

Notitie van beantwoording zienswijzen

Ontwerpbestemmingsplan 'Peter Zuidlaan - Julianastraat'



Inhoud

1. Aanleiding bestemmingsplan	3
2. Ontwerpbestemmingsplan ter inzage	3
3. Ingediende zienswijzen	3
3.1 Indieners zienswijzen	3
3.2 Ontvankelijkheid zienswijzen	4
3.3 Inhoud zienswijzen.....	4
4. Reactie op ingediende zienswijzen	5
4.1 Toename geluid	5
4.2 Toename stikstofuitstoot en vermindering luchtkwaliteit.....	8
4.3 Vrije busbaan verdwijnt	8
4.4 Vrij wandelen verdwijnt	9
4.5 Minder groen	10
4.6 Keuze doorverbinding	11
4.7 Vermindering verkeersveiligheid voetgangers	12
4.8 Vermindering verkeersveiligheid fietsers	13
4.9 Snelheid 50 km/u.....	15
4.10 Verplaatsing probleem	16
4.11 Ronde Broekweg – Hagendoreneweg - Julianastraat	17
4.12 Afrijden oprit	18
4.13 Overige zienswijzen	18
4.13.1 Indiener 7.....	18
4.13.2 Indiener 8.....	19
4.13.3 Indiener 9.....	24
4.13.4 Indieners 10 & 11	26
4.13.5 Indiener 12.....	28
4.13.6 Indiener 13.....	29
4.13.7 Indiener 24.....	31
4.13.8 Indiener 25.....	32
5 Bijlagen	33
Bijlage 1 – Quick-scan verkeersveiligheid rotondes Peter Zuidlaan	33

1. Aanleiding bestemmingsplan

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 dubbelzijdig 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 doorverbinding 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 doorverbinding aan te leggen. De doorverbinding is met name bedoeld om de verkeersdruk in de kern Zeelst te verlagen. Ook speelt mee dat een goede, veilige(re) fietsverbinding gecreëerd wordt langs de Peter Zuidlaan door daar een vrijliggend tweekerichtingsfietspad aan te leggen. Dit zijn op dit moment fietsstroken op de rijbaan.

2. Ontwerpbestemmingsplan ter inzage

Het ontwerpbestemmingsplan 'Peter Zuidlaan - Julianastraat' is op woensdag 30 augustus 2023 bekendgemaakt via een publicatie in de Staatscourant en het Gemeentenieuws in het Veldhovens Weekblad.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft vervolgens van vrijdag 1 september tot en met donderdag 12 oktober 2023 ter inzage gelegen in het gemeentehuis van Veldhoven.

Naast deze terinzagelegging was en is het ontwerpbestemmingsplan nog steeds digitaal te raadplegen via de websites www.ruimteliijkeplannen.nl en www.veldhoven.nl.

3. Ingediende zienswijzen

3.1 Indiener zienswijzen

Tijdens de termijn van terinzagelegging zijn de volgende zienswijzen ingediend:

Van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen is gebruik gemaakt door:

1. Indiener 1: registratienummer [23.08631](#));
2. Indiener 2: registratienummer [23.08632](#));
3. Indiener 3: registratienummer [23.08656](#));
4. Indiener 4: registratienummer [23.08657](#));
5. Indiener 5: registratienummer [23.08658](#));
6. Indiener 6: registratienummer [23.08696](#));
7. Indiener 7: registratienummer [23.08710](#));
8. Indiener 8: registratienummer [23.08713](#));
9. Indiener 9: registratienummer [23.08930](#));
10. Indiener 10: registratienummer [23.08949](#));
11. Indiener 11: registratienummer [23.08950](#));
12. Indiener 12: registratienummer [23.08951](#));
13. Indiener 13: registratienummer [23.08966](#))*;
14. Indiener 14: registratienummer [23.08983](#))*;
15. Indiener 15: registratienummer [23.08967](#))*.

* Deze zienswijzen zijn tevens tegen het ontwerpbesluit Wet geluidhinder 'Peter Zuidlaan – Julianastraat' gericht.

Het ontwerpbesluit Wet geluidhinder 'Peter Zuidlaan – Julianastraat' heeft tegelijk met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen. Zienswijzen gericht tegen het ontwerpbesluit Wet geluidhinder 'Peter Zuidlaan – Julianastraat' zijn ambtshalve en ten overvloede hier tevens opgevat als een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan 'Peter Zuidlaan – Julianastraat':

- 16. Indiener 16: registratienummer [23.08557](#));
- 17. Indiener 17: registratienummer [23.08586](#));
- 18. Indiener 18: registratienummer [23.08629](#));
- 19. Indiener 19: registratienummer [23.08635](#));
- 20. Indiener 20: registratienummer [23.616077](#));
- 21. Indiener 21: registratienummer [23.616078](#)).
- 22. Indiener 22: registratienummer [23.616379](#));
- 23. Indiener 23: registratienummer [23.08711](#));
- 24. Indiener 24: registratienummer [23.08712](#));
- 25. Indiener 25: registratienummer [23.08933](#)).

De conceptversie van het definitief ontwerpplan 'Peter Zuidlaan – Julianastraat' heeft van 22 september tot en met 2 november 2023 ter inzage gelegen. Gedurende deze terinzagelegging is er een zienswijze ontvangen die zich inhoudelijk richt op het ontwerpbestemmingsplan. Om deze reden is deze zienswijze ambtshalve en ten overvloede hier tevens opgevat als een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan 'Peter Zuidlaan – Julianastraat':

- 26. Indiener 26: registratienummer [23.09312](#)).

3.2 Ontvankelijkheid zienswijzen

Een zienswijze is officieel 'ontvankelijk' als deze voldoet aan bepaalde wettelijke eisen. Zo moet een zienswijze bijvoorbeeld binnen de periode dat een ontwerpbestemmingsplan ter inzage ligt ingediend zijn. Pas als een zienswijze ontvankelijk is, hoeft deze officieel in behandeling genomen te worden. Wij vinden het als gemeente Veldhoven belangrijk dat iedereen die een zienswijze heeft ingediend, of deze nu ontvankelijk is of niet, een antwoord hierop krijgt. Daarom is op alle zienswijzen een gemeentelijke reactie geformuleerd en is aangegeven of de zienswijze aanleiding geeft om het bestemmingsplan aan te passen.

3.3 Inhoud zienswijzen

Een groot deel van de zienswijzen zijn gelijkloidend of hebben dezelfde strekking. Deze zijn onder te verdelen in 12 categorieën. In onderstaande tabel is per indiener aangegeven waar zijn of haar zienswijze betrekking op heeft.

Indiener	Inhoud zienswijzen						
	4.1 Toename geluid	4.2 Stikstof & Lucht-kwaliteit	4.3 Vrije busbaan verdwijnt	4.4 Vrij wandelen verdwijnt	4.5 Minder groen	4.6 Keuze doorverbinding	4.7 Verkeersveiligheid voetgangers
1 t/m 5	X	X	X	X	X	X	X
6	X	X	X	X	X		X
7	X	X		X	X		X
8	X	X	X	X	X		X
9				X		X	X
10 & 11	X	X	X	X	X	X	X
12	X	X					X

13	X					X	X
14	X	X					X
15	X					X	X
16 & 17	X	X	X	X	X		X
18 t/m 22	X		X				
23	X	X		X	X		X
24	X	X					
25	X	X					
26	X	X			X	X	X

Indiener	Inhoud zienswijzen					
	4.8 Verkeers-veiligheid fietsers	4.9 Snelheid 50 km/u	4.10 Verplaatsing probleem	4.11 Rotonde Broekweg – Hagendorenseweg - Julianstraat	4.12 Afrijden oprit	4.13 Overig
1 t/m 5	X					
6	X					
7	X					4.13.1
8	X	X			X	4.13.2
9	X	X		X		4.13.3
10 & 11	X				X	4.13.4
12	X		X			4.13.5
13	X	X		X		4.13.6
14	X	X				
15	X	X			X	
16 & 17	X					
18 t/m 22						
23	X		X			
24		X				4.13.7
25					X	4.13.8
26	X	X	X	X		

4. Reactie op ingediende zienswijzen

In deze paragraaf wordt een reactie gegeven op de ingediende zienswijzen. Eerst wordt de inhoud van de zienswijze samenvattend toegelicht. Deze inhoud is cursief gedrukt. De zienswijzen zijn samengevat, maar wel volledig beoordeeld. Onderstaand wordt per onderdeel / zienswijze een reactie van de gemeente gegeven en wordt aangegeven of dit leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.1 Toename geluid

4.1.1 Inhoud zienswijzen

In de zienswijzen wordt aangegeven dat de doorverbinding van de Peter Zuidlaan met de Julianastraat zal leiden tot een toename van verkeer op de Peter Zuidlaan, de Julianstraat en de Hagendorenseweg tot aan de Heemweg. De verkeersdruk op de Hagendorenseweg is volgens indieners op dit moment al erg hoog. Door de toename van het verkeer ontstaat er volgens de indieners een onaanvaardbare toename van het geluid. Dit veroorzaakt volgens enkele indieners gezondheidsproblemen in de vorm van fysieke en psychische klachten. Een aantal indieners heeft het daarbij

specifiek over geluidsoverlast die zal ontstaan voor de bewoners aan de Julianastraat, de gebruikers van de UNA-voetbalvelden, de speeltuin aan de Hagendoreneweg en tennisvereniging Metzpoint. Sommige indieners vragen zich af waarom de toename van geluid wordt ondervangen door een hogere geluidsbelasting vast te stellen dan in de Wet geluidhinder is toegestaan. Een indiener verzoekt tot slot een nieuw technisch onderzoek uit te laten voeren naar de geluidsoverlast.

4.1.2 Reactie gemeente

Door de doorverbinding 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 (bijlage 13 bij de toelichting van het bestemmingsplan) 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 wegverkeerslawaaai uitgevoerd. De onderzoeksrapportage hiervan is toegevoegd in bijlage 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan.

Voor de doorverbinding van de Peter Zuidlaan met de Julianastraat is volgens de regels uit de Wet geluidhinder in het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai 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 -wanden). 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 wegverkeerslawaaai (zie hoofdstuk 7 van bijlage 2 bij de toelichting van het 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 ≤ 53 dB respectievelijk > 53 dB) volgens de Wet geluidhinder, wordt niet overschreden;

- de geluidbelasting langs het zuidelijk deel van de Julianastraat neemt toe 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 ≤ 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 reduceren van de geluidbelasting tot de maximaal toelaatbare geluidbelasting, met behulp van bronmaatregelen (geluidreducerend wegdek) of overdrachtsmaatregelen (geluidschermen of -wallen), op bezwaren van verkeerskundige, stedenbouwkundige en financiële aard stuit. Met reële bronmaatregelen is het niet mogelijk om de geluidbelasting bij alle woningen te reduceren tot de maximaal toelaatbare geluidbelasting.

Voor de woningen Kruisstraat 134, 136 en 138, Julianastraat 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16 en 18, Oranje Nassaulaan 1 en Broekweg 76 dient de gemeente hogere grenswaarden vast te stellen. Uit gevelonderzoek moet daarnaast blijken of maatregelen nodig zijn om het binnenniveau te laten voldoen aan de binnenwaarde van 33 dB. Het uitvoeren van het gevelonderzoek en het aanbieden en financieren van de eventueel benodigde geluidwerende maatregelen, wordt als voorwaarde opgenomen in de hoge waarde beschikking.

