bereiken dan loopt het verkeer ook vast op de rotonde bij de Kasteellaan /Hurk	Schets ontwerp	Kastelenplein	Verkeer ontwerp	Zorgen	Vanuit het masterplan mobiliteit wordt er gekeken naar de functie van de ring en de radialen zoals Meerenakkerweg en Beemdstraat. De maatregelen vanuit het masterplan zijn erop gericht om de verkeersdruk in de spits te verminderen. Onder meer door fietsverkeer en OV gebruik te stimuleren. Mocht in de toekomst blijken dat de rotonde onvoldoende functioneert, zullen er aanvullende maatregelen genomen worden.	Nee
208	2-4-2024	Vrachtwagens moeten elkaar kunnen passeren. Vb: Ringweg gennerperparken te smal	Schets ontwerp	Kastelenplein	Verkeer ontwerp	Zorgen	Zie vraag 136	Ja in schets ontwerp
209	2-4-2024	Verkeersveiligheid? Dubbel zoveel auto's over 1 baan. Meer (geluids)overlast bij Zuidzijde.	Schets ontwerp	Kastelenplein	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Zorgen	Zie vraag 50 en 131	Ja in schets ontwerp
210	2-4-2024	Luchtkwaliteit , lawaai, trillingen en gezondheid	Schets ontwerp	Kastelenplein	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Zorgen	Zie vraag 10, 131	Ja in schets ontwerp
211	2-4-2024	ouderen die geen engels kunnen praten. ING pakketdienst ook in de ochtend bereikbaar	Algemeen	Kastelenplein	Overig	Zorgen	Wij hebben geen invloed op de medewerkers en openingstijden van ING. U kunt het beste uw zorgen bij de partij zelf uiten.	Nee
212	2-4-2024	Ik maak mij zorgen om de parkeergelegenheid bij het Winkelcentrum & gezondheidscentrum. Dat is nu soms al te klein, laat staan als er meer woningen komen.	Schets ontwerp	Kastelenplein	Parkeren	Zorgen	Zie vraag 164	Ja in schets ontwerp

automatisch meegenomen in het ontwerp | aandachtspunt in vervolgproces | geen vervolg noodzakelijk

NR	Datum	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Kansen/ zorgen/opmerkingen	Reactie	Nader uit te werken in HOV4?
213	2-4-2024	Geluidsoverlast banen verkeersauto aan Ooievaarsnest (geluidswal?)	Schets ontwerp	Kastelenplein	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Zorgen	Zie vraag 131	Ja in schets ontwerp
214	2-4-2024	De leefsituatie wordt er voor ons niet gezonder op. Bewoner Magerhorst.	Schets ontwerp	Kastelenplein	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Zorgen	Zie vraag 131	Ja in schets ontwerp
215	2-4-2024	Hoe kan ik op een driewieler veilig en prettig fietsen?	Schets ontwerp	Kastelenplein	Verkeer ontwerp	Zorgen	In de plannen worden de loop- en fietsroutes nader uitgewerkt. Hierover wordt u nader geïnformeerd via informatiebijeenkomsten en de website.	Ja in schets ontwerp
216	2-4-2024	geluidsoverlast? Is dit volgens huidige norm?	Schets ontwerp	Kastelenplein	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Zorgen	Zie vraag 131	Ja in schets ontwerp
217	2-4-2024	Hoe blijft het Kastelenplein bereikbaar vanuit de buurten in het zuiden als het verkeer 2-richting wordt over de Meerveldhovense weg? - Voetgangers -> ouderen en Slechtzienden?	Schets ontwerp	Kastelenplein	Verkeer ontwerp	Zorgen	Zie vraag 192	Ja in schets ontwerp
218	2-4-2024	Hoe worden de landelijke verkeersregels (beter/kloppend) uitgevoerd in de nieuwe plannen? Geautomatiseerd/Verplaatsen	Schets ontwerp	Kastelenplein	Verkeer ontwerp	Zorgen	Bij de volgende fases zullen de verkeersregels o.a. het uitgangspunt zijn tijdens het ontwerpen.	Ja in schets ontwerp
219	2-4-2024	Veilige en overzichtelijke voetgangersverbinding van halte Hanevoet. (nu nog onoverzichtelijk tunneltje).	Schets ontwerp	Kastelenplein	Verkeer ontwerp	Zorgen	Zie vraag 56	Ja in schets ontwerp
220	2-4-2024	Veel geluidsoverlast en fijnstof aan 1 kant van de wijk. Kant Ooievaarsnest/Hanevoet heeft ook Snelweg!	Schets ontwerp	Kastelenplein	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Zorgen	Zie vraag 131	Ja in schets ontwerp
221	2-4-2024	Van 4 naar 2 rijbanen. Waar gaat dit verkeer naar toe? Kan dat?	Tracé keuze	Kastelenplein	Verkeer ontwerp	Zorgen	Bij het verkeerscirculatieplan bekijken wij de routering van het verkeer in het centrum en de omliggende wijken. Nadere uitwerking en terugkoppeling volgt in het schetsontwerp fase. Het verkeerscirculatieplan is erop gericht het doorgaande verkeer uit het centrum te halen waardoor er uitsluitend bestemmingsverkeer (waaronder bewoners/ bezoekers/logistiek) van en naar het centrum rijdt. Dit geeft ook een afname van verkeer vanuit radialen richting het centrum zoals de Karel de Grotelaan en Meerveldhovenseweg. Hierdoor is het mogelijk om van 4 rijbanen naar 2 rijbanen voor autoverkeer te gaan. Zie ook vraag 130	Nee

