

Notitie (Nota) van beantwoording zienswijzen

## **1 Aanleiding ontwerpplan**

De Peter Zuidlaan en de Julianastraat liggen in het oosten van Veldhoven, tegen de randweg A2/N2. De Peter Zuidlaan loopt op dit moment dood ter hoogte van tennis- en sportclub David Lloyd en tennisvereniging Metzpoint. De Julianastraat is op dit moment een busbaan met een bussluis. Naast deze weg ligt een tweerichtingen fietspad, dat veel wordt gebruikt om van Veldhoven naar Eindhoven (en andersom) te fietsen.

In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP), vastgesteld in 2019 door de gemeenteraad, is een onderzoek opgenomen naar de verbinding van de Peter Zuidlaan met de Julianastraat. Tijdens de raadsbehandeling van het GVVP is een motie aangenomen. In deze motie wordt, kort gesteld, verzocht om zo snel mogelijk de nieuwe verbinding aan te leggen. De nieuwe verbinding is met name bedoeld om de verkeersdruk in de kern Zeelst te verlagen. Ook speelt mee dat een goede, veilige(re) fietsverbinding wordt gemaakt langs de Peter Zuidlaan door daar een vrijliggend tweerichtingsfietspad aan te leggen. Dit zijn op dit moment fietsstroken op de rijbaan.

## **2 Ontwerpplan ter inzage**

Het ontwerpplan 'Peter Zuidlaan' zijnde het concept definitief ontwerp is op 20 september 2023 bekendgemaakt via een publicatie in het Gemeentenuws in het Veldhovens Weekblad. Het concept definitief ontwerpplan heeft van 22 september tot en met 2 november 2023 ter inzage gelegen in het gemeentehuis van Veldhoven. Ongeveer parallel loopt de procedure zienswijze bestemmingsplan Peter Zuidlaan-Julianastraat.

Bijgaande notitie van beantwoording van zienswijzen richt zich op het concept definitief ontwerpplan 'Peter Zuidlaan'.

### 3 Ingediende zienswijzen

Een deel van de zienswijzen hebben betrekking op hetzelfde onderwerp. Deze zijn onder te verdelen in onderstaande onderwerpen. In onderstaande tabel is per indiener aangegeven waar de zienswijze betrekking op heeft.

Onderwerp	Geluid	Fijnstof	Minder groen	Verkeersveiligheid voetganger	Verkeersveiligheid fietsers	Snelheid	Rotondes	Voorrangsweg	Hondenuitlaatveld	vrachtverkeer
Paragraaf	4.1.1	4.1.2	4.1.3	4.1.4	4.1.5	4.1.6	4.1.7	4.1.8	4.1.9	4.1.10
<b>Indiener</b>										
1				x	x	x	x			
2						x	x			
3	x				x	x	x			
4				x	x	x				
5					x	x				
6					x	x	x			
7	x		x	x	x	x				
8					x					
9				x						
10				x	x	x	x		x	
11			x		x	x				x
12						x	x			
13				x		x				
14				x		x				
15						x				
16					x	x				
17						x		x		
18				x		x		x		
19				x	x		x		x	
20	x	x	x		x	x		x		
21				x	x	x		x		x
22	x	x		x	x	x	x			

## **4 Reactie op ingediende zienswijzen**

In deze paragraaf wordt een reactie gegeven op de ingediende zienswijzen. Veel van de verschillende zienswijzen behandelen een terugkomend onderwerp. Per onderwerp wordt hierop een reactie gegeven door de gemeente. Daarnaast zijn er specifieke zienswijzen ingediend. De gemeente geeft hier per indiener een reactie.

De ingediende zienswijzen bevatten naast de zienswijzen op het ontwerp ook onderwerpen die niet direct/geen betrekking hebben op het ontwerp. Deze zienswijzen worden ter kennisgeving aangenomen en worden niet meegenomen in de beantwoording zienswijzen concept ontwerpplan.

Eerst wordt de inhoud van de zienswijze samenvattend toegelicht. De zienswijzen zijn samengevat, maar wel volledig beoordeeld. Per onderdeel volgt een reactie van de gemeente en wordt aangegeven of dit leidt tot aanpassing van het ontwerpplan.

### **4.1 Reactie gemeente per onderwerp**

Voor de volgende onderwerpen zijn door verschillende indieners een zienswijze ingediend:

#### **4.1.1 Geluid**

##### **Inhoud zienswijze**

*In de zienswijzen wordt aangegeven dat de verbinding van de Peter Zuidlaan met de Julianastraat zal leiden tot een toename van verkeer. Door de toename van het verkeer ontstaat er volgens de indieners een toename van het geluid.*

*Een indiener vraagt wat wordt gedaan om de geluidsoverlast te verminderen.*

##### **Reactie gemeente**

Door de nieuwe verbinding van de Peter Zuidlaan met de Julianastraat zal het verkeer op de Peter Zuidlaan, de Julianastraat en de Hagendoreneweg tot aan de Heemweg inderdaad toenemen. Uit het verkeerskundig onderzoek van Goudappel (bestemmingsplan, bijlage 13 bij toelichting) volgt echter dat het verkeer niet in onaanvaardbare mate toeneemt.

SPA WNP ingenieurs hebben op basis van het verkeerskundig onderzoek van Goudappel een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uitgevoerd. De onderzoeksrapportage hiervan is toegevoegd in bijlage 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan.

Voor de nieuwe verbinding van de Peter Zuidlaan met de Julianastraat is volgens de regels uit de Wet geluidhinder in het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai onderzocht of de geluidbelasting minimaal 10 jaar na de wijziging van de weg (het jaar 2032) minimaal 48 dB bedraagt en 2 dB of meer hoger is dan de toetswaarde in het maatgevende jaar, waarin wordt gestart met de wijziging van de weg.

Niet alle wijzigingen van wegen leiden tot een zogenoemde "reconstructie van een weg" in het kader van de Wet geluidhinder. Het belangrijkste criterium is dat het daarbij moet gaan om een fysieke wijziging. Daarnaast moet er sprake zijn van een significante toename van de geluidbelasting.