Uit het onderzoek volgt dus samengevat dat er vanuit akoestisch oogpunt geen belemmeringen voor de doorverbinding 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 een impact heeft op de omgeving. Dat is een van de redenen geweest waarom wij hebben besloten om inzake het aspect geluid, in het kader van een goede ruimtelijke ordening te onderzoeken of er bij de woningen sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Hierbij zijn de gevolgen van de doorverbinding tussen de Peter Zuidlaan en de Julianastraat ten opzichte van de huidige situatie zonder doorverbinding 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 Hagendorenseweg 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 doorverbinding bij deze locaties te onderzoeken.

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

4.1.4 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.2 Toename stikstofuitstoot en vermindering luchtkwaliteit

4.2.1 Inhoud zienswijzen

Indieners geven aan dat er door de doorverbinding van de Peter Zuidlaan met de Julianastraat een ongezondere leefsituatie ontstaat vanwege de toename aan stikstof, smog, CO₂, fijnstof, roetvorming, vervuiling en klachten aan de luchtwegen. Een indiener verzoekt tot slot een nieuw technisch onderzoek uit te laten voeren naar de luchtkwaliteit.

4.2.2 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 dit bestemmingsplan gebeurd. Uit het onderzoek luchtkwaliteit (bijlage 4 bij de toelichting van het 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 zijn. Het is om deze reden dan ook niet nodig om maatregelen te treffen.

Uit de stikstofdepositieberekeningen van de gebruiks- en realisatiefase (bijlage 10, 11, 14 en 15 bij de toelichting van het bestemmingsplan) blijkt verder dat de doorverbinding van de Peter Zuidlaan met de Julianastraat geen nadelige gevolgen heeft op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebied.

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

4.2.3 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.3 Vrije busbaan verdwijnt

4.3.1 Inhoud zienswijzen

In de zienswijzen wordt als bezwaar tegen het plan genoemd dat de vrije busbaan zal verdwijnen. In een zienswijze wordt gemotiveerd dat het autogebruik ontmoedigd zou moeten worden vanwege de landelijke stikstofdiscussies en de opwarming van de aarde. Het verdwijnen van de vrijliggende busbaan nodigt niet uit om met de bus te reizen.

4.3.2 Reactie gemeente

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

De stikstofdepositie tijdens de aanleg- en gebruikersfase is berekend (bijlage 10, 11, 14 en 15 bij de toelichting van het bestemmingsplan) en blijft binnen de wettelijke normen. Over de Julianastraat rijdt al jaren een bus (buslijn 15). Deze bus rijdt 2 keer per uur per richting. In combinatie met de verwachte hoeveelheid autoverkeer op de Julianastraat na de realisatie van de doorverbinding (afgerond maximaal circa 2.000 motorvoertuigen per etmaal, zie bijlage 13 bij toelichting), komen er geen structurele doorstromingsproblemen. De bus ondervindt dus geen tot nauwelijks extra reistijd. Bovendien hoeven buschauffeurs straks geen rekening meer te houden met tegemoetkomende bussen. In de huidige situatie is op twee delen van de Julianastraat namelijk sprake van een smalle rijbaan, waar slechts één bus tegelijkertijd over heen kan rijden (over een lengte van in totaal circa 250 meter). De vier bushaltes worden vernieuwd in het project, inclusief de busperrons.

4.3.3 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.4 Vrij wandelen verdwijnt

4.4.1 Inhoud zienswijzen

In de zienswijzen wordt als bezwaar tegen het plan genoemd dat er geen rustige wandel- en fietspaden meer zijn. Er wordt gevreesd dat het vrije wandelen met de hond en met de kinderen zal verdwijnen en hier een drukke situatie voor in de plaats zal terugkeren. In een zienswijze wordt gevraagd waarom de bestaande voetpaden langs de Peter Zuidlaan niet zijn opgenomen in het bestemmingsplan. Deze indiener vreest dat voetgangers voortaan over de bestaande geaccidenteerde voetpaden moeten lopen. Deze voetpaden zijn niet weersbestendig en niet van lantaarnpalen voorzien, waardoor het voor kinderwagens, rollators en rolstoelen (sociaal) onveilig is hiervan gebruik te maken. Er wordt daarbij ook aangegeven dat de druk op de voetpaden alleen maar zal toenemen door de verwachte toename van nieuwe ASML-werknemers waarvan een behoorlijk percentage een lunch-ommetje zal willen maken.

4.4.2 Reactie gemeente

Tijdens de planvorming is onder meer gekeken naar de wandelstructuur. Een ommetje maken over de bestaande voetpaden, blijft mogelijk. Wel is het zo dat het huidige voetpad langs de Peter Zuidlaan tussen de straten 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.

We hebben overwogen om op de hierboven aangegeven plek langs de Peter Zuidlaan 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.

Wij hebben de wandelroute door de groenzone/het parkje naar aanleiding van uw zienswijze nagekeken. Wij hebben daarbij geen onacceptabele oneffenheden geconstateerd. Als er in de toekomst toch sprake blijkt te zijn van een oneffenheid op een specifiek punt (zoals scheefliggende tegels), gaan wij daar naar kijken en lossen we dat op.

4.4.3 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.5 Minder groen

4.5.1 Inhoud zienswijzen

Indieners geven aan er door het plan veel groen verdwijnt, er meer verharding voor terug komt en dat dit slecht is voor het milieu en de afwatering. In een enkele zienswijze wordt aangegeven dat er al veel groen is ingeleverd met de nieuwe bebouwing van ASML. Er zijn veel mensen die nu gebruik maken van de groenvoorzieningen rondom de Julianastraat en dit dreigt nu nog verder te verdwijnen. In een enkele zienswijze wordt daarnaast verwezen naar prachtige grote bomen die direct naast de huidige busbaan staan. Deze bomen mogen volgens deze indiener niet gekapt worden.

4.5.2 Reactie gemeente

In paragraaf 4.6.5 'Watertoets' van de toelichting is aangegeven dat een deel van het plangebied op dit moment al verhard is. Met het realiseren van de doorverbinding wordt het plangebied anders ingedeeld. Hierdoor neemt de verharding binnen het plangebied toe. In tabel 4.1 in de toelichting is een overzicht van de verhardingen in de huidige en toekomstige situatie opgenomen. Op dit moment is binnen het plangebied een oppervlakte van 18.479 m² verhard. In de toekomst neemt de oppervlakte verharding met 5.473 m² toe naar 23.952 m².

Vanaf een toename van verhard oppervlakte van 500 m² moet volgens de Keur van Waterschap De Dommel een waterbergingsvoorziening met een capaciteit van 60 mm per m² toename bebouwd/verhard oppervlak binnen het te ontwikkelen gebied gerealiseerd worden.

In de planregels is in artikel 13.4 een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarin wordt geregeld dat het gebruik van de gronden binnen de bestemming 'Verkeer' uitsluitend is toegestaan wanneer ter plaatse van de gronden met de aanduiding 'waterberging' is voorzien in een waterbergingsvoorziening van voldoende omvang en dat deze voorziening in stand wordt gehouden. In de voorwaardelijke verplichting staat dat de waterbergingsvoorziening een capaciteit van minimaal 60 mm per m³ toename bebouwd/verhard oppervlak dient te hebben.

Gebaseerd op een regenbui van 60 mm, is in het plangebied circa 360 m³ extra waterberging nodig. Dit is berekend op basis van een toename van verharding van naar boven afgerond 6.000 m². In totaal hebben de waterbergingsmogelijkheden binnen het gebied een totale bergingscapaciteit van 851 m³. Dit is voldoende om de toename in verharding binnen het plangebied (360 m³ extra bergingscapaciteit) en de te dempen watergangen (130 m³ extra bergingscapaciteit) te compenseren.

Het uitgangspunt is om de bestaande bomen in het plangebied zoveel als mogelijk te laten staan. Er worden slechts enkele bomen gekapt om het plan te realiseren. Het kappen van de enkele bomen, en het verdwijnen van groen, wordt elders in het plangebied goedge maakt. In de tekeningen van het ontwerpplan is aangegeven waar bomen behouden, gekapt en geplant worden. Het streven is de doorverbinding een groene uitstraling te geven. Om zoveel mogelijk groen in het bestemmingsplan te borgen, kennen delen van het plangebied de enkelbestemming 'Groen'.

4.5.3 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.6 Keuze doorverbinding

4.6.1 Inhoud zienswijzen

Indieners geven het pleidooi om de doorverbinding van de Peter Zuidlaan met de Julianastraat niet aan te leggen en de huidige situatie voor het autoverkeer te handhaven of op andere opties over te gaan. Een indiener noemt als reden dat de kom van Zeelst door de doorverbinding dan wel een beetje wordt ontlast als sluiproute, maar er een grote toename van autoverkeer zal komen op de randweg rond Zeelst. Een andere indiener geeft als reden aan dat de situatie sterk is gewijzigd na het besluit in 2019 om de reconstructie in gang te zetten. Hierbij valt volgens indiener te denken aan de herontwikkeling van de Kempenbaan, de toename van kantoren op De Run en de toename van het fietsverkeer. Dit kan leiden tot nieuwe inzichten die van belang zijn bij het uitwerken van de plannen.

Als alternatief voor de doorverbinding wordt door een indiener het heropenen van de Provincialeweg genoemd omdat deze weg minder woningen heeft en makkelijker aan te passen is. Een andere indiener noemt als alternatief het terugbrengen van de snelheid naar 30 km/u en het aanbrengen van verkeersremmende maatregelen (drempels) in Zeelst waardoor het verkeer in Zeelst zal verminderen en vaker gebruik zal worden gemaakt van de Kempenbaan en de Heerbaan.

4.6.2 Reactie gemeente

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

Uit het verkeerskundig onderzoek van Goudappel (bijlage 13 bij de toelichting van het bestemmingsplan) is op te maken dat het project een redelijke tot flinke hoeveelheid autoverkeer weghaalt uit de kern Zeelst. Zeker als de huidige 50 km/uur-wegen in de kern afgewaardeerd worden naar 30 km/uur, zoals de Blaarthemseweg, de St. Severinuslaan en de Binnenweg. Op enkele wegen neemt de hoeveelheid verkeer toe. Verkeerskundig gezien zijn dat beperkte toenames, waarbij de Peter Zuidlaan en Hagendoreneweg juist zijn ingericht om verkeer redelijkerwijs vlot en veilig te

verwerken. Deze twee wegen zijn gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) volgens het gemeentelijk verkeersbeleid (het GVVP). Er liggen op deze twee wegen bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden (op de Peter Zuidlaan worden die gemaakt). Bij de berekeningen in het verkeerskundig onderzoek van Goudappel is rekening gehouden met de toen bekende projecten/plannen, zoals de afsluiting van de Provincialeweg van/naar de Kempenbaan (zie figuur 2.1 in bijlage 13).

Wat in het verkeerskundig onderzoeksrapport van Goudappel niet is genoemd, is dat er in dit onderzoek ook rekening is gehouden met een toename van arbeidsplaatsen in 2030, met name op bedrijventerrein De Run, waaronder op De Run 1000. Deze voorspelde groei van arbeidsplaatsen op bedrijventerrein De Run is juist een van de belangrijkste redenen om in te zetten op goede fietsstructuren. Mede daarom hebben we een breed tweerichtingsfietspad aan de oostzijde van de Peter Zuidlaan opgenomen. Het geeft invulling aan het plan dat fietsers via verschillende vrijliggende fietspaden De Run vlot en veilig kunnen bereiken (en andersom).