automatisch meegenomen in het ontwerp | aandachtspunt in vervolgproces | geen vervolg noodzakelijk

NR	Datum	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Verkeer hinder (trillingen, geluid, lucht-kwaliteit)	Kansen/ zorgen/op-merkingen	Reactie	Nader uit te werken in HOV4?
222	2-4-2024	Van 4 rijbanen naar 2 rijbanen, terwijl je meerdere (800) woningen wil bouwen. Dit geeft naar mijn mening meer problemen.	Tracé keuze	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Zorgen	Zie vraag 221	Ja in schets ontwerp
223	2-4-2024	Wordt er ook gelet op (geluids)overlast tussen de A2/N2/ Veldhoven en Ulenpas/Bouvigne? Daar hebben wij al meer lawaai door de N2 aanleg & bomenkap. Straks nog meer?	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Zorgen	Zie vraag 131	Ja in schets ontwerp
224	2-4-2024	Veiligheid oversteken fietsers & voetgangers: 1) tunnel onder Kastelenplein wordt niet gebruikt -> onveilig gevoel. 2) Hard en door rood rijden bij gelijkwaardige kruising	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Zorgen	Zie vraag 50 en 52.	Ja in schets ontwerp
225	2-4-2024	Mijn voorkeur gaat uit naar een tweezijdig busbaan in het midden/langs het Kastelenplein a la Huizingalaan. Het ver-keer kan dan blijven zoals het nu is aan de Noordzijde rich-ting Veldhoven. Aan de zuidzijde richting Stad Eindhoven.	Tracé keuze	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Zorgen	Bij het maken van een integrale afweging is de voorkeurs-variant busbanen aan de noordzijde en overig verkeer aan de zuidzijde omdat: ▪ die route het beste aansluit bij de doelen van HOV4 (snel, hoogwaardig en betrouwbaar openbaar vervoer). ▪ die route de beste mogelijkheden geeft voor de (door) ontwikkeling van het Kastelenplein. ▪ die route het mogelijk maakt om het Kastelenplein beter te verbinden met de omliggende buurten. ▪ die route het mogelijk maakt om het historisch lint (de weg zoals die vroeger was) te herstellen ten noorden van het Kastelenplein. Zie ook vraag 130.	Nee
226	2-4-2024	Langzaam verkeer aan de Noordzijde? Onveilig/veel te vaak oversteken.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Zorgen	In de plannen worden de loop- en fietsroutes nader uitge-werkt. Hierover wordt u nader geïnformeerd via informatie-bijeenkomsten en de website. Op het ontwerp wordt een verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd.	Ja in schets ontwerp
227	2-4-2024	Hoezo is de route vastgesteld? Afweegkader klopt niet. 2x2 juiste oplossing. Noord verkeer, zuid bus	Tracé keuze	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Zorgen	Zie vraag 133	Nee
228	2-4-2024	Verdiepen van rijbanen (veiliger en vriendelijker)	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Kansen	Zie vraag 56	Ja in schets ontwerp
229	2-4-2024	Als bestuur van SBG zijn we van mening dat een ondertun-neling (liefst aan beide kanten) de enige oplossing is voor een veilige toegang tot het Kastelenplein en de aanslui-tende buurten, Genderbeemd en Hanevoet. Ook i.v.m. de ambities van het Kastelenplein om een meer eigentijds voorzieningennetwerk te creëren voor de gehele Gestelse Ontginning. Zeker nu er meer geld vrijkomt vanuit Rijk en ASML lijkt het ons HET moment om van deze omgeving weer een hoogwaardige leefomgeving te maken voor jong en oud.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Kansen	Zie vraag 56	Ja in schets ontwerp