Indien er sprake is van een reconstructie moeten maatregelen onderzocht worden. Het doel daarbij is om de toekomstige geluidbelasting zo veel mogelijk terug te brengen tot de hoogst toelaatbare waarde. Daarbij wordt eerst gekeken naar maatregelen bij de bron (geluidreducerend wegdek) en vervolgens naar maatregelen in de geluidsoverdracht (geluidschermen of -wallen). Indien maatregelen niet voldoende of haalbaar zijn, kan de gemeente een hogere waarde

dan de hoogst toelaatbare geluidbelasting vaststellen. Ook moet de gemeente nagaan of er wordt voldaan aan de geluidniveaus binnen in de woningen. De maximaal toelaatbare binnenwaarde daarbij bedraagt 33 dB (artikel 112 Wet geluidhinder).

Uit het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (zie hoofdstuk 7 van bijlage 2 bij toelichting bestemmingsplan) is gebleken dat:

- de geluidbelasting in de huidige en toekomstige situatie, bij veel woningen lager is dan de voorkeurswaarde van 48 dB. Bij deze woningen is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Alleen bij woningen nabij de te wijzigen wegen, oftewel langs het noordelijk deel van de Peter Zuidlaan en het zuidelijk deel van de Julianastraat, kan de toename van de geluidbelasting dermate zijn dat er sprake is van een reconstructie;
- de geluidbelasting langs het noordelijk deel van de Peter Zuidlaan toeneemt met maximaal 2,33 dB. De maximaal toegestane toename van 5 dB wordt niet overschreden. Deze toename wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door de verkeerstoename. Er is in dit deelgebied sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder bij 3 woningen, te weten de woningen aan de Kruisstraat 134, 136 en 138. De geluidbelasting in 2032, bij deze reconstructiewoningen, bedraagt maximaal 57 dB. De maximaal toegestane waarden van 63 dB en 68 dB (na aftrek, bij heersende geluidbelasting  $\leq 53$  dB respectievelijk  $> 53$  dB) volgens de Wet geluidhinder, wordt niet overschreden;
- de geluidbelasting langs het zuidelijk deel van de Julianastraat toeneemt met maximaal 5,34 dB. De maximaal toegestane toename van 5 dB (afgerond) wordt niet overschreden. Deze toename wordt volledig veroorzaakt door de verkeerstoename, omdat in de huidige situatie hier nauwelijks verkeer rijdt. Er is in dit deelgebied sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder bij 10 woningen, te weten de woningen aan de Julianastraat 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16 en 18, aan de Oranje Nassaulaan 1 en aan de Broekweg 76. De geluidbelasting in 2032, bij deze reconstructiewoningen, bedraagt maximaal 53 dB. De maximaal toegestane waarden van 63 dB (na aftrek, bij heersende geluidbelasting  $\leq 53$  dB) volgens de Wet geluidhinder, wordt niet overschreden;
- de geluidbelasting bij de school en de tijdelijke woningen niet hoger zal zijn dan de voorkeurswaarde van 48 dB. Bij deze gebouwen is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Uit het verkeerskundig onderzoek van Goudappel volgt dat het verminderen van de geluidbelasting tot de maximaal toelaatbare geluidbelasting op bezwaren van verkeerskundige, stedenbouwkundige en financiële aard stuit. Ook met behulp van reële bronmaatregelen (bijvoorbeeld geluidreducerend wegdek) of overdrachtsmaatregelen (bijvoorbeeld geluidschermen of -wallen) is het niet mogelijk om de geluidbelasting bij alle woningen te verminderen tot de maximaal toelaatbare geluidbelasting. Daarom moet de gemeente hogere grenswaarden vaststellen voor de volgende woningen:

- Kruisstraat 134, 136 en 138;
- Julianastraat 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16 en 18;
- Oranje Nassaulaan 1;
- Broekweg 76.

Uit gevelonderzoek moet daarnaast blijken of maatregelen nodig zijn om het binnenniveau te laten voldoen aan de binnenwaarde van 33 dB. We nemen in de hoge waarde beschikking meerdere voorwaarden op, zoals het uitvoeren van het gevelonderzoek en het aanbieden en betalen van de eventueel benodigde geluidwerende maatregelen.

Uit het onderzoek volgt dus samengevat dat er vanuit akoestisch oogpunt geen belemmeringen voor de verbinding van de Peter Zuidlaan met de Julianastraat zijn, mits er een gevelonderzoek bij een aantal woningen wordt gedaan.

Wij realiseren ons dat een project als Peter Zuidlaan - Julianastraat effect heeft op de omgeving. Dat is een van de redenen geweest waarom wij hebben besloten om voor het onderdeel geluid te onderzoeken of er bij de woningen sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Hierbij zijn de gevolgen van de nieuwe verbinding tussen de Peter Zuidlaan en de Julianastraat ten opzichte van de huidige situatie zonder verbinding inzichtelijk gemaakt. Dit is niet alleen bij de woningen, maar ook bij enkele maatgevende tuinen/terrassen onderzocht. Uit het aanvullende onderzoek blijkt dat de toename van de geluidbelasting door de verbinding van de Peter Zuidlaan met de Julianastraat ter plaatse van de bestaande woningen en tuinen, gering of vergelijkbaar met de huidige situatie is. Omdat er inzake het aspect geluid sprake is van een goed woon- en leefklimaat zijn er geen gezondheidsproblemen te verwachten.

Op basis van de Wet geluidhinder dienen alleen de geluidbelastingen op de bestaande geluidgevoelige bestemmingen (onder andere woningen en scholen) onderzocht en getoetst te worden aan de Wet geluidhinder. Dit is in het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai dan ook gebeurd. Daarbij zijn onder andere de woningen aan de Julianastraat onderzocht. Omdat de UNA-voetbalvelden, de speeltuin aan de Hagendoreneweg en tennisvereniging Metzpoint geen geluidgevoelige bestemmingen zijn, zijn deze locaties niet onderzocht. Wij zien naar aanleiding van de zienswijzen ook geen reden om de geluidsoverlast door de verbinding bij deze locaties te onderzoeken.

Uit de zienswijzen blijkt tot slot niet waarom het huidige akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai niet goed uitgevoerd zou zijn. Wij zien daarom geen reden om een nieuw technisch onderzoek naar de geluidsoverlast uit te laten voeren.

### **Conclusie**

Om bovenstaande reden worden geen aanpassingen gedaan in het ontwerp ten aanzien van deze zienswijze.