4.6.3 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.7 Vermindering verkeersveiligheid voetgangers

4.7.1 Inhoud zienswijzen

De meeste indieners vrezen voor de verkeersveiligheid van kinderen, ouderen en fietsers door de toename van het autoverkeer.

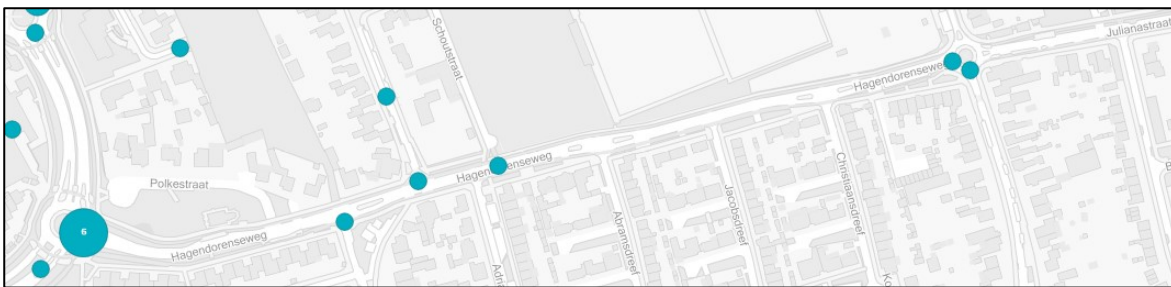
Indieners maken zich zorgen over de veiligheid van de kinderen die spelen op het Beatrixveld en speeltuin Kabouterdorp en voetballen bij de vereniging UNA. Kinderen zijn volgens de indieners niet in staat om de Julianastraat (en ook de Hagendoreneweg) veilig over te steken vanwege de grote toename van het verkeer (auto's en fietsers). In het ontwerpplan is een haag rondom het Beatrixveld ingetekend. Sommige indieners vragen zich af in hoeverre deze haag ballen van het Beatrixveld tegen houdt en wat de gevolgen zijn wanneer een kind de straat op rent om zijn bal te pakken. Als suggestie wordt genoemd om drempels te plaatsen in de Julianastraat en Hagendoreneweg en een zebrapad ter hoogte van de Julianastraat in te tekenen.

4.7.2 Reactie gemeente

Er zijn diverse zorgen over verkeersveiligheid aangegeven in de zienswijzen. 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 Verkeerstechiek) 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 doorverbinding 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, zijn -mede door gesprekken met een klankbordgroep- op een aantal locaties verkeersdrempels/-plateaus en vluchtheuvels aangebracht. Dit om de rijnsnelheid te verminderen, het attentieniveau te verhogen en de oversteekbaarheid te verbeteren.

De Hagendoreneweg maakt geen onderdeel uit van het project Peter Zuidlaan – Julianastraat. En daarmee ook niet van het bestemmingsplan. Er zijn voor deze weg (vooralsnog) geen aanvullende maatregelen opgenomen. Redenen zijn:

1. Als naar de Hagendorenseseweg gekeken wordt, dan neemt het autoverkeer -verkeerskundig voor een gebiedsontsluitingsweg- beperkt toe na/door de doorverbinding (van circa 800 naar circa 1.200 motorvoertuigen per etmaal, uitgaande van 30 km/uur in de kern Zeelst in de toekomst);
2. De weginrichting is daar redelijk tot goed op orde. Er liggen vrijliggende fietspaden met voetpaden en een aantal vluchtheuvels;
3. In de gemeentelijke risicoanalyse vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) en gemeentelijk Uitvoeringsprogramma SPV (van februari respectievelijk september 2021, beide ambtelijke status) is de Hagendorenseseweg niet benoemd als een risico-locatie. Dit komt onder meer vanwege hetgeen onder punten 2, 4 en 5 is beschreven (huidige weginrichting, snelheids- en ongevallenbeeld);
4. Het huidige snelheidsbeeld, op basis van navigatiegegevens vanuit adviesbureau VIA is dat de V85 (85% van het autoverkeer rijdt onder deze snelheid of deze snelheid) circa 55 km/uur is op het langste rechte stuk van de Hagendorenseseweg. Dit is wel hoger dan de toegestane snelheid, maar vergeleken met andere 50 km/uur-wegen zijn dit geen schrikbarende snelheden;
5. Het ongevallenbeeld laat zien dat als maatregelen getroffen moeten worden, dit het beste ter hoogte van de rotonde met de Heemweg dient te zijn. In de periode 2019 t/m 26 oktober 2023 zijn 10 ongevallen geregistreerd geweest op de Hagendorenseseweg, waarvan 2 ongevallen met letsel. 6 ongevallen hiervan hebben zich voorgedaan bij de rotonde met de Heemweg (waarvan 1 ongeval met letsel) en 1 bij de rotonde met de Broekweg. Zie onderstaande figuur 1 met daarop de locaties van de ongevallen.



Figuur 1 Ongevallenbeeld 2019 t/m 26 oktober 2023 (VIA Software)

Het veld langs de Julianastraat is tot slot 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 ongeluk te veroorzaken.

4.7.3 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.8 Vermindering verkeersveiligheid fietsers

4.8.1 Inhoud zienswijzen

Ook maken indieners 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. In de nieuwe situatie wordt de veiligheid van de fietsers verslechterd doordat zij de weg over moeten steken om van een tweebaansfietspad naar een gescheiden fietspad te gaan. Op dit moment gebeuren er volgens indieners al veel ongelukken bij de fietsoversteek ter hoogte van het Beatrixveld. Een indiener verwijst naar een verkeersveiligheidsrapportage (BLIQ

STAR Focus op veilig en vlot verkeer in Gemeente Veldhoven Verkeersveiligheidsrapportage Periode 2018 t/m Q2 2023) waaruit blijkt zijn 76% van de geregistreerde ongevallen de kwetsbare verkeersdeelnemers zijn. Het kruisen van fietspaden en door auto's, zeker op intensieve fietsroutes, is volgens een indiener niet meer van deze tijd en staat haaks op de uitgangspunten van de mobiliteitsvisie (STOMP). Als suggestie wordt genoemd om de fietsers voorrang te geven op deze oversteek of een stoplicht te plaatsen. Een andere suggestie is om de maximaal toegestane snelheid op de Julianastraat en Hagendoreneweg te verlagen naar 30 km/u.

4.8.2 Reactie gemeente

Het plan voorziet in een breed vrijliggend tweerichtingsfietspad langs de Peter Zuidlaan en het oostelijk deel van de Julianastraat (4 meter breed). Dat is een flinke verbetering ten op zichte van wat er nu ligt voor fietsers. Dat is ook nodig met het oogpunt op de bereikbaarheid van bedrijventerrein De Run. De nieuwe fietspaden in het plan sluiten goed aan op de omliggende fietspaden/fietsstructuur. Dat is ook de belangrijkste reden dat het tweerichtingsfietspad langs de Peter Zuidlaan aan de oostzijde ontworpen is. Als het fietspad aan de westzijde komt te liggen, dienen doorgaande fietsers twee keer de Peter Zuidlaan over te steken. Eén keer bij de Julianstraat-onderdoorgang A2/N2 en één keer bij de Meerenakkerweg. In het voorliggende ontwerp moeten doorgaande fietsers -vanuit oostelijke richting naar westelijke richting- één keer de Julianastraat oversteken (linksboven De Run 1000). In de huidige situatie is dat ook al het geval. In de nieuwe situatie rijdt er autoverkeer op die oversteeklocatie. De hoeveelheid autoverkeer is echter verkeerskundig beperkt voor een gebiedsontsluitingsweg. Het gaat om afgerond maximaal circa 2.000 motorvoertuigen per etmaal, zie het verkeerskundig onderzoek van Goudappel (bijlage 13 bij de toelichting van het bestemmingsplan). In het ontwerp is speciek aandacht besteed aan de oversteeklocatie:

1. 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);
2. de fietsoversteek wordt op een verkeersplateau gelegd. In combinatie met de vluchtheuvel wordt hiermee de rijdsnelheid van automobilisten verminderd en het attentieniveau verhoogd;
3. met marking (bliksemflitsen) en verkeersborden worden automobilisten ook op de fietsoversteek geattendeerd;
4. Het zicht tussen fietsers en automobilisten is ruim voldoende.

In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP), vastgesteld in 2019 door de gemeenteraad, is opgenomen dat de route Peter Zuidlaan-Julianastraat-Hagendoreneweg 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:

1. Er liggen straks overal vrijliggende fietpaden. 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;
2. Een maximumsnelheid van 30 km/uur op de route Peter Zuidlaan-Julianastraat-Hagendoreneweg in plaats van 50 km/uur trekt minder autoverkeer weg uit de kern Zeelst. Het doel van het project is juist om te proberen veel verkeer uit de kern weg te trekken;
3. Verkeerskundig geven de berekende verkeerscijfers uit het verkeerskundig onderzoek van Goudappel (bijlage 13 bij de toelichting van het bestemmingsplan) geen aanleiding om een variant met 30 km/uur op de route door te rekenen. Zie reactie gemeente paragraaf 4.6.2.

4.8.3 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.9 Snelheid 50 km/u

4.9.1 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 en vermindering van de geluidshinder.

4.9.2 Reactie gemeente

In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP), vastgesteld in 2019 door de gemeenteraad, is opgenomen dat de route Peter Zuidlaan-Julianastraat-Hagendorenseweg 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:

1. 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;
2. Een maximumsnelheid van 30 km/uur op de route Peter Zuidlaan-Julianastraat-Hagendorenseweg in plaats van 50 km/uur trekt minder autoverkeer weg uit de kern Zeelst. Het doel van het project is juist om te proberen veel verkeer uit de kern weg te trekken;
3. Verkeerskundig geven de berekende verkeerscijfers uit het verkeerskundig onderzoek van Goudappel (bijlage 13 bij de toelichting van het bestemmingsplan) geen aanleiding om een variant met 30 km/uur op de route door te rekenen. Zie reactie gemeente paragraaf 4.6.2.

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 Verkeerstechneik) 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 doorverbinding 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, zijn -mede door gesprekken met een klankbordgroep- op een aantal locaties verkeersdrempels/-plateaus en vluchtheuvels aangebracht. Dit om de rijsnelheid te verminderen, het attentieniveau te verhogen en de oversteekbaarheid te verbeteren.

4.9.3 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.10 Verplaatsing probleem

4.10.1 Inhoud zienswijzen

Het doel van de doorverbinding is om het doorgaande verkeer om Zeelst heen te leiden waardoor de verkeerintensiteiten op de doorgaande wegen in Zeelst afnemen. Indiëners geven hierover aan dat de voordelen voor Zeelst zeer gering zijn en de nadelen, voor met name Meerveldhoven, vele malen groter zijn. Het verkeer op de Hagendoreneweg en de Oranje Nassaulaan zal fors toenemen, maar ook het verkeer op de toegangswegen, zoals de Kapelstraat-Zuid, Kapelstraat-Noord en de Broekweg. Hierdoor ontstaat er meer geluidsoverlast voor de woningen aan deze wegen en een toename van ongezonde lucht door meer uitstoot van schadelijke stoffen. Het probleem wordt volgens indiëners alleen maar verplaatst.