automatisch meegenomen in het ontwerp | aandachtspunt in vervolgproces | geen vervolg noodzakelijk

NR	Datum	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Verkeer hinder (trillingen, geluid, lucht-kwaliteit)	Kansen/ zorgen/op-merkingen	Reactie	Nader uit te werken in HOV4?
230	4-4-2024	Is al bekend wanneer de HOV4 lijn van start gaat? En hoe heet deze lijn/welk nummer?	Algemeen	Centrum	Overig	Vragen	Er rijden nu al hoogfrequent bussen op dit traject, dus wachten op de aanleg van deze snelle busbaan is niet nodig. Voor het plannen van uw reis kunt u gebruik maken van de website www.9292ov.nl Ten aanzien van de planning verwachten we na planvorming in 2027 de eerste schop in de grond te zetten. Vervolgens leggen we per deeltraject het tracé aan, wat enkele jaren in beslag zal nemen. De oplevering van de gehele busbaan is nog niet exact gepland. Later dit jaar wordt een uitvoeringsplanning op hoofdlijnen uitgewerkt en kunnen we het jaar van eindoplevering beter inschatten. Een naam van de lijn is nog onbekend. Actuele informatie over het project is te vinden op www.eindhoven.nl/hov4	Nee
231	3-4-2024	Al eens gedacht aan een monorail in Eindhoven?	Algemeen	Centrum	Overig	Kansen	Er hebben studies plaatsgevonden naar lightrail en monorail. Vanwege budget, vervoerwaarde en slechte inpassing in het centrum is deze vervoersvorm in de vorige fase afgevallen.	Nee
232	2-4-2024	Met betrekking tot de voorkeursindeling hebben wij vooral de volgende zorgen: ▪ Dat de bussen alleen aan de Noordzijde zouden rijden maakt deze minder makkelijk toegankelijk voor de (oudere) bewoners aan de zuidzijde. ▪ De zuidzijde zal veel meer overlast van het verkeer ervaren in geluid, drukte en fijnstof! Het beste verdeeld is de 2e optie die is gekozen. Aan allebei de zijdes 1 busbaan en 1 autobaan. Dit heeft dan ook zeker onze voorkeur!	Tracé keuze	Kastelen-plein	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Zorgen	Zoals op de bijeenkomst over de inpassing van HOV4 op de Karel de Grotelaan en Meerveldhovenseweg is aangegeven onderzoeken wij eerst de mogelijkheden voor inpassing van de optie met de busbaan aan de noordzijde en het verkeer aan de zuidzijde. De toegankelijkheid van de openbare ruimte en het gebruik van de bus is een randvoorwaarde van het ontwerp. Ook moeten wij minimaal aan de wettelijke normen voor geluid en fijnstof voldoen. Zoals op de bewonersbijeenkomst aangegeven verwachten wij tegen de zomer met meer informatie richting de omgeving te kunnen gaan. Wanneer deze optie niet inpasbaar blijkt kan worden terug gegrepen op de optie met gesplitste ligging van de busbaan en het autoverkeer. We houden u via de website www.eindhoven.nl/hov4 en wijkinformatiebrieven op de hoogte.	Ja in schets ontwerp

automatisch meegenomen in het ontwerp | aandachtspunt in vervolgproces | geen vervolg noodzakelijk