## **4.1.2 Fijnstof**

### **Inhoud zienswijze**

*In de zienswijzen wordt aangegeven dat de nieuwe verbinding van de Peter Zuidlaan met de Julianastraat zal leiden tot een toename van verkeer. Door de toename van het verkeer ontstaat er volgens de indieners een toename van fijnstof. Een indiener vraagt wat wordt gedaan om de fijnstof te verminderen*

### **Reactie gemeente**

Wij begrijpen de zorg van de indieners omtrent de kwaliteit van de lucht. Bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan moet naast geluid, bodem etc. ook onderzoek worden gedaan naar de luchtkwaliteit. Dit is ook bij het bestemmingsplan gebeurd. Uit het onderzoek luchtkwaliteit (bijlage 4 bij toelichting bestemmingsplan) blijkt dat er geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarden en dat er daarmee vanuit de luchtkwaliteit geen belemmering voor het plan is. Het is om deze reden dan ook niet nodig om maatregelen te treffen.

### **Conclusie**

Om bovenstaande reden worden geen aanpassingen gedaan in het ontwerp ten aanzien van deze zienswijze.

#### **4.1.3 Minder groen**

##### **Inhoud zienswijze**

*Indieners geven aan dat door het plan veel groen verdwijnt, meer verharding voor terugkomt en dat dit slecht is voor het milieu en recreatiemogelijkheden.*

*Er zijn veel mensen die nu gebruik maken van de groenvoorzieningen rondom de Julianastraat en dit dreigt nu nog verder te verdwijnen. De vraag wordt gesteld hoe de bomen worden gecompenseerd.*

##### **Reactie Gemeente**

In het ontwerp wordt geprobeerd om de bestaande bomen in het plangebied zoveel als mogelijk te laten staan. Er worden slechts enkele bomen gekapt om het plan te realiseren. Deze worden elders in het plangebied gecompenseerd.

##### **Conclusie**

Om bovenstaande reden worden geen aanpassingen gedaan in het ontwerp ten aanzien van deze zienswijze.

#### **4.1.4 Verkeersveiligheid voetgangers**

##### **Inhoud zienswijzen**

*In de zienswijzen wordt enerzijds aangegeven dat de wandelpaden goed toegankelijk moeten zijn voor zowel wandelaars die slecht ter been zijn, rollators en rolstoelen. Men geeft aan dat in het ontwerp rekening gehouden dient te worden met breedte, materialisatie, verlichting (in het park) en weersbestendigheid.*

*Daarnaast geven meerdere indieners aan dat men zich zorgen maakt voor de verkeersveiligheid van kinderen die op de speelveldjes (Beatrixveld en ter hoogte van Biezenkuilen-Borghoutspark). Hierbij gaat het over het veilig oversteken van de straat als ook dat spelende kinderen de weg op rennen om bijvoorbeeld een bal te pakken en dat bij de Biezenkuilen- Borghoutspark het speelveld/park in hoogte afloopt.*

*Een veilige oversteek voor voetgangers bij het speelveld Beatrixveld en ter hoogte van het tennis-/padelcomplex wordt door meerdere indieners als zorg geuit. Met het voorstel om een zebepad of een verkeerslicht te plaatsen.*

##### **Reactie Gemeente**

Bij de conceptversie van het definitief ontwerpplan hebben we geprobeerd om voor alle vervoerswijzen een goede, betere en veiligere situatie te creëren vergeleken met de huidige situatie. Naar onze mening is dat ook voor alle vervoerswijzen gelukt. Misschien met uitzondering van de voetgangers(structuur). Tijdens de planvorming is onder meer gekeken naar deze structuur. Wandelen over bestaande voetpaden blijft mogelijk. Wel is het zo dat het huidige voetpad langs de Peter Zuidlaan tussen Borghoutspark en Biezenkuilen verdwijnt. Langs de Peter Zuidlaan staan lantaarnpalen. In de groenzone langs de Peter Zuidlaan tussen de straten Borghoutspark en Biezenkuilen staan echter geen lantaarnpalen vanwege flora en fauna.

Na de realisatie van het project blijft de gemeente de staat van de wandelroute door de groenzone monitoren, zodat deze goed toegankelijk is en blijft voor de voetgangers

We hebben overwogen om langs de Peter Zuidlaan tussen Borghoutspark en Biezenkuilen in het nieuwe ontwerp een voetpad terug op te nemen. Daar hebben we uiteindelijk niet voor gekozen. Belangrijkste redenen:

1. Er is in de nabije omgeving een alternatieve wandelroute voorhanden. Deze wandelroute loopt door de groenzone langs de Peter Zuidlaan. Deze route ligt hemelsbreed meestal circa 25 meter ten westen van het huidige voetpad. Op een klein deel gaat het om circa 55 meter.

2. Bij het ontbreken van een voetpad, mag men er ook voor kiezen om over het fietspad langs de Peter Zuidlaan te lopen. Het fietspad wordt 4 meter breed. Als men rekening houdt met elkaar, hoeft dat niet tot onveilige situaties te leiden.
3. Op basis van enkele observaties maken verkeerskundig gezien niet veel mensen gebruik van het voetpad langs de Peter Zuidlaan;
4. Door geen voetpad (verharding) aan te leggen, wordt deze grond als groen ingericht. Dit helpt qua klimaatadaptatie en het tegengaan van hittestress;
5. De wandelroutes/voetpaden sluiten op elkaar aan. Dit maakt het aantrekkelijk(er) voor onder andere lunchwandelaars om de wandelroute te volgen. En minder snel over het fietspad te lopen.

Het veld langs de Julianastraat is vrij groot. Er kan op grote afstand van de Julianastraat gespeeld worden. Als er toch een bal over de haag -die in het ontwerp tussen het noordelijk fietspad en de rijbaan komt- gaat, en er komt een automobilist aan, dan is er ruim voldoende zicht op elkaar om geen gevaarlijke verkeerssituaties te veroorzaken.

Het hoogteverschil in het park Biezenkuilen-Borghoutspark is bij de gemeente bekend. In het nieuwe ontwerp wordt aan de bovenzijde van het talud een voorziening genomen die voorkomt dat een spelend kind van het talud valt.

