

Nota van zienswijzen					
Gemeentelijke Verkeers- en VervoersPlan (GVVP)					
geanonimiseerd					
Ontwerp GVVP heeft ter inzage gelegen:					
13 mei t/m 24 juni 2019					
Volgnr	Herkomst indiener	betreft wijk/straat / onderdeel	zienswijze	GVVP wel/niet aanpassen	argumenten
1	Sint Severinuslaan	1. Zeelst/Julianastraat-Peter Zuidlaan 2. Zeelst/Heuvelstraat	1. Er rijdt nog steeds doorgaand verkeer door de Heuvelstraat. In het GVVP staat dat het belangrijk is dat verkeer rijdt waar het moet rijden, dus gaat doorgaand verkeer door centrum- en woongebieden. Maak na de Uilenburg een knip in de Heuvelstraat, met een busbaan voor bussen en pakketbezorgers. Laat bestemmingsverkeer via Uilenburg rijden. 2. Maak de Julianastraat geschikt voor alle verkeer en verbind die met de Peter Zuidlaan, voor de veiligheid en leefbaarheid van Zeelst.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	In het GVVP staat inderdaad het uitgangspunt om doorgaand verkeer zoveel mogelijk om centrumgebieden en woongebieden heen te leiden. Voor Zeelst is mede daarom in het GVVP een onderzoek opgenomen om te kijken of de doorverbinding Peter Zuidlaan-Julianastraat zorgt voor minder verkeer in de kern van Zeelst. De Heuvelstraat blijft een functie voor de ontlasting van Zeelst houden (erftoegangsweg plus). Uw suggestie voor een knip in de Heuvelstraat nemen wij daarom niet over. Wel wordt de Heuvelstraat, na een herinrichting in de toekomst, 30 km/uur.
2	Buizerd	Helkant-De Kelen/Buizerd	Het rapport is niet concreet en transparant. Vrijwel alleen ambtelijke tekst. Wat gebeurt met de verharding, de inrichting en de verkeersintensiteit? Hoe is omgegaan met eerder ingebrachte zienswijzen? Tenslotte een vierde opmerking over het rapport: a) herkenbaarheid van de weg kan ook door middel van verkeersborden en belijning, b) u wilt nu vastgelegd hebben dat de Buizerd een gesloten verharding blijft houden, c) benamingen ETW en ETW + veranderen naar bijvoorbeeld 'binnenwegen' en 'wijkontsluitingswegen', d) de wegen Helkantsbeaan en Sint Jorisstraat zijn niet meer van deze tijd. Deze wegen zijn opnieuw vergeven in het GVVP. Autoverkeer van en naar RKVVO en BIO zouden niet over deze wegen mogen rijden.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Geprobeerd is om het rapport beter leesbaar te maken. Helaas ontkomen we soms niet aan technische termen. De ingebrachte zienswijzen op het eerdere concept-GVVP zijn formeel niet meer aan de orde. Het eerdere concept is teruggetrokken en er is een nieuw concept voor in de plaats gekomen. Alle benodigde procedures zijn daarbij opnieuw doorlopen. Betreft verharding en inrichting van wegen laat het GVVP dit veelal open. Als de herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samspraaktraject gestart. Daarin komen inrichting en verharding aan de orde. Ingaand op uw vier punten: a) uit ervaring blijkt dat alleen werken met verkeersborden en belijning (veel) minder effectief is voor het beoogde verkeersgedrag dan het eenduidig inrichten van een weg, b) zoals eerder aangegeven, als de herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samspraaktraject gestart. Daarin komt de inrichting en verharding aan de orde, c) de benamingen ETW en ETW+ houden wij aan omdat ETW een landelijk gebruikte term is, d) Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid, en de belangrijkste kaders daarbij. Het is niet de bedoeling, en ook ondoelmatig, om op iedere weg/situatie in te gaan. Bovendien zijn de Helkantsbeaan en Sint Jorisstraat tijdens de klankbordgroepbijeenkomsten niet als onderwerp benoemd.