NR	Datum	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Verkeer hinder (trillingen, geluid, lucht-kwaliteit)	Kansen/ zorgen/op-merkingen	Reactie	Nader uit te werken in HOV4?
234	4-4-2024	Bij deze een reactie op de vergadering 2/4 Kastelenplein t slot Als in september het gekozen tracé afb 2 Wordt gekozen ben ik een beetje gerustgesteld Daar ik lang mijn kant alleen bussen krijg Maaarr nog steeds bezorgd en verbaasd dat deze Plannen doorgaan i.v.m. het beruchte ASML Ik leef om te leven maar hier in Eindhoven gaat Steeds meer het onleefbare voor ASML neemt alles over en zal toch t.z.t. gaan Vertrekken wij zijn een klein land Met TE grote wensen aan Aanpassen aan je grote zou t moeten zijn Jammer Wat ik als argument heb Waarom niet kiezen voor de reeds bestaande hurk route ligt een dubbele weg heen en terug en aansluitend op naar a2 er wordt geen 3 tal woonwijken belast met stank en overlast ! Verder EIS ik geen bomenkap die er meer dan 50 jaar staan !!! dat kan echt niet! Enige zuur stof die we nog hebben in omgeving Er moet eerder groen bij!	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Groen	Zorgen	De tracékeuze is reeds in juni 2022 gemaakt, waarbij het Kastelenplein als route is aangewezen door de gemeente-raad. Enkel de keuze van het college van burgemeester en wethouders over de ligging van de bus ten opzichte van het overige verkeer is op 2 april aan de omgeving gepresen-teerd. De inpassing van de busbaan volgens de gekozen optie 3a wordt nu uitgewerkt in een schetsontwerp. Daarbij wordt getracht zo min mogelijk groen en bomen aan te tasten. De inpassing zal echter zeer waarschijnlijk wel ten koste van bomen gaan. Gemeente Eindhoven heeft groenbeleid, waarbij een compensatieverlichting geldt. Het project bekijkt daarbij eerst de mogelijkheden om bomen zoveel mogelijk in de omgeving van de kap terug te plaatsen. Wanneer dat onvol-doende lukt is compenseren binnen het project op andere plekken langs het tracé mogelijk. In het uiterste geval kan compensatiebudget in het bomencompensatiefonds worden gestort, waarmee bomen binnen de gemeente-grens van Eindhoven worden gepland. De exacte uitwer-king van het ontwerp met consequenties voor groen wordt de komende maanden uitgewerkt. Daarbij worden ook de compensatiemogelijkheden in beeld gebracht. De omge-ving wordt daar op een later moment over geïnformeerd via de website (www.eindhoven.nl/hov4) en wijkinformatie-brieven.	Ja in schets ontwerp

automatisch meegenomen in het ontwerp aandachtspunt in vervolgproces geen vervolg noodzakelijk