Ter hoogte van het Beatrixveld/speelveld Julianastraat zijn in het ontwerp twee oversteekmogelijkheden. Een ter hoogte van het wandelpad tussen de Oranje Nassaulaan en De Run 1000 en de andere bij de bushalte. Bij beide oversteken zijn drempels aanwezig om de snelheid van het verkeer te verminderen. Voor de voetgangers is voldoende zicht om veilig over te steken. Aanvullende maatregelen zijn niet vereist.

### **Conclusie**

Om bovenstaande reden worden geen aanpassingen gedaan in het ontwerp ten aanzien van deze zienswijze.

#### **4.1.5 Verkeersveiligheid fietsers**

##### **Inhoud zienswijzen**

*Meerdere indieners maken zich zorgen over de veiligheid van fietsers. Het fietspad langs de Julianastraat wordt door vele scholieren alsook volwassenen dagelijks gebruikt. Deze fietsintensiteit zal de komende jaren alleen maar toenemen vanwege de ontwikkelingen op De Run en de groei van ASML. De zorgen van de indieners hebben betrekking:*

- *Op de breedte van het fietspad.  
Er wordt verwezen naar de toename van de fietsintensiteit en of de nieuwe fietspaden breed genoeg zijn. Hierbij wordt verwezen naar de breedtetool fietspaden van het CROW met het verzoek de fietspaden te verbreden;*
- *Veilige oversteek voor fietsers die uit de wijk en ter hoogte van David Lloyd/tennisvereniging komen en de Peter Zuidlaan willen oversteken;*
- *Veilige oversteek ter hoogte van zijstraat Borghoutspark;*
- *Aansluiting op de rotondes Broekweg en Kruisstraat;*
- *Verlichting van het fietspad.*

##### **Reactie gemeente**

- **Breedte fietspaden**  
De breedtetool van het Fietsberaad geeft een schatting en een bandbreedte voor de breedte van een fietspad. De ruimte is beperkt, ook gezien de eisen en wensen van andere vakgebieden (groen, water, kabels en leidingen etc.) en het gemeentelijk eigendom. Het plan voorziet in een breed vrijliggend tweerichtingsfietspad langs de Peter Zuidlaan en het oostelijk deel van de Julianastraat (4 meter breed). Het nieuw aan te leggen fietspad valt binnen de bandbreedte van de breedtetool. Dat is een flinke verbetering ten opzichte van

wat er nu ligt voor fietsers. Dat is ook nodig met het oogpunt op de bereikbaarheid van en ontwikkelingen op het bedrijventerrein De Run.

- Oversteek  
In het ontwerp is specifiek aandacht besteed aan de oversteeklocatie net ten noordwesten van De Run 1000:
  - er is een vluchtheuvel opgenomen, zodat fietsers in twee etappes kunnen oversteken (dus met een voldoende lang en breed rustpunt voor fietsers in het midden);
  - de fietsoversteek wordt op een verkeersplateau gelegd. In combinatie met de vluchtheuvel wordt hiermee de rijnsnelheid van automobilisten verminderd en het attentieniveau verhoogd;
  - met marking (bliksemflitsen) en verkeersborden worden automobilisten ook op de fietsoversteek geattendeerd;
  - Het zicht tussen fietsers en automobilisten is ruim voldoende, mede door de aanleg van de vluchtheuvel.

Bij de oversteek ter hoogte van David Lloyd is een vluchtheuvel ontworpen zodat de fietsers in twee etappes kunnen oversteken. Overigens zijn bij alle zijwegen met de Peter Zuidlaan, bij voldoende ruimte, vluchtheuvels ontworpen om het oversteken makkelijker te maken en de snelheid van het autoverkeer (iets) te verminderen.

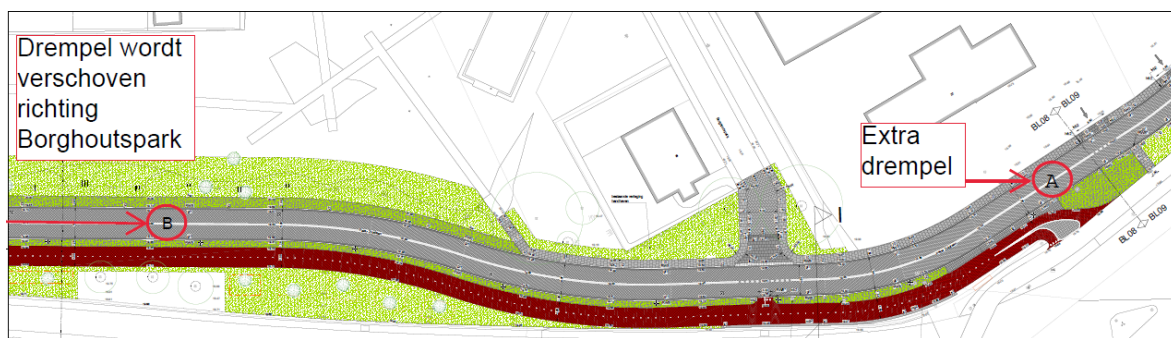
Ter hoogte van de zijstraat Borghoutspark is geen ruimte voor een vluchtheuvel.

Het ontwerp wordt aangepast: iets ten noorden van het kruispunt wordt een extra drempel in het plan opgenomen. En de reeds ingetekende drempel op de Peter Zuidlaan ten zuiden van het kruispunt, wordt naar het noorden opgeschoven (wat dichterbij het kruispunt toe).

- Aansluiting rotondes  
Zie par 4.1.7
- Verlichting van het fietspad  
De verlichting van de weg is gesitueerd tussen rijbaan en fietspad. Hierdoor wordt het fietspad voldoende (mee)verlicht.

### Conclusie

Op de Peter Zuidlaan wordt een extra drempel opgenomen ten noorden van de zijstraat Borghoutspark-Peter Zuidlaan (A). De reeds ingetekende drempel op de Peter Zuidlaan ten zuiden van het kruispunt, wordt naar het noorden opgeschoven. Nieuwe locatie wordt B.