3	Christiaansdreef	Zeelst/Julianastraat-Peter Zuidlaan	U heeft bezwaar tegen het onderzoek naar de ontsluiting Julianastraat-Peter Zuidlaan. Doorgaand verkeer zoveel mogelijk buiten de woonwijken houden. Door de verbinding Julianastraat-Peter Zuidlaan te maken, wordt echter meer verkeer hier naartoe geleid. ASHL moet voor het gemotoriseerde verkeer een alternatief bedenken. Aan de Hagendoreseweg ligt onder andere Kaboutorp en voetbalvereniging Una. Oversteken van de Hagendoreseweg wordt door het toenemende verkeer zeer gevaarlijk. Aandacht voor de vaak hoge snelheden op de Hagendoreseweg en de vele in- en uitritten aan deze weg.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	In het GVVP is een onderzoek opgenomen naar nut en noodzaak van een mogelijke doorverbinding van de Peter Zuidlaan-Julianastraat. Afhankelijk van de uitkomst van het onderzoek wordt bekeken of de doorverbinding maatschappelijk en economisch haalbaar is en in de omgeving van Zeelst. Ook wordt in dat onderzoek bekeken wat de verkeerskundige gevolgen van een mogelijke doorverbinding zijn voor de Hagendoreseweg. In uw zienswijze lijkt u erop te duiden dat wellicht een aansluiting voor gemotoriseerd verkeer gerealiseerd wordt tussen de Julianastraat en de Ruin 1100. Op dit moment is daar geen plan van tevoren te geven, want de verkeerskundige consequenties van een mogelijke aansluiting Julianastraat-De Ruin 1100 is een variant in het onderzoek. Verder heeft u zorgen over de overstekbaarheid van de Hagendoreseweg, met name vanwege hoge snelheden en toename van verkeer. In de modules Veiligheid en Leefbaarheid is zeker aandacht voor snelheid en verkeersgedrag.
4	Belangenvereniging	module Fiets	De beschreven omvangrijke uitbreiding van het fietsnetwerk in de komende jaren is voor de Fietsersbond belangwekkend en juist u toe. U mist in het plan uitlag over de bewegwijzering (wayfinding) van het reeds bestaande fietsnetwerk. Dit zet Veldhoven voor fietsend Nederland op de kaart.	Hede naar aanleiding van uw zienswijze hebben wij het GVVP aangepast.	Omdat in het Maatregelenpakket Brainportregio Eindhoven inderdaad gesproken wordt over fietsbewijzering (wayfinding), wordt een tekstpassage in het GVVP opgenomen over fietsbewijzering onder de module Fiets.
5	Wijkplatform of Dorpsvereniging	Oerle	Een zevental aandachtspunten op volgorde van prioriteit: 1) snelle uitvoering verkeersveilige 30 km-zones St. Janstraat, Oude Kerkstraat en Zandvoortseweg 2) melden van onveilige situaties en groot belang aan verkeersveiligheid 3) wat doet u met de reacties over doorgaand verkeer Zandvoortseweg 4) 30% minder geluidsoverlast en verbetering luchtkwaliteit Eindhoven Airport. Graag ziet u in Oerle meestsystemen voor luchtkwaliteit en geluid 5) vraagafhankelijk vervoer juist u toe en vindt u een grote kans 6) deelauto's en elektrische auto's ondersteunt u 7) toegankelijkheid voetpaden en recreatieve voetpaden. U wilt graag een inventarisatie om voetpaden en gebouwen in Oerle beter toegankelijk te maken. Ook wilt u veilige doorsteken over de Oersebaan aanleggen en verbeteringen aanbrengen in de wandelroutes.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Per aandachtspunt volgt hieronder onze reactie: 1) Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Uitvoeringsplanningen uitvoeringsaspecten maken daarom geen onderdeel uit van het GVVP. 2) Goed om te vernemen dat u daarin een rol als Dorpsvereniging ziet. Gezamenlijk kunnen we bijvoorbeeld bij meldingen bekijken hoe we het beste hiermee kunnen omgaan. 3) wij laten u te zijner tijd weten wat wij met de reacties vanuit Zandvoortseweg/gedaan hebben. 4) Eindhoven Airport maakt geen onderdeel uit van het GVVP. Eind juni j.l. hebben wij u geïnformeerd over uw vraag met betrekking tot mogelijke meestsystemen in Oerle. 5) De 'Smart Mobility en Mobility as a Service' ontwikkelingen blijven wij volgen. Als u zelf suggesties heeft, willen wij daar graag mee u over meedelen. 6) Goed om te vernemen dat u dit ondersteunt. 7) Een initiatief voor een inventarisatie van de voetpaden en gebouwen ligt naar onze mening bij u. Wij vernemen graag van u waar de toegankelijkheid tekort schiet. Die locatie(s) bekijken we dan en verbeteren we, indien nodig. Ook gaat het over recreatieve paden in Hoopackers, waar u zorgen over de toegankelijkheid/openbaarheid gemaakt heeft. Recreatieve voetpaden maken geen onderdeel van het GVVP uit. Wij nemen na de zomervakantie contact met u op welke rol wij als gemeente zien ten aanzien van uw vraag.