4.10.2 Reactie gemeente

De verkeersintensiteiten op de Peter Zuidlaan worden door de doorverbinding hoger. In scenario 1 (enkel de doorverbinding) uit het verkeerskundig onderzoek van Goudappel (bijlage 13 bij de toelichting van het bestemmingsplan) neemt het verkeer toe tot circa 2.500 motorvoertuigen per etmaal en in scenario 2 (hierbij worden alle wegen in Zeelst afgewaardeerd naar 30 km/u-wegen) neemt het verkeer toe tot circa 4.000 motorvoertuigen per etmaal. Daarnaast neemt in beide scenario's het verkeer toe op de Hagendoreneweg en de Oranje Nassaulaan met enkele honderden voertuigen per etmaal. Deze wegen krijgen meer verkeer te verwerken door de aantrekkende kracht van de nieuwe Peter Zuidlaan – Julianastraat. Ten slotte neemt in scenario 2 het verkeer op de Vijverstraat toe met circa 1.200 motorvoertuigen per etmaal.

Uit het verkeerskundig onderzoek is verder op te maken dat het project een redelijke tot flinke hoeveelheid autoverkeer weghaalt uit de kern Zeelst. Zeker als -bij scenario 2 berekend- de huidige 50 km/uur-wegen in de kern afgewaardeerd worden naar 30 km/uur, zoals de Blaarthemseweg, de St. Severinuslaan en de Binnenweg. Op enkele wegen neemt de hoeveelheid verkeer toe, dat klopt. Verkeerskundig gezien zijn dat beperkte toenames, waarbij de Peter Zuidlaan en de Hagendoreneweg juist zijn ingericht om verkeer redelijkerwijs vlot en veilig te verwerken. Deze twee wegen zijn gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) volgens het gemeentelijk verkeersbeleid (het GVVP). Er liggen op deze wegen bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden (op de Peter Zuidlaan worden die gemaakt).

De Vijverstraat, een erftoegangsweg 30 km/uur (ETW), komt bij scenario 2 verkeerskundig het minst goed naar voren. De verkeersdruk is daar een aantal jaar geleden verlaagd door het invoeren van eenrichtingsverkeer voor autoverkeer rond de kiosk en de kerk (net ten zuiden van de Vijverstraat). Bovendien heeft de Vijverstraat een verzamelfunctie van een deel van de wijk Zeelst van en naar de Heerbaan. En ook hier geldt: 3.100 motorvoertuigen per etmaal zijn voor een ETW geen lage, maar ook geen heel hoge cijfers. De hierboven genoemde effecten van de maatregelscenario's op de verkeersintensiteiten is terug te zien in figuur / tabel 3.1 in het verkeerskundig onderzoek van Goudappel.

Al met al is het, gekeken naar alle belangen, alsook het algemeen belang, naar onze mening te verantwoorden dat de doorverbinding Peter Zuidlaan-Julianastraat aangelegd wordt.

4.10.3 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.11 Rotonde Broekweg – Hagendoreneweg – Julianastraat

4.11.1 Inhoud zienswijzen

In de zienswijzen wordt opgemerkt dat de rotonde Broekweg – Hagendoreneweg – Julianastraat niet is opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan (en ook niet in het ontwerpplan). De indieners maken zich zorgen over de verkeersveiligheid doordat meer auto's de rotonde na de aanleg van de doorverbinding zullen kruisen. Als suggesties om de verkeersveiligheid te verbeteren worden genoemd: het duidelijker maken van de rotonde, het realiseren van een kruising met verkeerslichten en het relaiseren van een kruising met voorrang voor de Julianastraat richting de Hagendoreneweg en andersom.

4.11.2 Reactie gemeente

We hebben op dit moment geen plannen om de rotonde Broekweg – Hagendoreneweg – Julianastraat te veranderen. Een enkelstrooksrotonde -zoals de huidige rotonde- is de veiligste gelijkvloerse kruispuntoplossing (zie SWOV¹-factsheet Rotondes en andere kruispunten, juni 2022, via swov.nl/factsheets te vinden). Ook ligt de rotonde buiten de grens van het project en bestemmingsplan 'Peter Zuidlaan – Julianastraat'. Ondanks dat 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. Deze quick-scan is voor de volledigheid als bijlage 1 bij deze notitie van beantwoording zienswijzen gevoegd. 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 – Hagendoreneweg – 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 – Hagendoreneweg – 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.

De totale hoeveelheid autoverkeer dat over de rotonde rijdt na de doorverbinding, neemt volgens het verkeerskundig onderzoek van Goudappel (bijlage 13 bij de toelichting van het bestemmingsplan) iets toe. Een deel van het autoverkeer dat nu over de Broekweg-noord rijdt, rijdt straks via de Julianastraat (bij scenario 2 -30 km/uur op de huidige 50 km/uur-wegen in de kern Zeelst- is dat meer dan bij scenario 1). Deze gewijzigde verkeersstroom (via Julianastraat - Peter Zuidlaan) is verkeerskundig gewenst. Het doel van het project is om vooral de kern Zeelst te ontlasten. In de huidige situatie rijden ongeveer in totaal 7.600 motorvoertuigen per gemiddelde werkdag over de rotonde. Dat worden bij scenario 1 8.100

1 SWOV is het nationaal wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek.

motorvoertuigen en bij scenario 2 8.500 motorvoertuigen verdeeld over de vier wegen die aansluiten op de rotonde. Het is een toename van 11%, toekomstjaar 2030. Gezien de beperkte verkeerskundige hoeveelheid autoverkeer nu en in de toekomst (ondanks de 11% toename), is de verwachting dat geen doorstromingsproblemen ontstaan. En zoals hierboven uitgelegd is, verwachten we ook geen verkeersveiligheidsproblemen.

4.11.3 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.12 Afrijden oprit

4.12.1 Inhoud zienswijzen

De indieners van de zienswijzen geven aan problemen te voorzien bij het afrijden van hun oprit aan de Julianastraat en Hagendoreneweg vanwege het toenemend aantal fietsers en de 50 km/u-zone. Ook vreest een indiener dat het voor het verkeer uit de zijstraten (Kapelstraat-Zuid, Kapelstraat-Noord, Adriaansdreef, Abrahamsdreef, Jacobsdreef, Christiaansdreef) lastig wordt om op de Hagendoreneweg in te voegen.

4.12.2 Reactie gemeente

In de verkeersstroom (auto + fiets) zijn voldoende hiaten aanwezig om veilig op en/of af de Hagendoreneweg te geraken. De hoeveelheid autoverkeer over de Hagendoreneweg is nu en in de toekomst verkeerskundig beperkt. Het gaat nu om circa 800 motorvoertuigen dat dagelijks over de Hagendoreneweg rijdt. In het hoogste scenario (scenario 2) in 2030 gaat het om 1.200 motorvoertuigen. Dit aantal is terug te zien in figuur / tabel 3.1 in het verkeerskundig onderzoek van Goudappel (bijlage 13 bij de toelichting van het bestemmingsplan) waar de effecten van de maatregels scenario's op de verkeersintensiteiten zijn weergegeven. Tijdens het drukste spitsuur rijdt er over de Hagendoreneweg ongeveer 10% van het totaal, zijnde 120 motorvoertuigen in dat uur. Dat zijn circa 2 auto's per minuut. Dat is theoretisch 1 auto per 30 seconden. Er rijden meer fietsers over de Hagendoreneweg dan auto's. Als men naar de zijwegen en opritten gaat (of afrijdt), dan kruist men één eenrichtingsfietspad. Uitgaande van circa 6.000 fietsers (op basis van het verkeersmodel BBMA v2022, basisjaar 2019, gerekend met een groei van circa 20% naar toekomstjaar 2030), gedeeld door 2, dan gaat het over 3.000 fietsers. Tijdens het drukste spitsuur is dat ongeveer 15% van het totaal (op basis van een fietstelling op de Julianastraat nabij de onderdoorgang A2/N2), zijnde 450 fietsers. Dat zijn circa 7 tot 8 fietsers per minuut. Theoretisch 1 fietser per 7,5 seconde. Uit de hierboven genoemde cijfers volgt dat er op een aanvaardbare manier op de wegen ingevoegd kan worden.

4.12.3 Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.13 Overige zienswijzen

4.13.1 Indiener 7

*In paragraaf 4.8 van de toelichting is het volgende opgenomen:
"In het maatregelscenario zonder afwaarderen van de 50 km/u-wegen in Zeelst neemt het verkeer op de doorgaande wegen in Zeelst af met circa 5 tot 10% ten opzichte van de referentie. In het maatregelscenario met afwaarderen van de 50 km/u-wegen*

in Zeelst is dit circa 30 tot 60%. Een doorverbinding van de Peter Zuidlaan heeft dus beduidend meer effect in combinatie met het afwaarderen van de 50 km/u-wegen in Zeelst. In beide scenario's zijn beperkte verkeerstoenames te verwachten op de Hagendorenseweg en Oranje Nassaulaan."

Het bovenstaande is volgens indiener tegenstrijdig. Er gaat minimaal evenredig meer verkeer op de Hagendorenseweg en de Oranje Nassaulaan ontstaan. Naast het 'omgeleide' verkeer uit Zeelst, gaat volgens indiener op deze wegen sluipverkeer ontstaan om drukte op de Kempenbaan te omzeilen.

Reactie gemeente:

In het verkeerskundig onderzoek van Goudappel (bijlage 13 bij de toelichting van het bestemmingsplan) is het Regionaal verkeersmodel Zuidoost Brabant (BBMA versie 2018) gebruikt om de verkeerskundige effecten in het toekomstjaar 2030 te berekenen.

Uit deze berekeningen volgt inderdaad dat de doorverbinding in combinatie met scenario 2 (het afwaarderen van de huidige 50 km/uur-wegen naar 30 km/uur in de kern Zeelst) niet (bij de Oranje Nassaulaan) of tot beperkte (Hagendorenseweg) extra verkeerstoenames op beide wegen leidt.

Bij deze verwachte beperkte verkeerstoenames gaat het verkeerskundig over zeer beperkte hoeveelheden verkeer. Dat maakt het lastig om voor deze verkeerstoenames een of meerdere verklaringen te (kunnen) geven. Het lijkt erop dat bij scenario 2 een route via de Heerbaan voor een deel van het verkeer aantrekkelijker wordt. Op de Heerbaan neemt het aantal motorvoertuigen per gemiddelde werkdag namelijk met 1.000 toe.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.13.2 Indiener 8

a. Indiener geeft als bewoner van de Julianastraat aan zich vanaf het begin van het plan niet gehoord te voelen. In de destijds digitale informatiebijeenkomst is door de projectontwikkelaar gezegd dat het aantal huizen aan de Julianastraat verwaarloosbaar is wanneer die vergeleken wordt met het grotere doel van het plan. Hoewel het misschien niet over veel huizen gaat, geeft indiener aan dat de impact van dit plan voor hun heel groot is.