### 4.1.6 Snelheid Inhoud zienswijzen



*Indieners vragen zich af waarom er is gekozen voor een 50 km/u-weg. De lange rechte weg nodigt uit om hard te rijden. Volgens indieners levert een 30 km/u-weg met bijbehorende snelheidsremmende maatregelen vele voordelen op, zoals verbetering van de verkeersveiligheid.*

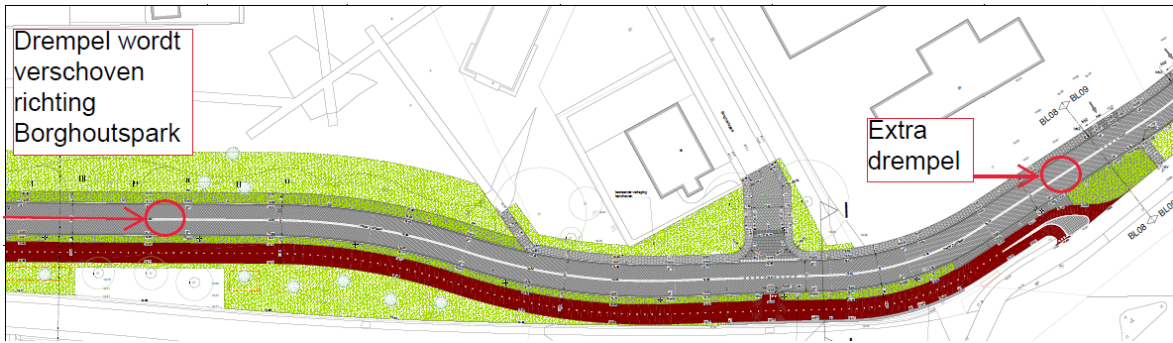
*Meerdere indieners verzoeken om snelheidsbeperkende maatregelen (zoals smallere, rijstroken en drempels), om de veiligheid ter hoogte van zijstraten Peter Zuidlaan en oversteekplaatsen te borgen en voldoende zicht door obstakels, bocht en dergelijke.*

## **Reactie gemeente**

- **Verkeersveiligheid**  
Verkeersveiligheid is een zeer belangrijk aandachtspunt geweest in het ontwerp. De CROW-richtlijnen zijn zoveel mogelijk gevolgd. CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek) is één van de partijen die ervoor zorgt dat in Nederland de infrastructuur, de openbare ruimte en het verkeer en vervoer goed geregeld is. Bij het terugdringen van de verkeersongevallen zijn de CROW-richtlijnen een belangrijk hulpmiddel voor provincies en gemeenten om hun wegen en de omgeving zo veilig mogelijk in te richten. Voor het ontwerp van de verbinding van de Peter Zuidlaan met de Julianastraat is gekeken naar wegbreedtes, plaatsing van obstakels, uitzichthoeken, draaicirkels, hoeveelheid fiets- en autoverkeer en dergelijke. Ondanks dat het een 50 km/uur-route is, hebben we - op een aantal locaties verkeersdrempels/-plateaus en vluchtheuvels aangebracht. Dat is bijvoorbeeld het resultaat van verschillende bijeenkomsten met de klankbordgroep. Deze verkeersdrempels/-plateaus en vluchtheuvels helpen de rijnsnelheid te verminderen, het attentieniveau te verhogen en het oversteken te verbeteren.  
Mede door de melding over de bocht en (mogelijke) snelheid, leggen we een extra drempel aan op de Peter Zuidlaan tussen Borghoutspark en de bocht.
- **Peter Zuidlaan-Julianastraat 50 km/uur**  
In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP), vastgesteld in 2019 door de gemeenteraad, is opgenomen dat de route Peter Zuidlaan-Julianastraat-Hagendorenseseweg een gebiedsontsluitingsweg is. Op een gebiedsontsluitingsweg (GOW) geldt normaal gesproken een maximumsnelheid van 50 km/uur. Sinds kort is een nieuw type GOW mogelijk met 30 km/uur als maximumsnelheid. De volgende redenen zijn aangehouden om voor deze route voor 50 km/uur te kiezen:
  - Er liggen straks overal vrijliggende fietspaden. Een belangrijke reden om GOW 30 km/uur toe te passen, is als er geen vrijliggende fietspaden mogelijk zijn. Dus als fietsers niet fysiek gescheiden kunnen worden van autoverkeer, is toepassing GOW 30 km/u te overwegen. Een GOW 30 km/u heeft andere inrichtingskenmerken dan een GOW 50 km/u;
  - Een maximumsnelheid van 30 km/uur op de route Peter Zuidlaan-Julianastraat-Hagendorenseseweg in plaats van 50 km/uur trekt minder (doorgaand) autoverkeer weg uit de kern Zeelst. Het doel van het project is juist om te proberen veel verkeer uit de kern weg te trekken;
  - Verkeerskundig geven de berekende verkeerscijfers uit het verkeerskundig onderzoek van Goudappel geen aanleiding om een variant met 30 km/uur op de route door te rekenen.

## **Conclusie**

Op de Peter Zuidlaan wordt een extra drempel opgenomen ten noorden van de zijstaart Borghoutspark-Peter Zuidlaan. De reeds ingetekende drempel op de Peter Zuidlaan ten zuiden van het kruispunt, wordt naar het noorden opgeschoven.



#### 4.1.7 Rotondes Broekweg (Kabouterdorp) en Zoom

##### Inhoud zienswijzen

*In de zienswijzen wordt opgemerkt dat de fietspaden op de rotondes Broekweg (Kabouterdorp) en Zoom aangepast dienen te worden vanwege de verkeersveiligheid. Men geeft aan dat het in de huidige vorm leidt tot gevaarlijke verkeerssituaties.*

##### Reactie gemeente

We hebben op dit moment geen plannen om de rotonde Broekweg – Hagendorenseweg – Julianastraat te veranderen. De huidige rotonde is een enkelstrooksrotonde. Dat is de veiligste gelijkvloerse kruispuntoplossing (zie SWOV<sup>1</sup>-factsheet Rotondes en andere kruispunten, juni 2022, via [swov.nl/factsheets](http://swov.nl/factsheets) te vinden). Ook ligt de rotonde buiten de grens van het project en bestemmingsplan 'Peter Zuidlaan – Julianastraat'. Toch hebben we tijdens de ontwerpfase adviesbureau RA+ gevraagd om deze rotonde en de rotonde bij de Peter Zuidlaan-Zoom-Kruisstraat te onderzoeken. Dit adviesbureau heeft een zogenoemde quick-scan gemaakt. Vragen die bij de quick-scan aan de orde zijn geweest: Is het verstandig om beide rotondes buiten de projectgrens te houden? Zouden we een ander kruispunttype moeten maken? Uit de quick-scan werd aanbevolen om de rotonde Broekweg – Hagendorenseweg – Julianastraat niet aan te passen. Een aantal tekstverwijzingen uit hoofdstuk 3.5 van de quick-scan onderschrijven dat:

*Gezien de voor- en nadelen van de bestaande rotonde (Broekweg – Hagendorenseweg – Julianastraat) en een voorrangskruispunt adviseren wij om de bestaande rotonde te handhaven. Belangrijkste overweging is dat een rotonde een relatief verkeersveilige oplossing is vanwege de volgende overwegingen:*

- voorkomt ontmoetingen tussen elkaar tegemoet rijdende voertuigen;
- maakt conflictsituaties eenvoudiger;
- zorgt voor lagere snelheden op conflictpunten.