6	Pastorieaan	Veldhoven-Dorp/Pastorieaan	Pastorieaan zo spoedig mogelijk afficheren als 30 km-zone door middel van het plaatsen van borden. Ook een verbodsbord voor doorgaand vrachtkverkeer ('uitsluitend bestemmingsverkeer'). Dit in verband met de afnemende luchtkwaliteit, de toegenomen geluidsoverlast en verbetering van de verkeersveiligheid. Tenslotte het verzoek om actieve handhaving van de snelheid en het verbod voor doorgaand vrachtkverkeer.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Uit ervaring blijkt dat alleen werken met verkeersborden en belijning (veel) minder effectief is voor het beoogde verkeersgedrag dan het eenduidig inrichten van een weg. Daarom is het wenselijk om pas na herinrichting over te gaan tot een veranderd snelheidsregime. Instellen van wel of geen verbod voor doorgaand vrachtkverkeer (geslotenverklaring) is te veel detailniveau voor het GVVP. Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Verkeerskundig wordt geadviseerd terughoudend om te gaan met geslotenverklaringen. Er zitten namelijk voordelen aan, maar ook nadelen. Ook blijft de Pastorieaan een ontsluiting voor Veldhoven-Dorp houden (erftoegangsweg plus), waardoor een geslotenverklaring niet voor de hand ligt.
7	Christiaansdreef	Zeelst/Julianastraat-Peter Zuidlaan	U vreest dat als de verbinding Julianastraat-Peter Zuidlaan gerealiseerd wordt, het verkeer op de Hagendoreseweg enorm toeneemt. Nadelen van deze verkeersaanname is een flinke toename van verkeerslawaai en vervuiling. Stimuleer bedrijven meer gebruik te maken van pendelbussen voor hun personeel. Laat personeel op P+R Meerhoven parkeren. Daar is ook ruimte om het parkeren aan de zuidzijde uit te breiden.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	In het GVVP is een onderzoek opgenomen naar nut en noodzaak van een mogelijke doorverbinding van de Peter Zuidlaan-Julianastraat. Afhankelijk van de uitkomst van het onderzoek wordt bekeken of de doorverbinding maatschappelijk en economisch haalbaar is en in de omgeving van Zeelst. Ook wordt in dat onderzoek bekeken wat de verkeerskundige gevolgen van een mogelijke doorverbinding zijn voor de Hagendoreseweg. Het Maatregelenpakket Brainportregio Eindhoven is juist een voorbeeld van maatregelen om overheden en bedrijfsleven te verbinden op een slimme manier van en naar het werk te krijgen. Nadrukkelijk wordt ingezet op fiets, collectief en openbaar vervoer. Uw suggestie om P+R Meerhoven als parkeerplaats voor werknemers te gebruiken (zogenaamde 'hub'-locatie), om vanuit daar met pendelbussen naar de werklocatie te reizen, wordt momenteel onderzocht in het Maatregelenpakket.
8	Pastorieaan	Veldhoven-Dorp/Pastorieaan	Pastorieaan zo spoedig mogelijk afficheren als 30 km-zone door middel van het plaatsen van borden. Ook een verbodsbord voor doorgaand vrachtkverkeer ('uitsluitend bestemmingsverkeer'). Dit in verband met de afnemende luchtkwaliteit, de toegenomen geluidsoverlast en verbetering van de verkeersveiligheid. Tenslotte het verzoek om actieve handhaving met radarcontroles en waarschuwingssystemen.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Uit ervaring blijkt dat alleen werken met verkeersborden en belijning (veel) minder effectief is voor het beoogde verkeersgedrag dan het eenduidig inrichten van een weg. Daarom is het wenselijk om pas na herinrichting over te gaan tot een veranderd snelheidsregime. Instellen van wel of geen verbod voor doorgaand vrachtkverkeer (geslotenverklaring) is te veel detailniveau voor het GVVP. Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Verkeerskundig wordt geadviseerd terughoudend om te gaan met geslotenverklaringen. Er zitten namelijk voordelen aan, maar ook nadelen. Ook blijft de Pastorieaan een ontsluiting voor Veldhoven-Dorp houden (erftoegangsweg plus), waardoor een geslotenverklaring niet voor de hand ligt.