NR	Datum	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Verkeer hinder (trillingen, geluid, lucht-kwaliteit)	Kansen/ zorgen/op-merkingen	Reactie	Nader uit te werken in HOV4?
235	19-4-2024	1. Ik mis het onderwerp “verkeersveiligheid” bij de afwegingen tussen de verschillende alternatieve routes. Is er bij autoverkeer in 2 richtingen op de Meerveldhovenseweg ook gedacht aan toegenomen gevaarzetting voor overstekende voetgangers? Niet alleen bij de officiële oversteekplaatsen, maar ook bij de “olifantenpaadjes” bij o.a. de Aldi. Straks komt het gevaar van 2 kanten en het is niet te verwachten dat mensen lange omlooproutes gaan nemen, dat is in het verleden ook nooit gelukt. Nu ziet men dat naderend verkeer verderop voor ’rood” stopt, maar straks is het zo simpel niet meer. 2. Op de schetsen zie ik de beide alternatieve routes langs het Kastelenplein ingetekend, echter eindigen ze in het “luchtledige”. Hoe verlopen de aansluitingen in westelijke [Veldhoven] en oostelijke [centrum] richting? 3. Hoe is de rijbaanindeling op het traject Karel de Grotelaan van rotonde Rondweg tot Roffart/Kasteellaan? Wordt dat gelijkgetrokken met het traject over de Meerveldhovenseweg of moet het autoverkeer ‘stad-uit’dan ineens gaan ‘spookrijden’, wat zeer onlogisch en inconsequent is. 4. Komen er bij de kruisingen met VRI op de Meerveldhovenseweg ook extra matregelen om de veiligheid van overstekende fietsers en voetgangers te waarborgen? Momenteel wordt er al vaak door rood gereden, vooral bij kruising met Ulenpas, en straks gebeurt dat dus vanuit 2 richtingen. 5. Wordt er nog iets gedaan aan de tunnel onder Kastelenplein die Hanevoet met Genderbeemd verbindt? Vraag wijkagent, handhaving en buurtpreventie maar waarom dit nodig is. Het moet een veilige route voor o.a. basisschoolkinderen worden, zeker in de fase waarin scholen wegens toekomstige nieuwbouw tijdelijk in de andere wijk zitten.	Schets ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Vragen	**Reactie 1:** Bij de afweging van de alternatieven is verkeersveiligheid als criterium meegenomen. In bijlage 3.2 van beschikbare stukken is dit terug te lezen: Raadsinformatiebrief Tracékeuzes HOV4 centrum en Kastelenplein Gemeente Eindhoven. Dit is op een hoog abstractieniveau. In de nadere uitwerking van het schetsontwerp wordt de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid nader uitgewerkt. Ook wordt in een later stadium een verkeersveiligheidsaudit op het ontwerp uitgevoerd. **Reactie 2**: De verdere uitwerking van het schetsontwerp en de aansluiting op de infrastructuur aan beide zijden werken we in de komende weken nader uit. Wij verwachten nog voor de zomer een participatiebijeenkomst te kunnen organiseren met de omgeving. Binnenkort wordt de uitnodiging hiervoor verzonden. Ook via de website van het project kunt u de actualiteit van het project vinden: www.eindhoven.nl/hov4 **Reactie 3:** Voor de inpassing van de busbaan op de Karel de Grotelaan wordt momenteel een afweging voorbereid tussen een noordelijke ligging en een gesplitste ligging. Wij verwachten ook hiervoor nog voor de zomer een bijeenkomst te organiseren om de voor- en nadelen van deze varianten in beeld te brengen en tot een gewogen afweging te komen. **Reactie 4:** De nieuwe kruispunten van de Meerveldhovenseweg zullen van aangepaste verkeersregelingen worden voorzien, die de doorstroming voor alle weggebruikers zo optimaal mogelijk maakt en waarbij indien noodzakelijk extra maatregelen voor de verkeersveiligheid worden getroffen. Dit wordt aan de hand van een verkeersveiligheidscontrole bepaald in de nadere uitwerking van het schetsontwerp. **Reactie 5:** In de uitwerking van het schetsontwerp en het stedenbouwkundig plan voor het Kastelenplein wordt bekeken welke mogelijkheden er zijn voor inpassing en mogelijk aanpassing van de bestaande langzaam verkeerstunnel onder het Kastelenplein. Wanneer inpassing niet tot de gewenste situatie leidt wordt een alternatief uitgewerkt om tot goede ontsluiting van het Kastelenplein voor langzaam verkeer te zorgen, waarbij ook aandacht is voor het in stand houden van de doorgaande fietsroute door de wijken. "	Ja in schets ontwerp

automatisch meegenomen in het ontwerp | aandachtspunt in vervolgproces | geen vervolg noodzakelijk