*Voor de omvang van het langzaam verkeer en alle oversteekbewegingen zijn lagere snelheden wenselijk om ongevallen (met letsel) zoveel mogelijk te voorkomen. Het ongewenste gedrag van fietsers is in de bestaande situatie moeilijk te sturen met de beperkte ruimtelijke mogelijkheden op locatie. Mogelijk dat gedragsacties hierin een bijdrage kunnen leveren.*

##### Conclusie

Om bovenstaande redenen worden geen aanpassingen gedaan in het ontwerp ten aanzien van deze zienswijze.

#### 4.1.8 Voorrangsweg

##### Inhoud zienswijze

<sup>1</sup> SWOV is het nationaal wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek

*Indieners vragen waarom gekozen is dat de Peter Zuidlaan als voorrangsweg wordt vormgegeven. Men maakt zich zorgen voor de veiligheid als gevolg van de hoge snelheden die momenteel gereden worden.*

### **Reactie Gemeente**

Een gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur) is volgens landelijke CROW-richtlijnen een voorrangsweg. Een gebiedsontsluitingsweg heeft een grotere verkeersfunctie dan een erftoegangsweg (woonstraat, 30 km/uur). De inrichting van beide wegen is vrijwel altijd anders, bijvoorbeeld:

- de rijbaan van een gebiedsontsluitingsweg is meestal breder dan de rijbaan van een woonstraat;
- fietsers bij voorkeur op een vrijliggende voorziening bij gebiedsontsluitingsweg;
- eerder asfalt dan klinkers bij een gebiedsontsluitingsweg.

Die kenmerken hebben we bij de Peter Zuidlaan-Julianatraat zoveel mogelijk doorgevoerd.

Verkeersveiligheid was/is een belangrijk thema in het ontwerp. Daar hebben we aandacht voor gehad. Dat kunt u onder 4.1.6 lezen.

### **Conclusie**

Om bovenstaande reden worden geen aanpassingen gedaan in het ontwerp ten aanzien van deze zienswijze.

#### **4.1.9 Hondenuitlaatveld**

##### **Inhoud zienswijze**

*Verzoek tot gehele omheining van het losloopveld voor de honden aan de Julianastraat.*

### **Reactie Gemeente**

Het losloopveld voor honden valt niet binnen de scope van het project. Buiten het project is de gemeente aankomende 2 jaar bezig de hondenuitlaatterreinen te voorzien van onder andere hekwerken.

### **Conclusie**

Om bovenstaande reden worden geen aanpassingen gedaan in het ontwerp ten aanzien van deze zienswijze.

#### **4.1.10 Vrachtverkeer**

##### **Inhoud zienswijze**

*Suggestie dat de Peter Zuidlaan verboden moet worden voor vrachtverkeer.*

### **Reactie Gemeente**

Volgens de verkeersberekeningen rijdt na uitvoering van het project verkeerskundig relatief weinig autoverkeer voor een gebiedsontsluitingsweg over de route Peter Zuidlaan-Julianastraat (zie bijlage 13 Verkeersonderzoek bij het bestemmingsplan). Er rijdt daarom ook verkeerskundig relatief weinig vrachtverkeer over deze route.

In zijn algemeenheid heeft een verbod voor vrachtverkeer (formeel heet het een geslotenverklaring voor vrachtverkeer) de nodige nadelen:

- Een geslotenverklaring op de ene route leidt tot een verschuiving van vrachtverkeer naar een andere route;
- Om geen onnodige administratieve rompslomp te krijgen, worden geslotenverklaringen vrijwel altijd uitgezonderd voor bestemmingsverkeer;
- Handhaving door de politie is lastig en tijdrovend. Daarom gebeurt handhaving zelden op een geslotenverklaring.

Het doel van het project is het autoverkeer uit de kern van Zeelst weg te trekken. Dit betekent ook het vrachtverkeer. De Peter Zuidlaan-Julianastraat is een geschiktere route dan een route door de kern Zeelst. Bovendien verwachten we, gezien de wegenstructuur, dat het grootste deel van het vrachtverkeer via de Heerbaan of de Kempenbaan rijdt.

### **Conclusie**

Om bovenstaande reden worden geen aanpassingen gedaan in het ontwerp ten aanzien van deze zienswijze.

## **4.2 Overige specifieke zienswijzen**

### 4.2.1 Indiener 2

#### **Inhoud zienswijze**

*Welke verkeersstromen worden minder met dit plan? Zijn de huidige en de geplande veeerstromen doorgerekend?*

#### **Reactie Gemeente**

Uit de berekeningen met het verkeersmodel BBMA (toekomstjaar 2030) komen de verkeerscijfers/autostromen naar voren, die in het verkeerskundig onderzoek van Goudappel (bijlage 13 bestemmingsplan toelichting) zijn opgenomen. In zijn algemeenheid trekt de nieuwe verbinding Peter Zuidlaan - Julianastraat verkeer weg uit de kern Zeelst. Deze verbinding biedt een nieuwe route en is een aantrekkelijk alternatief voor een deel van het autoverkeer dat momenteel door de kern Zeelst rijdt.

### **Conclusie**

Om bovenstaande reden worden geen aanpassingen gedaan in het ontwerp ten aanzien van deze zienswijze.