9	Pastorieaan	Veldhoven-Dorp/Pastorieaan	Pastorieaan zo spoedig mogelijk afficheren als 30 km-zone door middel van het plaatsen van borden. Ook een verbodsbord voor doorgaand vrachtkverkeer ('uitsluitend bestemmingsverkeer'). Dit in verband met de afnemende luchtkwaliteit, de toegenomen geluidsoverlast en verbetering van de verkeersveiligheid. Tenslotte het verzoek om actieve handhaving van de snelheid en het verbod voor doorgaand vrachtkverkeer.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Uit ervaring blijkt dat alleen werken met verkeersborden en belijning (veel) minder effectief is voor het beoogde verkeersgedrag dan het eenduidig inrichten van een weg. Daarom is het wenselijk om pas na herinrichting over te gaan tot een veranderd snelheidsregime. Instellen van wel of geen verbod voor doorgaand vrachtkverkeer (geslotenverklaring) is te veel detailniveau voor het GVVP. Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Verkeerskundig wordt geadviseerd terughoudend om te gaan met geslotenverklaringen. Er zitten namelijk voordelen aan, maar ook nadelen. Ook blijft de Pastorieaan een ontsluiting voor Veldhoven-Dorp houden (erftoegangsweg plus), waardoor een geslotenverklaring niet voor de hand ligt.
10	Sondervick	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels erftoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangewezen vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd (inclusief een bijgesloten presentatie) en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcatgoriën. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilvercrackers. 3) uitrukroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/ronddom de Sondervick. Hullebaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW vanwege HOV en de uitrukroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcatgorisering, met name ten aanzien van Zilvercrackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/uur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.
11	Sondervick	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels erftoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangewezen vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd (inclusief een bijgesloten presentatie) en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcatgoriën. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilvercrackers. 3) uitrukroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/ronddom de Sondervick. Hullebaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW vanwege HOV en de uitrukroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcatgorisering, met name ten aanzien van Zilvercrackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/uur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.
12	Sondervick	Sondervick	In het vorige concept GVVP werd de Sondervick in zijn geheel gekenmerkt als een gebiedsontsluitingsweg (GOW). In het nieuwe GVVP wordt de Sondervick opgedeeld in ETW+ en GOW. U bent voorstander van een GOW over de gehele lengte van de Sondervick. U geeft in uw zienswijze diverse redenen aan, waaronder dat de inrichting van een ETW+ gezien de verkeersintensiteit niet verantwoord is, een snelheid van 50 km/uur zorgt voor een betere doorstroming -ook voor de calamiteitsroute-, de Sondervick van oudsher een doorgaande route is, bovendien dit gewend zijn en ook zelf gebruiker van de Sondervick zijn. Ook geeft u aan dat snelheidsremmende maatregelen niet passen bij de uitstraling van de Sondervick. Verder ziet u graag een betere omschrijving van ETW+, inclusief inrichtingskenmerken en verzoek u om zichtbaar en consequent handhaven van de maximumsnelheid op de Sondervick.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcatgoriën. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilvercrackers. 3) uitrukroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/ronddom de Sondervick. Hullebaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW vanwege HOV en de uitrukroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcatgorisering, met name ten aanzien van Zilvercrackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/uur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.
13	Sondervick	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels erftoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangewezen vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd (inclusief een bijgesloten presentatie) en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcatgoriën. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilvercrackers. 3) uitrukroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/ronddom de Sondervick. Hullebaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW vanwege HOV en de uitrukroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcatgorisering, met name ten aanzien van Zilvercrackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/uur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.
14	Sondervick	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels erftoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangewezen vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd (inclusief een bijgesloten presentatie) en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcatgoriën. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilvercrackers. 3) uitrukroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/ronddom de Sondervick. Hullebaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW vanwege HOV en de uitrukroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcatgorisering, met name ten aanzien van Zilvercrackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/uur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.
15	Sondervick	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels erftoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangewezen vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd (inclusief een bijgesloten presentatie) en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcatgoriën. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilvercrackers. 3) uitrukroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/ronddom de Sondervick. Hullebaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW vanwege HOV en de uitrukroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcatgorisering, met name ten aanzien van Zilvercrackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/uur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.