Reactie gemeente:

Wij betreuren het om te horen dat indiener zich vanaf het begin van het plan niet gehoord voelt. Het is tijdens de digitale informatiebijeenkomst op 25 januari 2022 niet de bedoeling geweest om te suggereren dat de gevolgen van de doorverbinding voor de bewoners van de Julianastraat van ondergeschikt belang zijn. Wij begrijpen dat de impact van de doorverbinding voor de bewoners aan de Julianastraat aanzienlijk is. In het bestemmingsplan 'Peter Zuidlaan – Julianastraat' is mede aan de hand van onderzoeken aangetoond wat de gevolgen voor de omgeving zijn op diverse ruimtelijke aspecten. Het bestemmingsplan concludeert dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening en dat er (ook voor de bewoners aan de Julianastraat) geen planologische belemmeringen zijn om de doorverbinding van de Peter Zuidlaan met de Julianastraat te realiseren.

Voor de woningen aan de Julianastraat geldt dat er uit gevelonderzoek nog moet blijken of er maatregelen nodig zijn om het binnenniveau te laten voldoen aan de binnenwaarde van 33 dB. Het uitvoeren van het gevelonderzoek (door Nibag) en het aanbieden en financieren van de eventueel benodigde geluidwerende maatregelen (door de gemeente), is als voorwaarde in de hoge waarde beschikking opgenomen (besluit Wet geluidinder).

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

b. *In paragraaf 4.8 van de toelichting is het volgende opgenomen:*

"In het maatregelscenario zonder afwaarderen van de 50 km/u-wegen in Zeelst neemt het verkeer op de doorgaande wegen in Zeelst af met circa 5 tot 10% ten opzichte van de referentie. In het maatregelscenario met afwaarderen van de 50 km/u-wegen in Zeelst is dit circa 30 tot 60%. Een doorverbinding van de Peter Zuidlaan heeft dus beduidend meer effect in combinatie met het afwaarderen van de 50 km/u-wegen in Zeelst. In beide scenario's zijn beperkte verkeerstoenames te verwachten op de Hagendoreneweg en Oranje Nassaulaan."

Indiener geeft hierover aan dat de doorverbinding weinig voordeel biedt. De kosten van de doorverbinding zijn geschat op 2,7 miljoen en leveren maar een rendement van 5 tot 10% op. Er kan volgens indiener 2,7 miljoen aan een weg uitgegeven worden terwijl de inwoners van Veldhoven het sociaal-economisch moeilijker hebben dan ooit. Het plan gaat uit van een voordeel wanneer de Kruisstraat in Zeelst een 30 km/u-zone is. Indiener geeft hierover aan dat dit in de huidige situatie nog niet het geval is en hier ook geen concrete plannen voor liggen.

Reactie gemeente:

Uit het verkeerskundig onderzoek van Goudappel (bijlage 13 bij de toelichting van het bestemmingsplan) is op te maken dat het project een redelijke tot flinke hoeveelheid autoverkeer weghaalt uit de kern Zeelst. Zeker als -bij scenario 2 berekend- de huidige 50 km/uur-wegen in de kern afgewaardeerd worden naar 30 km/uur, zoals de Blaarthemseweg, de St. Severinuslaan en de Binnenweg. Op enkele wegen neemt de hoeveelheid verkeer toe, dat klopt. Verkeerskundig gezien zijn dat echter beperkte toenames, waarbij de Peter Zuidlaan en de Hagendoreneweg juist zijn ingericht om verkeer redelijkerwijs vlot en veilig te verwerken. Deze twee wegen zijn gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) volgens het gemeentelijk verkeersbeleid (het GVVP). Er liggen op deze wegen bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden (op de Peter Zuidlaan worden die gemaakt).

De Vijverstraat, een erftoegangsweg van 30 km/uur (ETW), komt bij scenario 2 verkeerskundig het minst goed naar voren. De verkeersdruk is daar een aantal jaar geleden verlaagd door het invoeren van eenrichtingsverkeer voor autoverkeer rond de kiosk en de kerk (net ten zuiden van de Vijverstraat). Bovendien heeft de Vijverstraat een verzamelfunctie van een deel van de wijk Zeelst van en naar de Heerbaan. En ook hier geldt: 3.100 motorvoertuigen per etmaal zijn voor een ETW geen lage, maar ook geen heel hoge cijfers. De hierboven genoemde effecten van de maatregelscenario's op de verkeersintensiteiten is terug te zien in figuur / tabel 3.1 in het verkeerskundig onderzoek van Goudappel.

Het afwaarderen van de 50 km/uur-wegen in de kern Zeelst staat inderdaad nog niet op planning. Op het moment dat daar grootschalig onderhoud nodig is, wordt echter meteen onderzocht of het afwaarderen naar 30 km/uur (inclusief een 30 km/ur-weginrichting) meegenomen kan worden. In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersbeleid is opgenomen dat bij zogenoemd 'werk-met-werk' deze wegen teruggebracht en ingericht worden naar 30 km/uur.

Al met al is het, gekeken naar alle belangen, alsook het algemeen belang, naar onze mening te verantwoorden dat de doorverbinding van de Peter Zuidlaan de Julianastraat aangelegd wordt.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

c. *In figuur/tabel 3.1 in het rapport 'Verkeersonderzoek doorverbinding Peter Zuidlaan – Julianastraat' is terug te zien dat er in beide maatregelscenario's sprake*

is van een verkeersafname op de Blaarthemseweg. Indiener vraagt zich af hoe dat mogelijk is.

Reactie gemeente:

Uit de berekeningen met het verkeersmodel BBMA (toekomstjaar 2030) komen de cijfers naar voren, die in het verkeerskundig onderzoek van Goudappel (bijlage 13 bij de toelichting van het bestemmingsplan) zijn opgenomen. De doorverbinding trekt verkeer weg uit de kern Zeelst, dus ook op de Blaarthemseweg. Dat geldt zowel bij scenario 1 (de huidige 50 km/uur-wegen naar 30 km/uur in de kern Zeelst), als bij scenario 2 (met afwaarderen van). De doorverbinding biedt een nieuwe route, dat dus voor een deel van het verkeer dat momenteel door de kern Zeelst rijdt, een aantrekkelijk alternatief vormt.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

- d. Indiener geeft aan niet in te zien hoe de verwachte toename van 20 tot 55% sluipverkeer in de ochtend voor de toerit van het ASML-terrein voorkomen gaat worden. Tijdens de informatieavond is toegezegd dat dit terrein niet per auto vanaf de Julianastraat bereikbaar zou zijn. Indiener vreest nu voor extra sluipverkeer langs de Peter Zuidlaan en Julianastraat nu de Provincialeweg is afgesloten. Al het verkeer komt nu volgens indiener noodgedwongen door de Oranje Nassastraat en Julianastraat.*

Reactie gemeente:

In het ontwerp van de doorverbinding is bewust geen auto-ontsluiting tussen de Julianastraat en De Run 1000 opgenomen. Er is wel op enkele locaties 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. Uit een eerdere verkeersberekening is gebleken dat een eventuele auto-ontsluiting tussen de Julianastraat en De Run 1000 tot veel autoverkeer leidt vanuit de N2/Kempenbaan over De Run 1000, de Julianastraat en de Hagendoreseweg richting het Citycentrum (en andersom). Het gaat om veel meer verkeer dan nu door de doorverbinding van de Peter Zuidlaan met de Julianastraat over de route gaat rijden. De Heerbaan-Heemweg en de Kempenbaan-De Run 5300-Burgemeester van Hoofflaan/Sterrenlaan zijn beter ingericht om deze hoeveelheid verkeer af te wikkelen. Iets anders geformuleerd: het is niet de bedoeling dat er zoveel doorgaand verkeer via De Run 1000 over de Julianastraat-Hagendoreseweg gaat rijden. Dit zou namelijk leiden tot filevorming bij het kruispunt Kempenbaan-De Run 1100 en de Kempenbaan-N2, omdat meer verkeer dan via De Run 1100 wil rijden.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

- e. Indiener geeft aan dat de bewoners aan de Julianastraat nooit voor deze drukke doorgaande weg hebben gekozen en niet zijn meegenomen in de uiteindelijke besluitvorming.*

Reactie gemeente:

Wij begrijpen dat de bewoners van de Julianastraat niet voor de doorverbinding van de Peter Zuidlaan met de Julianastraat en daarmee een toename van het verkeer in hun hebben gekozen. In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP), vastgesteld in 2019 door de gemeenteraad, is een onderzoek opgenomen naar de doorverbinding Peter Zuidlaan-Julianastraat. Tijdens de raadsbehandeling van de vaststelling van het GVVP heeft de gemeenteraad een motie aangenomen. In deze

motie is, kort gesteld, verzocht om snel mogelijk de doorverbinding aan te leggen. De gemeenteraad is de afvaardiging van de inwoners van de gemeente Veldhoven.

Voor het voorliggende plan heeft een participatietraject plaatsgevonden. Op dinsdag 25 januari 2022 is er een startbijeenkomst gehouden voor omwonenden, bedrijven en andere geïnteresseerden. Deze bijeenkomst vond digitaal plaats vanwege de toen geldende corona-maatregelen. Ongeveer 65 belangstellenden hebben daarbij in twee sessies kennisgemaakt met het plan, het proces en de participatie. Tijdens de bijeenkomst heeft de gemeente het project toegelicht: wat gaat er gebeuren, waar staan we nu en wat zijn de vervolgstappen. Daarna is iedereen in de gelegenheid gebracht om vragen te stellen en om aandachtspunten, suggesties of opmerkingen te delen. De inbreng is meegenomen in de verdere voorbereidingen van het project. Tijdens de startbijeenkomst en via een digitale nieuwsbrief heeft de gemeente een oproep voor deelname aan een klankbordgroep gedaan. Zeven belanghebbenden (denk aan wijkbewoners, het wijkplatform en de Fietsersbond Veldhoven) hebben zich hiervoor aangemeld. De klankbordgroep heeft in vier bijeenkomsten meegedacht over de uitwerking van het ontwerp van de wegen. Het concept van het definitieve ontwerpplan is op een apart moment ter inzage gelegd. Een ieder heeft nu via de zienswijzenprocedure de mogelijkheid gekregen om een (formele) reactie te geven op het ontwerpbestemmingsplan. De gemeenteraad beslist uiteindelijk (mede naar aanleiding van de indiende zienswijzen) of het bestemmingsplan 'Peter Zuidlaan – Julianastraat' vastgesteld kan worden.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

f. Indiener betreurt het dat er een geluidsonderzoek is afgenomen maar hier vervolgens geen terugkoppeling van is gegeven.

Reactie gemeente:

In opdracht van de gemeente Veldhoven heeft adviesbureau Nibag een gevelonderzoek naar de binnenwaarde van een aantal woningen uitgevoerd. Er is daarbij berekend hoeveel geluid de gevel op dit moment en na de realisatie van de doorverbinding van de Peter Zuidlaan met de Julianastraat tegenhoudt. Als uit onderzoek blijkt dat de binnenwaarde van een woning niet binnen de wettelijke norm (maximaal 33 dB) blijft, betaalt de gemeente Veldhoven de benodigde geluidwerende maatregelen waardoor de binnenwaarde binnen de wettelijke norm komt te liggen. De omwonenden zijn door de gemeente in een brief op de hoogte gesteld van het gevelonderzoek. In deze brief is aangegeven dat de omwonenden zich bij adviesbureau Nibag konden aanmelden voor deelname aan het onderzoek. Adviesbureau Nibag heeft vervolgens bij de omwonenden die zich hebben aangemeld een gevelonderzoek uitgevoerd. Adviesbureau Nibag heeft nog niet aan alle deelnemers aan het gevelonderzoek een terugkoppeling van het onderzoek gegeven. Hiermee wacht adviesbureau Nibag. Als er naar aanleiding van de zienswijzen nog aanpassingen gedaan moeten worden in het ontwerpbestemmingsplan kan het namelijk zijn dat het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (bijlage 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan) aangepast moet worden. Hierdoor wijzigt dan mogelijk ook de verwachte toekomstige geluidsbelasting. Als dat het geval is zal dit ook invloed hebben op de resultaten van van gevelonderzoeken die door adviesbureau Nibag zijn uitgevoerd. Als de geluidsbelasting hoger wordt, zullen er meer maatregelen getroffen moeten worden om aan een geluidsniveau van maximaal 33 dB te kunnen voldoen. Als de geluidsbelasting lager wordt, kan het zijn dat er minder of geen maatregelen nodig zijn. De bewonersgesprekken hebben om die reden nog niet plaatsgevonden.