### 4.2.2 Indiener 4

#### **Inhoud zienswijze**

*Wat wordt gedaan met fietsers op het voetpad tussen ASML en de Oranje Nassaulaan in?*

#### **Reactie Gemeente**

Dit voetpad (liggend tussen de woonwijk en bedrijventerrein De Run 1000) valt buiten de scope van het project. Het kan zijn dat vanwege de bouwwerkzaamheden op De Run 1000 en Kempenbaan-Oost er tijdelijk meer illegaal over het pad werd gefietst. Als het probleem zich blijft voordoen, adviseren wij u hiervan een melding te maken via <https://www.veldhoven.nl/melden#melding-openbare-ruimte>. Dan bekijken wij de situatie en krijgt u een inhoudelijk antwoord van ons.

### **Conclusie**

Om bovenstaande reden worden geen aanpassingen gedaan in het ontwerp ten aanzien van deze zienswijze.

### 4.2.3 Indiener 8

#### **Inhoud zienswijze**

*Het ontbreken van fiets opwacht plekken' Op verschillende plekken wachten scholieren elkaar op waarbij ze het fietspad versperren*

#### **Reactie Gemeente**

Het huidige ontwerp heeft enkele locaties waar fietsers op elkaar kunnen wachten zonder (al te veel) hinder. Bijvoorbeeld ter hoogte van de zuidelijke bushalte ter hoogte van De Run 1000. Het is moeilijk inschatten waar fietsers op elkaar willen wachten. Vandaar dat wij na aanleg van het project dit (wacht)gedrag in de gaten

houden. Misschien dat naderhand dan ergens een strookje verharding wordt bijgemaakt. Die mogelijkheid/flexibiliteit is er.

### **Conclusie**

Om bovenstaande reden worden geen aanpassingen gedaan in het ontwerp ten aanzien van deze zienswijze.

#### 4.2.4 Indiener 11

##### **Inhoud zienswijze**

*Peter Zuidlaan moet verboden worden voor vrachtverkeer*

##### **Reactie Gemeente**

Volgens de verkeersberekeningen rijdt na uitvoering van het project verkeerskundig relatief weinig autoverkeer voor een gebiedsontsluitingsweg over de route Peter Zuidlaan-Julianastraat (zie bijlage 13 Verkeersonderzoek bij het bestemmingsplan). Er rijdt daarom ook verkeerskundig relatief weinig vrachtverkeer over deze route.

In zijn algemeenheid heeft een verbod voor vrachtverkeer (formeel heet het een geslotenverklaring voor vrachtverkeer) de nodige nadelen:

- Een geslotenverklaring op de ene route leidt tot een verschuiving van vrachtverkeer naar een andere route;
- Om geen onnodige administratieve rompslomp te krijgen, worden geslotenverklaringen vrijwel altijd uitgezonderd voor bestemmingsverkeer;
- Handhaving door de politie is lastig en tijdrovend. Daarom gebeurt handhaving zelden op een geslotenverklaring;

Het doel van het project is het autoverkeer uit de kern van Zeelst weg te trekken. Dit betekent ook het vrachtverkeer. De Peter Zuidlaan-Julianastraat is een geschiktere route dan een route door de kern Zeelst. Bovendien verwachten we, gezien de wegenstructuur, dat het grootste deel van het vrachtverkeer via de Heerbaan of de Kempenbaan rijdt.

### **Conclusie**

Om bovenstaande reden worden geen aanpassingen gedaan in het ontwerp ten aanzien van deze zienswijze.

#### 4.2.5 Indiener 14

##### **Inhoud zienswijze**

*Indiener vraagt waar de bewoners van de Julianastraat de auto's moeten parkeren?*

##### **Reactie Gemeente**

Het parkeerterreintje (8 plaatsen, waarvan op 1 plaats nu een container staat) ligt op loopafstand van Julianastraat 4-18. Er is op dit terreintje vrijwel altijd een parkeerplaats vrij. Bovendien hebben alle woningen van de Julianastraat 4-18 een of meerdere parkeermogelijkheden op eigen terrein.

### **Conclusie**

Om bovenstaande reden worden geen aanpassingen gedaan in het ontwerp ten aanzien van deze zienswijze.

#### 4.2.6 Indiener 15

##### **Inhoud zienswijze**

*Indiener maakt zich zorgen over de toename van het autoverkeer vanuit de bedrijven via de Julianastraat, omdat dit in de spits een sluiproute op de Blaarthemseweg kan veroorzaken.*

*Indiener vraag welke toename aan autoverkeer verwacht wordt en hoe sluijverkeer kan worden voorkomen bijvoorbeeld door alleen toegang te verlenen voor bewoners/bestemmingsverkeer.*

#### **Reactie Gemeente**

In het ontwerp van de nieuwe verbinding is bewust geen auto-ontsluiting tussen de Julianastraat en De Run 1000 opgenomen. Er is wel op enkele plekken in het bestemmingsplan sprake van aansluiting van de bestemming 'Verkeer' met verkeersbestemmingen van andere bestemmingsplannen. Daardoor is het mogelijk om in de toekomst, als het nodig/wenselijk is, uitsluitend voor het openbaar vervoer, collectief busvervoer en/of taxivervoer een aansluiting te maken. De zorg om sluijverkeer vanuit bedrijven (op De Run 1000) is hierdoor niet aan de orde. Voor de verkeersstromen verwijzen wij u naar bijlage 13 van het bestemmingsplan Peter Zuidlaan-Julianastraat. Dat is het uitgevoerde verkeersonderzoek waarin de verkeerscijfers/-stromen staan.

#### **Conclusie**

Om bovenstaande reden worden geen aanpassingen gedaan in het ontwerp ten aanzien van deze zienswijze.

#### 4.2.7 Indiener 16

##### **Inhoud zienswijze**

*Indiener vraagt of de gemeente iets kan doen tegen de uitbreidende Japanse duizendknoop op het talud N2.*

#### **Reactie Gemeente**

De Japanse duizendknoop ligt op een perceel waar de gemeente Veldhoven niet de eigenaar van is. De betreffende beheerder (waterschap de Dommel) is op de hoogte en neemt passende maatregelen om deze exoot te bestrijden.

#### **Conclusie**

Om bovenstaande reden worden geen aanpassingen gedaan in het ontwerp ten aanzien van deze zienswijze.