16	Pastorieaan	Veldhoven-Dorp/Pastorieaan	Pastorieaan zo spoedig mogelijk afficheren als 30 km-zone door middel van het plaatsen van borden. Ook een verbodsbord voor doorgaand vrachtkverkeer ('uitsluitend bestemmingsverkeer'). Dit in verband met de afnemende luchtkwaliteit, de toegenomen geluidsoverlast en verbetering van de verkeersveiligheid. Tenslotte het verzoek om actieve handhaving met radarcontroles en waarschuwingssystemen.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Uit ervaring blijkt dat alleen werken met verkeersborden en belijning (veel) minder effectief is voor het beoogde verkeersgedrag dan het eenduidig inrichten van een weg. Daarom is het wenselijk om pas na herinrichting over te gaan tot een veranderd snelheidsregime. Instellen van wel of geen verbod voor doorgaand vrachtkverkeer (geslotenverklaring) is te veel detailniveau voor het GVVP. Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid, en de belangrijkste kaders daarbij. Verkeerskundig wordt geadviseerd terughoudend om te gaan met geslotenverklaringen. Er zitten namelijk voordelen aan, maar ook nadelen. Ook blijft de Pastorieaan een ontsluiting voor Veldhoven-Dorp houden (erftoegangsweg plus), waardoor een geslotenverklaring niet voor de hand ligt.

30	Sondervick	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels ertfoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangegeven vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVV.	Het GVV beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcatégoriseringen. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilvercrackers. 3) uitrukkroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/ronddom de Sondervick. Hullaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW van wege HOV en de uitrukkroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcatégorisering, met name ten aanzien van Zilvercrackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/juur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.
31	Jupiter	Sondervick	U geeft aan dat u bezwaar heeft tegen de categorisering van het gedeelte Sondervick (tussen de Jupiter en de Europalaan) als Ertfoegangsweg plus (ETW+), omdat daardoor het verkeer afgewikkeld gaat worden via de Jupiter. U geeft aan dat de huidige weginrichting van de Sondervick is berekend op deze verkeersstroom. De Jupiter is met uitzondering van de verharding ingericht als ETW, ligt in een woongebied en is niet berekend op dat verkeersaanbod. U heeft dan ook bezwaar tegen de wegcatégorisering ETW+ voor het gedeelte Sondervick tussen de Jupiter en Europalaan en verzoek ons de gehele Sondervick weer als GOW te categoriseren en het GVV hierop aan te passen.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVV.	Het GVV beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de inrichting van de Sondervick en Jupiter. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. De Jupiter is overigens enkele jaren geleden heringericht als gebiedsontsluitingsweg, 50 km/juur. Betreft de Sondervick zijn de belangrijkste redenen van twee verschillende wegcatégoriseringsen op het Sondervick - en de scheiding van wegcatégorisering ter hoogte van de Jupiter: het verschil in hoogwaardig openbaar vervoer-route en uitrukkroute voor hulpdiensten. Het noordelijke deel van de Sondervick is sprake van een route van hoogwaardig openbaar vervoer en uitrukkroute voor hulpdiensten. Verder was de Sondervick in het Verkeerscirculatieplan 2007 als ertfoegangsweg gecategoriseerd. Echter, in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen die gemotiveerd afwijken van de wegcatégorisering uit het VCP. Het gaat om college- en raadsbesluiten ten aanzien van Zilvercrackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer-netwerk. Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick (deels GOW, deels ETW+) komt voort uit deze college- en raadsbesluiten. Ook leidt het leggen van de scheiding bij de Jupiter tot een logische(re) categoriseringsstructuur omdat gebiedsontsluitingswegen op elkaar aansluiten.
32	Sondervick	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels ertfoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangegeven vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd (inclusief een bijgesloten presentatie) en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVV.	Het GVV beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcatégoriseringen. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilvercrackers. 3) uitrukkroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/ronddom de Sondervick. Hullaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW van wege HOV en de uitrukkroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcatégorisering, met name ten aanzien van Zilvercrackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/juur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.