Op het moment dat duidelijk is dat het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai niet meer zal wijzigen plant adviesbureau Nibag de bewonersgesprekken in. De bewoners

krijgen dan een aanbod om de woning te laten isoleren. In overleg met de gemeente selecteert adviesbureau Nibag vervolgens een aannemer die de voorzieningen aan gaat brengen.

Na de vaststelling van het bestemmingsplan 'Peter Zuidlaan – Julianastraat' wordt het duidelijk of de resultaten van de uitgevoerde gevelonderzoeken in stand kunnen blijven of gewijzigd moeten worden. Daarna kunnen de eventuele geluidwerende maatregelen aangeboden worden.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

g. Indiener betreurt het dat zij niet gecompenseerd worden in het feit dat het woonplezier sterk verminderd.

Reactie gemeente:

Wij begrijpen dat de ontwikkeling zorgt voor veranderingen in de woonomgeving van indiener. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is in een aanvullende notitie (bijlage 3 bij de toelichting van het bestemmingsplan) onderzocht of er bij de woningen sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Hierbij zijn de gevolgen van de doorverbinding tussen de Peter Zuidlaan en de Julianastraat inzichtelijk gemaakt ten opzichte van de huidige situatie zonder deze doorverbinding. Dit is niet alleen bij de woningen, maar ook bij enkele maatgevende tuinen/terrassen onderzocht.

Uit het onderzoek blijkt dat de toename van de geluidbelasting door de verbinding van de Peter Zuidlaan met de Julianastraat ter plaatse van de meeste bestaande woningen en tuinen, gering is. Op basis van het onderzoek wordt verwacht dat het extra verkeer ten gevolge van de verbinding van de Peter Zuidlaan met de Julianastraat niet tot extra geluidhinder bij de bewoners van de bestaande woningen leidt. Dit omdat de toename van de geluidbelasting bij de meeste woningen en tuinen onder normale omstandigheden niet of nauwelijks waarneembaar is. Voor de eerstelijns woningen ten zuiden van de Julianastraat (Julianastraat 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16 en 18 en Broekweg 76), waar de toename van de geluidbelasting op de noordgevels wellicht wel waarneembaar is, geldt het volgende:

Deze woningen:

- komen in aanmerking voor een onderzoek naar de huidige geluidwering van de gevels. Hieruit moet blijken of er maatregelen nodig zijn om het binnenniveau te laten voldoen aan de binnenwaarde van 33 dB. Als uit gevelonderzoek blijkt dat bij deze woningen niet voldaan wordt aan deze binnenwaarde, zijn geluidwerende voorzieningen nodig. Hierbij gaat het dan om bijvoorbeeld zwaardere beglazing en dakisolatie, betere kier- en naadafdichting en geluidgedempte ventilatievoorzieningen (suskasten of mechanische ventilatie-units). Met deze maatregelen kan voldaan worden aan de eis voor de binnenwaarde;
- hebben een geluidluwe gevel (geluidbelasting lager dan 48 dB);
- hebben een geluidluwe tuin.

Op basis van het voorgaande is in het onderzoeksrapport gesteld dat het woon- en leefklimaat bij de eerstelijns woningen ten zuiden van de Julianastraat vergelijkbaar zal zijn met die in de huidige situatie. Uit de zienswijze blijkt niet wat er aan deze onderbouwingen niet zou kloppen. Wij zien dan ook geen reden om indiener te compenseren.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.13.3 Indiener 9

a. *Indiener geeft aan dat de uitgangspunten en zinsnedes in de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan niet overeenstemmen met de conceptversie van het definitief ontwerpplan. In het ontwerpbestemmingsplan staat onder andere dat er 'een aantrekkelijke looproute zal worden gecreëerd'.*

In het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) staat het volgende:

- *"Verkeersveiligheid is een randvoorwaarde bij het uitwerken van de bereikbaarheid."*
- *"De voetganger krijgt op dit moment bij de inrichting van de openbare ruimte vaak pas aandacht als eerst de auto en dan het fietsverkeer haar plek al heeft gekregen."*
- *"De toegankelijkheid van scholen en centra verdient blijvende aandacht vanuit het oogpunt van voetgangers."*

In paragraaf 3.3.2 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan is aangegeven dat het voorgenomen plan een bijdrage levert aan de modules 'verkeersveiligheid', 'fiets' en 'voetganger/lopen' uit het GVVP. Al deze zinsnedes zijn niet verwerkt in de conceptversie van het definitief ontwerpplan.

Reactie gemeente:

Bij de conceptversie van het definitief ontwerpplan hebben we geprobeerd om voor alle vervoerswijzen een goede, betere en veiligere situatie te creëren ten opzichte van de huidige situatie. Naar onze mening is dat ook voor alle vervoerswijzen gelukt. Tijdens de planvorming is onder meer gekeken naar de wandelstructuur. Wandelen over bestaande voetpaden blijft mogelijk. Wel is het zo dat het huidige voetpad langs de Peter Zuidlaan tussen Borghoutspark en Biezenkuilen verdwijnt. We hebben overwogen om op de hierboven aangegeven plek langs de Peter Zuidlaan 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.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

b. *Indiener geeft aan dat de fietspaden langs de Meerenakkerweg en de opstelstrook naar de Sliffertsestraat op Eindhovens grondgebied niet zijn opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. De breedte van de bestaande Eindhovense fietspaden (circa 3,20 meter) wijkt behoorlijk af van de geplande 4 meter brede fietspaden op Veldhovens grondgebied. Dit terwijl het fietsverkeer richting viaduct Meerhovendreef een lus moet nemen van 180 graden met een hoogteverschil van ongeveer 60 cm op 4 meter langte. Het oversteekpunt/verkeerslichten naar Sliffertsestraat is 3,50 meter breed. De opstelstrook bij deze oversteek is circa 2,20 meter breed en 2 meter lang.*

Reactie gemeente:

Met het project Peter Zuidlaan – Julianastraat sluiten we het tweerichtingsfietspad langs de Peter Zuidlaan (4 meter breed) aan op het tweerichtingsfietspad langs de Meerenakkerweg (circa 3,5 meter breed). Bij de aansluiting moeten we inderdaad een hoogteverschil overbruggen. Daar hebben we oog voor en dat wordt civieltechnisch opgelost. Het was mooier geweest als beide fietspaden een breedte van 4 meter zouden hebben. Niet alles kan echter meteen dezelfde breedte krijgen. Bovendien is het fietspad langs de Meerenakkerweg in beheer en eigendom van de gemeente Eindhoven. Bij ons zijn nog geen plannen bekend van de gemeente Eindhoven over dit fietspad.

Conclusie

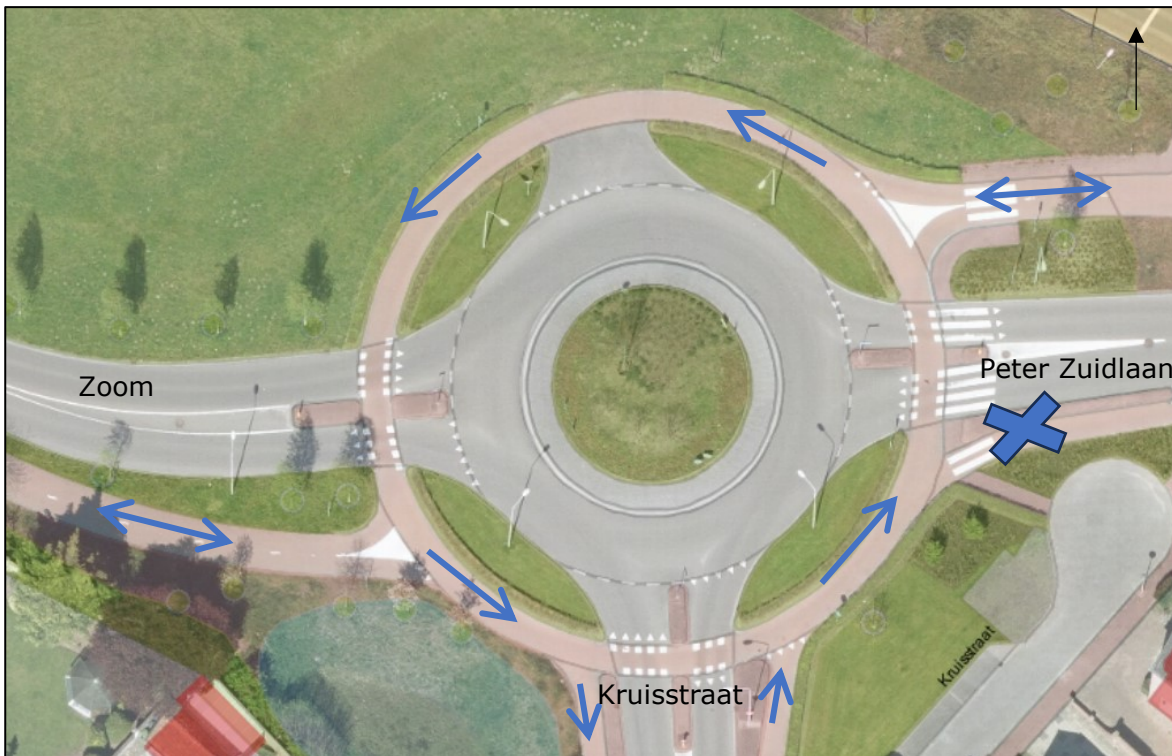
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

- c. *Indiener merkt op dat de rotonde Kruisstraat – Zoom – Peter Zuidlaan wel in het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen, maar niet in het plangebied van de conceptversie van het definitief ontwerpplan. De huidige breedte van het fietspad op de rotonde is minder dan 3 meter. Dit pleit er volgens indiener voor om ook de fietspaden op de rotonde 4 meter breed te maken.*

Reactie gemeente:

De rotonde Peter Zuidlaan-Zoom-Kruisstraat valt buiten het project Peter Zuidlaan – Julianastraat. Om die reden ligt deze rotonde niet in het plangebied van de conceptversie van het definitief ontwerpplan. De rotonde ligt wel in het plangebied van het bestemmingsplan omdat er op die manier een logischere afronding van de bestemmingsplangrens gemaakt kon worden. De bestemming van de rotonde is daarbij niet gewijzigd. De rotonde heeft zowel in het huidige bestemmingsplan als in het vorige bestemmingsplan 'Aansluiting Kruisstraat' (vastgesteld op 28 mei 2013) de enkelbestemming 'Verkeer'.