NR	Datum	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Verkeer hinder (trillingen, geluid, lucht-kwaliteit)	Kansen/ zorgen/op-merkingen	Reactie	Nader uit te werken in HOV4?
236	22-4-2024	Goedemorgen, Ik lees nergens geen definitieve besluiten. Wanneer staan deze online ? Ik las ook dat je via deze mail kon vragen stellen en input geven. Op de Mecklenburgstraat zijn fietsen heel onveilig , ook al vaak ongelukken. Is daar aandacht voor ? Alsook wordt in de straat ontzettend hard gereden We waren al blij met de beslissing dat er binnenkort 30km/u wordt gereden. Deze info kregen we in januari, wanneer wordt dit ingezet ? En wat als de busbaan er komt, wordt dit dan terugge-draaid? Dank je wel	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Verkeer ontwerp	Zorgen	Op onze websites zijn de besluiten na te lezen over de routekeuze voor de inpassing van HOV4 in de Meck-lenburgstraat en de Mauritsstraat. Het besluit over de Mecklenburgstraat is al in juni 2023 genomen: https://eindhoven.raadsinformatie.nl/document/12733733/2#se-arch=%22hov4%22 . Het besluit over de inpassing van het tracé voor het centrum in de Mauritsstraat is onlangs door het college genomen:https://raadsinformatie.eindhoven.nl/modules/8/Raadsinformatiebrieven/923629. Op de website van ons project is de algemene informatie over de stand van zaken van het project HOV4 te vinden: https://www.eindhoven.nl/projecten/eindhoven-zuidwest/hov4-eindhoven-centrum-veldhoven-de-run In het ontwerpproces wordt goed bekeken of de verkeers-veiligheid van alle verkeersdeelnemers in de nieuwe situa-tie is geborgd. Dit gebeurt doordat ontwerpers de ontwer-prichtlijnen toepassen en er wordt een controle uitgevoerd door specialisten die zijn opgeleid om de verkeersveiligheid te toetsen. De inrichting naar een straat met een maximum snelheid van 30 km/uur helpt daarbij en wordt in het ont-werp als uitgangspunt meegenomen. Dit geldt straks naast het autoverkeer ook voor de bus.	Ja in schets ontwerp
237	7-5-2024	Er is nog geen besluit genomen over de aftakking richting de HTCE. De kans bestaat dus dat de aftakking langs de tennis- en padelvereniging ETV Volley komt (Locatellistraat) . Kunt u mij a.u.b. verder helpen aan informatie en de status van het proces belanghebbenden meenemen bij de besluit-vorming.	Trace keuze	HTC	Overig	Zorgen	We zijn hier volop mee bezig. Bij de behandeling van het voorkeurstracé in de gemeenteraad in 2023 is een amen-dement aangenomen om de ecologie mee te laten wegen in de afweging van dit deel van het tracé. Op grond daarvan onderzoeken we naast de route over de Roffart – Locatellis-traat – Dommeldal ook de route over de Roffart – Locatellis-traat – Prof Holstlaan. We bereiden een zorgvuldige keuze voor tussen deze twee alternatieven. Dit kost dus iets meer tijd dan eerder voorzien. Zo onderzoeken we de effecten op het gebruik de OV-lijn tussen de routes en is er ecologisch onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de inpassing van de busbaan. Ook bekijken wij de ruimtelijke conse-quenties op onder meer het groen en parkeren en globale kosten van beide alternatieven. Wij verwachten dat het college na de zomer een besluit neemt over de alternatieven, waarna we het resultaat en de afweging met de omgeving zullen delen. Te zijner tijd wordt de omgeving hierbij uitgenodigd.	Ja in schets ontwerp

automatisch meegenomen in het ontwerp | aandachtspunt in vervolgproces | geen vervolg noodzakelijk