33	Sondervick	Sondervick	U geeft aan dat u het onduidelijk vindt of bestaande inritten gegarandeerd zijn volgens het nieuwe GVV. Verder kunt u niet vinden in de wijziging van de wegcatégorisering van de Sondervick van gebiedsontsluitingsweg (GOW) naar ertfoegangsweg plus (ETW+). U bent van mening dat de huidige inrichting voldoet aan de kenmerken van een GOW en dat de weg al decennia lang dienst doet als GOW. Daarnaast vindt u dat door deze categorisering de Sondervick in tweeën splitst; dit is volgens u niet in lijn met het ambitieudoel ruimtelijke kwaliteit. Ook ben u het niet eens met de maatregelen die horen bij een overgang van 50 km/juur naar 30 km/h, evenals de inrichtingsprincipes die geen garantie geven over de daadwerkelijke inrichting en vormgeving van de weg na een toekomstige herinrichting. U verzoekt ons daarom om de gehele Sondervick dezelfde wegcatégorisering GOW toe te kennen. Naast dat verzoek doet u een suggestie om de Sondervick tussen Jupiter en de Europalaan als een GOW of ETW+ stippelijp op te nemen en de optie om de Sondervick tussen de Jupiter en de Europalaan niet als ETW+, maar als een GOW- te categoriseren.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVV.	Het GVV beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Uw zienswijze gaat mede over de huidige en mogelijke toekomstige inrichting van de Sondervick. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde, die mede bepalend zijn voor de uitstraling van de openbare ruimte. Bestaande inritten worden in het ontwerp gerespecteerd/géintegreerd. Belangrijkste redenen van twee verschillende wegcatégoriseringsen op het Sondervick zijn het verschil in hoogwaardig openbaar vervoer-route en uitrukkroute voor hulpdiensten. Op het noordelijke deel van de Sondervick is sprake van een route van hoogwaardig openbaar vervoer en uitrukkroute van de uitrukkroute van de hulpdiensten. Verder was de Sondervick in het Verkeerscirculatieplan 2007 als ertfoegangsweg gecategoriseerd. Echter, in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen die gemotiveerd afwijken van de wegcatégorisering uit het VCP. Het gaat om college- en raadsbesluiten ten aanzien van Zilvercrackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer-netwerk. Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick (deels GOW, deels ETW+) komt voort uit deze college- en raadsbesluiten. Een stipelijp met daarin een keuze tussen gebiedsontsluitingsweg of ertfoegangsweg plus is naar onze mening een keuze die bij de totstandkoming van het GVV genomen dient te beperken. GOW- betekent een nieuw categoriseringstype, terwijl ons uitgangspunt is om het aantal verschillende types tot een minimum te beperken. Dit vanwege de verkeerskundige eenduidigheid en begrijpelijkheid van de wegenstructuur in het algemeen.
34	Sondervick	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels ertfoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangegeven vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd (inclusief een bijgesloten presentatie) en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVV.	Het GVV beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcatégoriseringen. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilvercrackers. 3) uitrukkroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/ronddom de Sondervick. Hullaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW van wege HOV en de uitrukkroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcatégorisering, met name ten aanzien van Zilvercrackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/juur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.
35	Sondervick	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels ertfoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangegeven vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd (inclusief een bijgesloten presentatie) en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVV.	Het GVV beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcatégoriseringen. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilvercrackers. 3) uitrukkroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/ronddom de Sondervick. Hullaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW van wege HOV en de uitrukkroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcatégorisering, met name ten aanzien van Zilvercrackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/juur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.
36	Sondervick	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels ertfoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangegeven vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd (inclusief een bijgesloten presentatie) en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVV.	Het GVV beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcatégoriseringen. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilvercrackers. 3) uitrukkroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/ronddom de Sondervick. Hullaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW van wege HOV en de uitrukkroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcatégorisering, met name ten aanzien van Zilvercrackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/juur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.
37	Kromstraat	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels ertfoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangegeven vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd (inclusief een bijgesloten presentatie) en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVV.	Het GVV beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcatégoriseringen. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilvercrackers. 3) uitrukkroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/ronddom de Sondervick. Hullaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW van wege HOV en de uitrukkroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcatégorisering, met name ten aanzien van Zilvercrackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/juur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.