Bij de rotonde Peter Zuidlaan-Zoom-Kruisstraat gaat het om eenrichtingsfietspaden. Eenrichtingsfietspaden zijn normaal gesproken smaller dan tweerichtingsfietspaden. In figuur 2 zijn schematisch de fietsrichtingen bij de rotonde weergegeven. Omdat de fietsstroken op de rijbanen komen te vervallen en hiervoor in de plaats een vrijliggend tweerichtingsfietspad wordt gerealiseerd vervalt het eenrichtingsrichtingsfietspad waar in de figuur een blauw kruis is ingetekend.



Figuur 2 Fietsrichtingen bij de rotonde Peter Zuidlaan-Zoom-Kruisstraat

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

- d. *Indiener geeft aan dat het verkeer vanaf de Bossebaan en de Burgemeester van Hoofflaan bij de rotonde Heemweg – Hagendorenseweg richting de nieuwe randweg zal rijden. Auto's op de Heemweg richting Heerbaan en aansluiting N2 ontlopen dan volgens indiener namelijk 4 rotondes en 2 verkeerslichten en hoeven enkel 2 rotondes te nemen tot het verkeerslicht op de Meerenakkerweg. De verkeersbewegingen op de Heemweg zijn volgens indiener niet meegenomen bij de uitwerking van het plan.*

Reactie gemeente:

Uit de berekeningen met het verkeersmodel BBMA (toekomstjaar 2030) komen de cijfers naar voren, die in het verkeerskundig onderzoek van Goudappel (bijlage 13 bij de toelichting van het bestemmingsplan) zijn opgenomen. In figuur / tabel 3.1 in het verkeerskundig onderzoek van Goudappel zijn de effecten van de maatregels scenario's op de verkeersintensiteiten te zien. De Heemweg is niet in die tabel opgenomen, maar de Heemweg is wel opgenomen in het verkeersmodel BBMA. In figuur / tabel 2.1 in het verkeerskundig van Goudappel is een uitsnede van het verkeersmodel BBMA zichtbaar. Het verkeersmodel is heel groot en de gegevens worden door vrijwel alle Brabantse gemeenten gebruikt. Er zitten heel veel wegen in, ook buiten de provincie Noord-Brabant.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.13.4 Indieners 10 & 11

De zienswijze van indieners 10 & 11 zijn gelijkloidend.

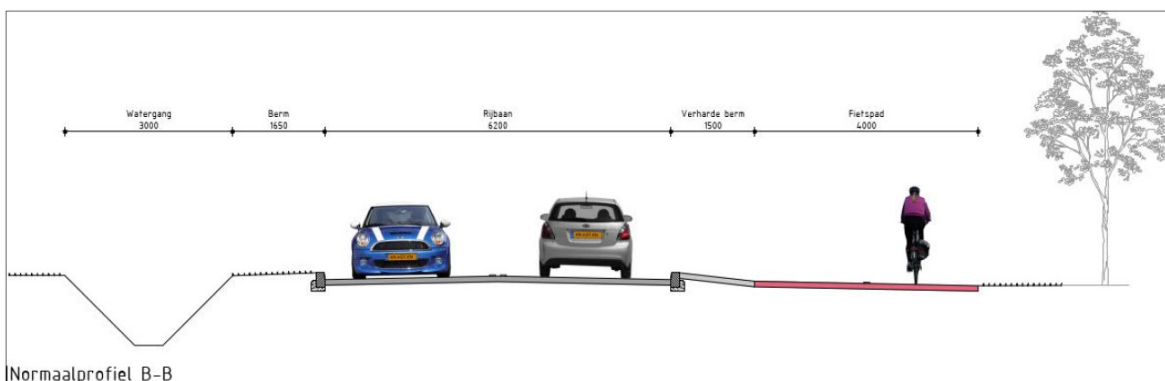
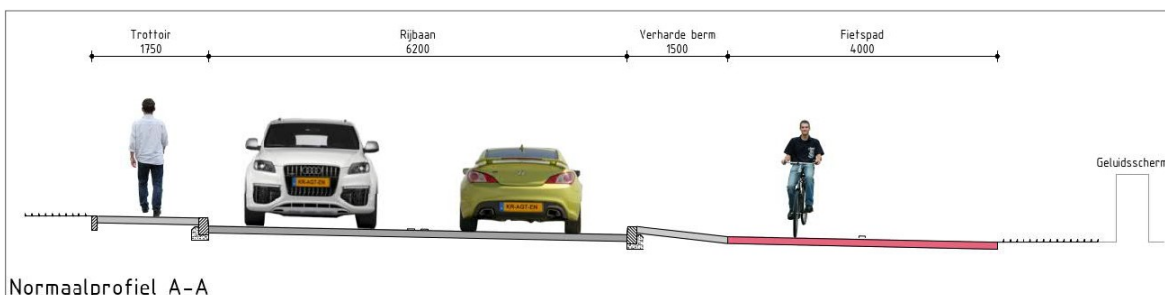
- a. In bijlage 12 bij de toelichting 'Quickscan in het kader van de Wet natuurbescherming en de Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant' staat dat er geen open water aanwezig is in het plangebied. Indiener geeft hierover aan dat er direct tegen het plangebied een poel met verschillende waterdieren (o.a. kikkers, padden en salamanders) aanwezig is. Indiener vraagt welk effect de toename van verkeer en de stikstofuitstoot op het leven van deze dieren heeft. Volgens indiener worden er nu al vaak dieren doodgereden (egels, eekhoorns, konijnen). Dit neemt volgens indiener alleen maar toe als er meer verkeer over de wegen komt.

Reactie gemeente:

Het water ten noorden van het zuidelijke deel van de Peter Zuidlaan is een retentievoorziening. Een retentievoorziening is een bufferende voorziening om hemelwater, dat afstroomt van verhard oppervlak, op te vangen en gedoseerd af te voeren naar het oppervlaktesysteem. Om beschermde amfibieën, zoals de Alpenwatersalamander, bij een eventuele verschijning te beschermen laten wij een zogenaamd 'ecologisch werkprotocol' opstellen. In een ecologisch werkprotocol staan richtlijnen voor de omgang met beschermde flora en fauna bij de uitvoering van de bouwwerkzaamheden in een gebied.

Voor de gewone pad, de bruine kikker, de egel en (spits)muizen geldt in Noord-Brabant een vrijstelling betreffende de Wet natuurbescherming. Nader onderzoek naar deze soorten is daarom niet noodzakelijk. Wel geldt te allen tijde de zorgplicht. Dit houdt in dat indien mogelijk schadelijke effecten zoveel mogelijk dienen te worden voorkomen. Deze zorgplicht geldt ook voor de autobestuurders. Voor de overige beschermde fauna soorten zijn in de quickscan flora en fauna (bijlage 12 bij de toelichting van het bestemmingsplan) geen risico's vastgesteld.

- b. Indiener geeft aan dat de Julianastraat op dit moment een fijne, rustige weg is, waar met plezier gefietst kan worden. Van het fietspad langs de Julianastraat wordt juist heel veel gebruik gemaakt omdat het een rustig gelegen fietspad is in een groene omgeving zonder langsrazend autoverkeer. Op onderstaande tekeningen is te zien dat de fiets- en voetpaden zeer dicht tegen de rijbaan aan komen te liggen.



Reactie gemeente:

Langs de Peter Zuidlaan is in het ontwerp over een lange lengte een bufferruimte van 1,5 meter tussen het tweerichtingsfietspad en rijbaan aangehouden. Die maat, in combinatie met een hoge trottoirband aan de zijde van de rijbaan, is voldoende veilig en comfortabel over het tweerichtingsfietspad te fietsen. Het fietspad langs de Julianastraat wordt verder gehandhaafd en verbreed. Bij het verbreden van het fietspad is er een beperkte beschikbare ruimte omdat we de bomen aan de zuidzijde van de Julianastraat willen sparen. De ruimte tussen het tweerichtingsfietspad en de Julianastraat wordt gevuld door een groenvlak, met een breedte van circa 1 meter. Volgens de CROW-richtlijnen is een breedte van circa 1 meter een acceptabele maat.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

- c. *Indiener heeft in de zienswijze enkele tekstdelen overgenomen uit de Omgevingsvisie Veldhoven, vastgesteld op 8 februari 2022. Hieruit blijkt volgens indiener dat een groene leefomgeving, een afname van verhard oppervlak, goede fietspaden en goed openbaar vervoer van groot belang zijn voor iedereen en dat het autogebruik juist moet worden teruggedrongen. Het plan om de Peter Zuidlaan met de Julianastraat te verbinden is volgens indiener in strijd met deze uitgangspunten.*

Reactie gemeente:

In paragraaf 3.3.1 in de toelichting is onderbouwd dat de doorverbinding van de Peter Zuidlaan met de Julianastraat binnen de kaders van de Omgevingsvisie Veldhoven 'Stad van dorpen in het hart van de Brainport' past. In deze paragraaf wordt geconcludeerd dat de doorverbinding bijdraagt aan het verbeteren van de verkeersstructuur van Veldhoven en een veilige leefomgeving. Er worden nieuwe en veilige voet- en fietspaden aangelegd en bij het ontwerp van de weg is daarnaast rekening gehouden met de landschappelijke waarden van de omgeving: de weg wordt landschappelijke ingepast. Uit de zienswijze blijkt niet wat er aan deze onderbouwingen niet zou kloppen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.13.5 Indiener 12

Indiener merkt over de vijftien bijlagen bij de toelichting het volgende op:

- *De onderzoeksrapporten zijn niet recent. Ze verwijzen veelvuldig naar elkaar en houden geen rekening met de recente groeicijfers;*
- *De cijfers zijn berekend en niet gemeten. De snelheid in de Hagendorenseweg is bijvoorbeeld niet meegewogen. Deze weg scoort rood omdat de snelheid vaak te hoog is.*
- *Veiligheid wordt amper genoemd. De doorstroming is belangrijker.*
- *De auto is het uitgangspunt. Niet de fietsers, voetgangers, buurtbewoners met kinderen en het verblijf in de groenstroken.*
- *De Oranje Nassaulaan en de Broekweg in Meerveldhoven hebben nu grote overlast van de werkzaamheden van de Kempenbaan-Oost. Dit zal met de realisatie van dit plan blijven bestaan en het zal een logische route voor sluipverkeer blijven.*

Dit alles heeft volgens indiener een grotere impact op de geluidsoverlast en stikstofuitstoot dan aangenomen. Indiener geeft aan dat deze overlast voorkomen dient te worden door autoverkeer niet toe te staan.

Reactie gemeente:

In het verkeerskundig onderzoek van Goudappel (bijlage 13 bij de toelichting van het bestemmingsplan) is het Regionaal verkeersmodel Zuidoost Brabant (BBMA versie

2018) gebruikt om de verkeerskundige effecten in het toekomstjaar 2030 te berekenen. In het verkeersmodel is daarbij rekening gehouden met een toename van het aantal arbeidsplaatsen, met name op bedrijventerrein De Run, waaronder De Run 1000. Deze voorspelde groei van arbeidsplaatsen op bedrijventerrein De Run is juist een van de belangrijkste redenen om in te zetten op goede fietsstructuren. Mede daarom hebben we een breed tweerichtingsfietspad aan de oostzijde van de Peter Zuidlaan opgenomen. Dit geeft invulling aan het plan dat fietsers via verschillende vrijliggende fietspaden De Run vlot en veilig kunnen bereiken (en andersom). Ook zijn de op dat moment bekende woningbouwprojecten in het verkeersmodel opgenomen.