NR	Datum	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Verkeer hinder (trillingen, geluid, lucht-kwaliteit)	Kansen/ zorgen/op-merkingen	Reactie	Nader uit te werken in HOV4?
238	7-5-2024	Wij vroegen ons af of het al bekend is hoe de Mecklen-burgstraat wordt ingericht. De huidige straat is te smal om in twee rijrichtingen nog een busbaan te maken en twee gescheiden fietspaden. Zal dit dan ten koste gaan van de trottoirs? Of wordt de straat eenrichtingsverkeer? Of is dat nog niet bekend? Dit konden we niet in de informatie terugvinden.	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Verkeer ontwerp	Vragen	Dat is nog niet bekend. Binnenkort worden bewoners uitgenodigd voor een bijeenkomst waar verschillende inrichtingsmogelijkheden worden gedeeld. Die hebben verschillende voor- en nadelen. We willen kijken welk alternatief het beste is en horen daarbij graag de mening van bewoners en belanghebbenden. Deze nemen we dan mee in de afweging om tot de definitieve keuze te komen. Direct omwonenden ontvangen binnenkort bericht.	Ja in schets ontwerp
239	7-5-2024	HOV4 zet het lokale busvervoer onder druk, minder halten = langere reisweg = minder reizigers.	Algemeen		Overig	Zorgen	Het kaartbeeld van de voorgenomen haltelocaties vormt het uitgangspunt voor de verdere uitwerking van de haltelocaties en -inpassing voor HOV4. Daarbij is de halte afstand voor HOV groter dan voor reguliere busdiensten, omdat deze bussen frequenter rijden en sneller zijn door de vrijliggende infrastructuur. De routekeuze die voor het centrum is gemaakt om via de Vonderweg (twee richtingen) te rijden zorgt ervoor dat we rond de kruising met de Willemstraat een haltepaar in kunnen passen. De Vonderweg is bij wedstrijden van PSV niet afgesloten en zorgt dus voor continuïteit in de dienstregeling. Ook bij wedstrijden. De halte bij het MMC wordt nader beschouwd bij het verdere ontwerp van HOV4. Verder worden de exacte locaties van de haltes nader uitgewerkt in het schetsontwerp en in de loop van dit jaar aan de omgeving gepresenteerd. Ook wordt bekeken wat dit voor bestaande haltes op het traject betekent. De keuzes voor de haltelocaties worden samen met de concessieverlener Provincie Noord Brabant en de huidige vervoerder Hermes afgestemd. De uiteindelijke dienstregeling en lijnvoering op de aan te leggen infrastructuur is geen onderdeel van het project en wordt door de Provincie Noord-Brabant als concessiehouder bepaald. Op de website www.hov4.nl wordt de laatste stand van zaken over het project gedeeld. Ook wanneer de omgeving weer bij de vervolgstappen voor het ontwerp wordt betrokken. Mocht u nadere informatie willen dan kunt u uiteraard contact opnemen.	Ja in schets ontwerp

automatisch meegenomen in het ontwerp | aandachtspunt in vervolgproces | geen vervolg noodzakelijk

NR	Datum	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Verkeer hinder (trillingen, geluid, lucht-kwaliteit)	Kansen/ zorgen/op-merkingen	Reactie	Nader uit te werken in HOV4?
240	13-4-2024	Er staat dat de route nu definitief is en dat t.h.v. het Kastelenplein is gekozen voor de variant waarbij de bus in twee richtingen ten noorden van het Kastelenplein rijdt. Wat ik mis, is wat dit betekent voor het tracé op de rest van de Karel de Grotelaan tot aan de Mecklenburgstraat. Komt hier de bus ook aan één kant (noordkant) of wordt hier de aanbeveling voor een middenligging uit het rapport gevolgd? En is al bekend welke variant het wordt bij de kruising met de Ring?	Schets ontwerp	Mecklen-burgstraat	Verkeer ontwerp	Vragen	We begrijpen de vraag over de inpassing van de busbaan op de Karel de Grotelaan. Momenteel werken we de alternatieven voor de inpassing op dit deel van het tracé verder uit. De keuze is inderdaad een middenligging of noordelijke wegvak in twee richtingen. We bekijken de voor- en nadelen van deze varianten over het totale tracé van de Tinelstraat tot en met Mecklenburgstraat. De kruising met de ring maakt onderdeel uit van dit tracé. De afweging en schetsontwerpen presenteren we naar verwachting nog voor de zomer op een bewonersbijeenkomst. Uitnodigingen daarvoor worden binnenkort naar de omgeving verzonden. Ook zal de informatie online beschikbaar worden gesteld om iedereen op de hoogte te brengen van de afweging en een reactie te kunnen geven. Met de reacties bereiden we een definitieve keuze voor.	Ja in schets ontwerp

automatisch meegenomen in het ontwerp | aandachtspunt in vervolgproces | geen vervolg noodzakelijk