38	Gareel	Wijk 't Slot	Veiligheid In uw zienswijze onderschrijft u de doelstelling voor verkeersveiligheid in het GVV. U vraagt specifiek aandacht voor de rotonde Zoom-Kruisstraat-Peter Zuidlaan. U geeft aan dat de afslagen een grotere hoek hebben dan 90 graden en dat daardoor het zicht belemmerd wordt. Ook fietst men op de rotonde tegen de richting in. In het kader van de verkeersveiligheid vraagt u ons om naar de verkeerssituatie op deze rotonde te kijken. Leefbaarheid U stelt dat er sprake zal zijn van een verminderde leefbaarheid in Zeelst door enkele maatregelen uit het Maatregelenpakket, zoals de openstelling van de Peter Zuidlaan voor gemotoriseerd vervoer en de voorgenomen aanleg van extra parkeerplaatsen bij P&R Meerhoven. Parkeren Langparkeerders Kruisstraat geven ongewenste parkeerdruk in uw wijk, doordat reizigers de auto in de wijk parkeren en vervolgens de lijnbus nemen richting Eindhoven Airport. Voetgangers U haakt de 'groene vinger' door Veldhoven aan, waarbij ook een voetpad langs de Heerbaan en Peter Zuidlaan gerealiseerd moet worden. Gemotoriseerd verkeer U geeft aan dat het volgens u niet wenselijk is dat de Peter Zuidlaan - Julianastraat opengesteld wordt voor regulier gemotoriseerd verkeer. Geeft hierbij aan dat door het openstellen van de Peter Zuidlaan - Julianastraat een verslechtering zal zijn voor de verkeersveiligheid, geluidsoverlast, leefbaarheid en luchtkwaliteit. Tot slot geeft u aan dat de afwikkeling van het verkeer van de te plannen nieuwbouw van Slot-Oost via de Zoom de voornoemde overlast zal verergeren.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVV.	Veiligheid Het GVV beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid, en de belangrijkste kaders daarbij. Het is niet de bedoeling, en ook ondoenlijk, om op iedere weg/situatie in te gaan. Wel analyseren wij naar aanleiding van uw zienswijze van de rotonde Zoom-Kruisstraat-Peter Zuidlaan rond oktober 2019. Een analyse wordt uitgevoerd zoals in de module Veiligheid voor mogelijke verkeersveilige locaties beschreven is. Leefbaarheid Wij begrijpen uw zorg. Wij blijven ook houden voor de leefbaarheid in Zeelst, waarbij bij eventuele maatregelen alle wettelijke procedures doorlopen worden en communicatie een aandachtspunt is. Bij eventuele maatregelen kan, afhankelijk van de beoogde maatregel, ook sprake zijn van een samenspraakproces. Parkeren In de module Leefbaarheid is aangegeven dat er drie knelpunten zijn, waaronder bij parkeren. Parkeren van Airport-reizigers valt daar ook onder. Het probleem is naar onze mening echter nog niet zo groot, dat in het GVV daar meer aandacht aan gegeven moet worden. Neemt niet weg dat dit in de praktijk vervuld kan zijn voor omwonenden en/of aanliggende bedrijven. Voetgangers U verzoekt voor een voetpad langs de Heerbaan en Peter Zuidlaan past volgens ons niet in het GVV omdat het om een specifieke inrichtingsvraag gaat. Het GVV laat een mogelijk voetpad open. Het is overigens de afweging of het voetgangersgebruik langs deze wegen een investering van een voetpad, ten koste van groen, rechtvaardigt. Gemotoriseerd verkeer In het GVV is een onderzoek opgenomen naar nu en noodzak van een mogelijke doorverbinding van de Peter Zuidlaan-Julianastraat. In het onderzoek wordt ook rekening gehouden met de verkeersbewegingen van nieuwbouwwijk Slot-Oost. Afhankelijk van de uitkomst van het onderzoek wordt bekeken of de doorverbinding meervoudig heeft voor de verkeersstructuur in en rondom Zeelst. Stel dat de doorverbinding nut heeft, worden alle wettelijke procedures doorlopen en wordt een samenspraakproces toegepast.
39	Sondervick	Sondervick	U geeft aan dat u het niet eens bent met de termijn van de uitvoering van het plan, met name het gedeelte Sondervick-Kromstraat-De Plank, tussen Jupiter en de rotonde Locht. U geeft aan dat met simpele maatregelen de 30 km/h borden geplaatst kunnen worden. U refereert aan een gedane belofte van de politiek bij de bestemmingsplanwijziging van de Kempen Campus, waarbij door de toenmalige Wethouder Smidters een mondelinge toezegging gedaan zou zijn dat alles uit de kast gehaald zou worden om de verkeersoverlast en veiligheid. U vraagt concreet om zo snel mogelijk de 30 km/h zone in te stellen op het hiervoor genoemde gedeelte van de Sondervick.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVV.	Uit ervaring blijkt dat alleen werken met verkeersborden en belijning (veel) minder effectief is voor het beoogde verkeersgedrag dan het eenduidig inrichten van een weg. Daarom is het wenselijk om pas na herinrichting over te gaan tot een veranderd snelheidsregime.