#### 4.2.8 Indiener 19

##### **Inhoud zienswijze**

- *De hondenuitlaatroute vervalt in dit ontwerp. Als er een nieuwe route wordt aangegeven op de wandelroute, voldoet dit dan aan de regels voor een hondenuitlaatroute, namelijk een breedte van 1,5 meter?*
- *Tussen het Borghoutspark en het sportcomplex wordt een wandelroute gecreëerd. Op de tekeningen van het voorlopig DO is te zien dat deze wandelroute aan het Borghoutspark start met een trap.*
- *Nu de Julianastraat open gaat voor doorgaand verkeer vindt men het 'bijzonder' dat er 2 bushaltes zijn binnen 150meter. Omdat de halteplaats op de rijbaan is, betekent dat voor het voor het verkeer 2x oponthoud. Heel bijzonder, vooral als deze behoefte zou blijken uit een onderzoek.*
- *Het idee is dat het plan vooral het fietsroutenetwerk verbetert. Waarom is dan niet gekozen voor een 2-richting fietspad langs de noordkant van de rotonde aan de Zoom?*

#### **Reactie Gemeente**

- Hondenuitlaatroute  
De hondenuitlaatroute langs de Peter Zuidlaan en De Run 1000 wordt aangepast. Dit wordt in de loop van 2024 gedaan. Reden van aanpassing: door de projecten Peter Zuidlaan-Julianastraat en Kempenbaan is de situatie op een aantal plaatsen veranderd. Echter, ontwerptechnisch heeft dit geen

consequenties voor de projecten. De wandelpaden waarvan gebruik gemaakt kan worden, zijn minimaal 1,5m breed.

- Trap Borghoutspark  
De wandelroute in het *Borghoutspark* wordt de trap aangepast, zodat het pad ook voor rolstoelers, mensen met rollator, kinderwagens e.d. goed toegankelijk is.
- Bushaltes  
Er is tijdens het ontwerpproces contact geweest met busvervoerder Hermes. Zij gaven aan dat beide halteparen een andere doelgroep hebben. Ondanks dat ze dicht bij elkaar liggen, is de wens de haltes te behouden. Haltepaar Julianastraat nabij de Broekweg maken vooral bewoners gebruik van. Het haltepaar ter hoogte van De Run 1000 maken vooral medewerkers van het bedrijventerrein gebruik van. Dat is de reden dat we besloten hebben beide halteparen in het ontwerp terug te brengen.
- 2-richting fietspad rotonde Zoom  
De fietsrichtingen kunnen daar hetzelfde blijven, behalve dat de fietsaansluiting vanuit de rotonde naar de rijbaan van de Peter Zuidlaan verwijderd wordt. Verder blijven de fietsrichtingen daar logisch en is daarom geen aanpassing nodig.

### **Conclusie**

In het ontwerp wordt de trap aangepast, zodat het park voor eenieder toegankelijk is.

#### 4.2.9 Indiener 22

##### **Inhoud zienswijze**

- *Indiener geeft aan dat op de Biezenkuilen te hard wordt gereden. bij toenemend verkeer verwacht indiener dat ook de omliggende wegen de drukte zal toenemen. In tegenstelling tot de Blaarthemseweg zijn er in de Biezenkuilen momenteel geen snelheidsbeperkende maatregelen aanwezig. Indiener verzoekt de gemeente verkeersremmende maatregelen aan te brengen in de Biezenkuilen*
- *De huidige riolering tussen de Biezenkuilen 104 en de Peter Zuidlaan is bij hevige neerslag niet in staat water adequaat af te voeren. De gemeente heeft eerder aangegeven dat dit wordt meegenomen in de werkzaamheden Peter Zuidlaan. In het plan ziet de indiener dat de afvoersloot deels komt te vervallen en wordt vervangen door wadi's. indiener verzoekt gemeente hier serieus naar te kijken en renovatie van de riolering te overwegen mee te nemen.*

##### **Reactie Gemeente**

- Smiley Biezenkuilen  
De inrichting van de Peter Zuidlaan wordt flink gewijzigd. Daarbij is verkeersveiligheid een belangrijk thema geweest. Zie 4.1.6.  
De Biezenkuilen zelf wordt niet aangepast bij dit project. Alleen de aansluiting van de Biezenkuilen met de Peter Zuidlaan wordt aangepast. Daar wordt een zogenoemde inritconstructie gemaakt. Verkeer vanuit de Biezenkuilen moet voorrang verlenen aan verkeer op de Peter Zuidlaan. Een inritconstructie zorgt voor een duidelijke overgang tussen verkeersfunctie (Peter Zuidlaan, 50 km/uur) en woonfunctie (Biezenkuilen, 30 km/uur). Naar aanleiding van uw zienswijze hangen wij in de maand februari een smiley op in de Biezenkuilen. Een smiley geeft de rijsnelheid aan. De meeste automobilisten die (iets) te snel rijden, passen hun rijsnelheid aan na het zien van hun rijsnelheid.
- Riolering

Bij alle nieuwe projecten probeert de gemeente zoveel mogelijk in te spelen op klimaatverandering. Hevige regenbuien is hier een onderdeel van. Het waterhuishoudkundig systeem is als onderdeel van het ontwerp meegenomen. Uitgangspunt is dat zoveel mogelijk regenwater ter plaatse in de grond moet infiltreren (door middel van wadi's). De wadi's staan met elkaar in verbinding. Dus in het geval dat er te veel regen valt, dan wordt het water alsnog afgevoerd vergelijkbaar met een afvoersloot. De functie van de afvoersloot komt niet te vervallen, maar wordt anders vormgegeven voor meer capaciteit voor de opvang van buien. Dit betekent niet dat er geen water op straat komt te staan bij een hevige regenbui. Dit is tijdelijk. Na de bui loopt het water langzaam het riool weer in.

### Conclusie

Om bovenstaande reden worden geen aanpassingen gedaan in het ontwerp ten aanzien van deze zienswijze.

### 4.3 Eindconclusie

Op basis van de ingediende zienswijzen wordt het ontwerp op de volgende punten aangepast:

- a. In het ontwerp wordt de trap aangepast, zodat het park voor eenieder toegankelijk is.
- b. Op de Peter Zuidlaan wordt een extra drempel opgenomen ten noorden van de zijstraat Borghoutspark-Peter Zuidlaan (A). De reeds ingetekende drempel op de Peter Zuidlaan ten zuiden van het kruispunt, wordt naar het noorden opgeschoven. Nieuwe locatie wordt B.