40	Sondervick	Sondervick	U heeft bezwaar tegen de categorisering van de Sondervick tussen de Jupiter en de Europalaan. Volgens u voldoet dit weggedeelte aan de kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg (GOW). De weg doet al decennia lang dienst als GOW. Het is onwenselijk als de Sondervick - kenmerkend als dorpslint- in tweeën gesplitst wordt. U vraagt daarom om het betreffende weggedeelte als GOW te categoriseren.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVV.	Het GVV beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de inrichting van de Sondervick. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Belangrijkste redenen van twee verschillende wegcatégoriseringsen op het Sondervick - en de scheiding van wegcatégorisering ter hoogte van de Jupiter- zijn het verschil in hoogwaardig openbaar vervoer-route en uitrukkroute van de uitrukkroute van de hulpdiensten. Verder was de Sondervick in het Verkeerscirculatieplan 2007 als ertfoegangsweg gecategoriseerd. Echter, in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen die gemotiveerd afwijken van de wegcatégorisering uit het VCP. Het gaat om college- en raadsbesluiten ten aanzien van Zilvercrackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer-netwerk. Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick (deels GOW, deels ETW+) komt voort uit deze college- en raadsbesluiten. Ook leidt het leggen van de scheiding bij de Jupiter tot een logische(re) categoriseringsstructuur omdat gebiedsontsluitingswegen op elkaar aansluiten.

68	Sonderdervick	Sonderdervick	<p>U kunt zich niet vinden in de wijziging van de wegcatégorisering van de Sonderdervick van gebiedsontsluitingsweg (GOW) naar erftoegangsweg plus (ETW+). U bent van mening dat de huidige inrichting voldoet aan de kenmerken van een GOW en dat de weg al decennia lang dienst doet als GOW. Ook ben u het niet eens met de maatregelen die horen bij een overgang van 50 km/h naar 30 km/h, evenals de inrichtingsprincipes die geen garantie geven over de daadwerkelijke inrichting en vormgeving van de weg na een toekomstige herinrichting. U verzoekt ons daarom om de gehele Sonderdervick de zelfde wegcatégorisering GOW toe te kennen. Naast dat verzoek doet u een suggestie om de Sonderdervick tussen Jupiter en de Europalaan als een GOW of ETW+ stippellijn op te nemen.</p>	<p>Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVVP.</p>	<p>Het GVVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samspraktijet gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcatégoriën. Belangrijkste redenen om op het noordelijke deel van de Sonderdervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderdervijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilverackers. 3) uitrukroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/rondom de Sonderdervick, Mullerlaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW van wege HOV en de uitrukroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcatégorisering, met name ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderdervijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer-netwerk (route F* met 50 km/uur op die route. Het noordelijk deel van Sonderdervick maakt deel van die route uit). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sonderdervick komt voort uit deze college- en raadsbesluiten.</p>
69	Roskam	Sonderdervick	<p>U kunt zich niet vinden in de wijziging van de wegcatégorisering van de Sonderdervick van gebiedsontsluitingsweg (GOW) naar erftoegangsweg plus (ETW+). U bent van mening dat de huidige inrichting voldoet aan de kenmerken van een GOW en dat de weg al decennia lang dienst doet als GOW. Ook ben u het niet eens met de maatregelen die horen bij een overgang van 50 km/h naar 30 km/h, evenals de inrichtingsprincipes die geen garantie geven over de daadwerkelijke inrichting en vormgeving van de weg na een toekomstige herinrichting. U verzoekt ons daarom om de gehele Sonderdervick de zelfde wegcatégorisering GOW toe te kennen. Naast dat verzoek doet u een suggestie om de Sonderdervick tussen Jupiter en de Europalaan als een GOW of ETW+ stippellijn op te nemen.</p>	<p>Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVVP.</p>	<p>Het GVVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samspraktijet gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcatégoriën. Belangrijkste redenen om op het noordelijke deel van de Sonderdervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderdervijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilverackers. 3) uitrukroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/rondom de Sonderdervick, Mullerlaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW van wege HOV en de uitrukroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcatégorisering, met name ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderdervijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer-netwerk (route F* met 50 km/uur op die route. Het noordelijk deel van Sonderdervick maakt deel van die route uit). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sonderdervick komt voort uit deze college- en raadsbesluiten.</p>