Het verkeersmodel is verder gekalibreerd op basis van diverse verkeerstellingen in de gemeente Veldhoven en in alle andere gemeenten. Dit betekent dat de verkeerseffecten in het toekomstjaar 2039 is berekend aan de hand van de huidige betekende gegevens in de gemeente Veldhoven en in alle andere gemeenten. Het is niet mogelijk om de verkeerseffecten in het toekomstjaar 2030 exact te meten. De verkeerseffecten kunnen enkel berekend worden. Zie ook de reactie van de gemeente in paragraaf 4.7.2 over onder andere over de huidige gereden snelheden en de verkeersveiligheid.

De werkzaamheden op De Run 1000 (bouwwerkzaamheden ASML) en de Kempenbaan-Oost zijn tijdelijk van aard. Wij kunnen ons overigens wel voorstellen dat daar hinder van ondervonden wordt. De Kempenbaan-Oost is eind 2023 gereed. Door de doorverbinding wordt geen sluiproute gecreëerd. Dit blijkt in ieder geval niet uit het verkeerskundig onderzoek van Goudappel (bijlage 13 bij de toelichting van het bestemmingsplan). Ook is er bewust geen auto-ontsluiting opgenomen in de conceptversie van het definitief ontwerp van de doorverbinding. Zie daarbij de reactie van de gemeente in paragraaf 4.13.3, sub d.

Tot slot kan gesteld worden dat alle onderzoeksrapporten niet ouder dan twee jaar zijn en daarmee gebruikt kunnen worden bij het vaststellen van het bestemmingsplan.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.13.6 Indiener 13

a. Indiener geeft aan dat er in het kader van duurzaamheid juist gestimuleerd moet worden dat mensen de fiets in plaats van de auto pakken. Volgens indiener krijgen de auto's nu voorrang, hetgeen een ouderwetse manier is om met vervoer om te gaan.

Reactie gemeente:

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

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

b. Volgens het akoestisch onderzoek ter plaatse van de woning van indiener zal de geluidbelasting met 5,34 dB(A) toenemen. Dit geeft aanleiding om de geluidsbelasting op het huis van indiener te verhogen naar 52 dB(A). Hier is

indiener niet blij mee. De voorkeurswaarde is 48 dB(A) en de geluidsbelasting wordt daarmee beduidend hoger.

Ook al worden er mogelijk maatregelen genomen zodat de geluidsnormen binnenshuis niet overschrijden, zal dit volgens indiener veel 'gedoe' met zich meebrengen. Het aanbrengen van dakisolatie betekent namelijk dat er opnieuw gestuud moet worden. Indiener geeft daarnaast aan veel minder rustig in de tuin te kunnen zitten en vraagt of hier maatregelen, zoals een geluidsscherm of geluidwerende schutting, voor genomen kunnen worden.

Het voelt voor indiener niet rechtvaardig dat de geluidsnormen worden verhoogd, terwijl er andere maatregelen te nemen zijn om het geluid te verminderen/hetzelfde te houden (snelheid omlaag, stil asfalt, geen reconstructie).

Reactie gemeente:

Wij begrijpen dat de ontwikkeling zorgt voor veranderingen in de woonomgeving van indiener. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is in een aanvullende notitie (bijlage 3 bij de toelichting van het bestemmingsplan) onderzocht of er bij de woningen sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Hierbij zijn de gevolgen van de doorverbinding tussen de Peter Zuidlaan en de Julianastraat inzichtelijk gemaakt ten opzichte van de huidige situatie zonder deze doorverbinding. Dit is niet alleen bij de woningen, maar ook bij enkele maatgevende tuinen/terrassen onderzocht.

Uit het onderzoek blijkt dat de toename van de geluidbelasting door de verbinding van de Peter Zuidlaan met de Julianastraat ter plaatse van de meeste bestaande woningen en tuinen, gering is. Op basis van het onderzoek wordt verwacht dat het extra verkeer ten gevolge van de verbinding van de Peter Zuidlaan met de Julianastraat niet tot extra geluidhinder bij de bewoners van de bestaande woningen leidt. Dit omdat de toename van de geluidbelasting bij de meeste woningen en tuinen onder normale omstandigheden niet of nauwelijks waarneembaar is. Voor de eerstelijns woningen ten zuiden van de Julianastraat (Julianastraat 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16 en 18 en Broekweg 76), waar de toename van de geluidbelasting op de noordgevels wellicht wel waarneembaar is, geldt het volgende:

Deze woningen:

- komen in aanmerking voor een onderzoek naar de huidige geluidwering van de gevels (uitgevoerd door adviesbureau Nibag). Hieruit moet blijken of er maatregelen nodig zijn om het binnenniveau te laten voldoen aan de binnenwaarde van 33 dB. Als uit gevelonderzoek blijkt dat bij deze woningen niet voldaan wordt aan deze binnenwaarde, zijn geluidwerende voorzieningen nodig. Hierbij gaat het dan om bijvoorbeeld zwaardere beglazing en dakisolatie, betere kier- en naadafdichting en geluidgedempte ventilatievoorzieningen (suskasten of mechanische ventilatie-units). Met deze maatregelen kan voldaan worden aan de eis voor de binnenwaarde;
- hebben een geluidluwe gevel (geluidbelasting lager dan 48 dB);
- hebben een geluidluwe tuin.

Op basis van het voorgaande is in het onderzoeksrapport gesteld dat het woon- en leefklimaat bij de eerstelijns woningen ten zuiden van de Julianastraat vergelijkbaar zal zijn met die in de huidige situatie. Wij zien dan ook geen reden om maatregelen zoals het plaatsen van een geluidsscherm of geluidwerende schutting te nemen.

Zie voor een reactie met betrekking tot het verlagen van de snelheid, het leggen van stil asfalt en de keuze voor de reconstructie de reacties van de gemeente in de paragrafen 4.9.2, 4.1.2 en 4.6.3.

Uit navraag bij adviesbureau Nibag blijkt dat als er dakisolatie aangebracht moet worden, de bestaande afwerking wordt gesloopt en er daarna een isolatiepakket wordt aangebracht. Dit pakket wordt weer gestuukt en dit kan tot enige overlast leiden. De

voorzieningen worden aangebracht door een nog te selecteren aannemer. De voorzieningen worden volledig afgewerkt en de bewoners hoeven hier zelf niets aan te doen. Het is alleen de bedoeling dat de bewoners, voordat de aannemer start, zelf zorgen voor het leegruimen van de te isoleren ruimten.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

- c. *Indiener vreest dat het bushokje voor hun huis voor opstoppingen zal zorgen, aangezien er geen verkeer voorbij kan als de bus stil staat. Dit zorgt volgens indiener voor drukke situaties direct vóór en direct ná de rotonde. Indiener vraagt of de locatie van het bushokje gewijzigd kan worden, zodat de bus wat meer ruimte krijgt. Mogelijk kan het bushokje volgens indiener zelfs vervallen, aangezien er bij De Run ook een opstapplaats is.*

Reactie gemeente:

Wij houden de situatie na de aanleg van de doorverbinding in de gaten of het blokkeren van de rotonde structureel aan de orde gaat zijn. Het is lastig in te schatten of het tot problemen gaat leiden. Vermoedelijk komt het, als het aan de orde is, alleen in het drukste ochtendspitsuur een of twee keer voor. De hoeveelheid autoverkeer over de Julianastraat is straks verkeerskundig beperkt te noemen. Volgens het verkeerskundig onderzoek van Goudappel (bijlage 13 bij de toelichting van het bestemmingsplan) rijdt in scenario 2 (met afwaardering van 50 km/uur-wegen naar 30 km/uur-wegen in de kern Zeelst) het meeste verkeer over de Julianastraat. Het gaat om maximaal afgerond 2.000 motorvoertuigen per gemiddelde werkdag. In iedere richting zijn dat ongeveer 1.000 motorvoertuigen. Tijdens het drukste spitsuur rijdt er ongeveer 10% van het totaal, zijnde 100 motorvoertuigen in dat uur. Dat zijn circa 1 tot 2 auto's per minuut. Dat is theoretisch 1 auto per 36 seconden. Al jaren rijden er 2 bussen per uur per richting op werkdagen. Er is ruimte voor maximaal 3 auto's achter een (mogelijke) stoppende bus aan de zuidzijde van de halte Julianastraat nabij de rotonde met de Broekweg. Puur theoretisch (praktijk kan anders zijn) kan een bus maximaal 1,5 minuut stoppen voor het problemen geeft. Het verplaatsen van het bushokje, is dan geen oplossing. Het gaat dan eerder om het opschuiven van de halte naar het oosten. Daar is geen ruimte voor omdat er net na de halte een inrit naar een particulier perceel ligt.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.13.7 Indiener 24

- a. *Indiener geeft als bewoner van de Julianastraat aan zich vanaf het begin van het plan niet gehoord te voelen. In de destijds digitale informatiebijeenkomst is door de projectontwikkelaar gezegd dat het aantal huizen aan de Julianastraat verwaarloosbaar is wanneer die vergeleken wordt met het grotere doel van het plan. Hoewel het misschien niet over veel huizen gaat, geeft indiener aan dat de impact van dit plan voor hun heel groot is.*

Reactie gemeente:

Zie reactie gemeente paragraaf 4.13.3, sub a.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

- b. *Voor het bestemmingsplan is onderzoek naar de geluidhinder gedaan. Indiener leest in het onderzoeksrapport dat de waarden van de overlast op het grensgebied liggen en betreft het als bewoner geen directe terugkoppeling van de*

onderzoeksresultaten gehad te hebben. Indiener vraagt om gecompenseerd te worden voor de de komende overlast en om mee te denken naar isolerende maatregelen voor de woningen die direct aan de Julianastraat zijn gelegen.

Reactie gemeente:

Zie reactie gemeente paragraaf 4.13.3, sub f.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.13.8 Indiener 25

a. Indiener geeft aan dat de waarde van zijn woning door het plan zal verminderen.

Reactie gemeente:

Wij begrijpen dat de ontwikkeling zorgt voor veranderingen in de woonomgeving van indiener. Uit het bestemmingsplan volgt echter dat de planologisch, milieu-hygiënische en landschappelijke aspecten geen belemmering vormen voor de doorverbinding van de Peter Zuidlaan met de Julianstraat. De ruimtelijke onderbouwing laat zien dat het plan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Mocht indiener van mening zijn dat door het bestemmingsplan waardevermindering van de woning optreedt, dan kan op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een aanvraag om tegemoetkoming in de planschade bij de gemeente worden ingediend. Deze aanvraag staat verder los van voorliggend bestemmingsplan.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

b. Indiener vraagt of het mogelijk is een stukje gemeentegrond (plantsoen hoek Julianastraat – Oranje Nassaulaan) aan te kopen om meer overzicht te krijgen en daarmee makkelijker de straat op te rijden. Deze grond langs het woonhuis ligt er volgens indiener schandalig bij en is meer een hondenuitlaatplaats geworden. Indiener geeft aan dat er op het stukje gemeentegrond drie grote acacia staan die nooit zijn gesnoeid en waar nooit onderhoud aan is gepleegd.

Reactie gemeente:

Naar aanleiding van uw vraag is onderzocht of het mogelijk is dat u een stukje gemeentegrond aankoopt. Dit is helaas vanwege de volgende redenen niet mogelijk:

- Het is een strook gemeentegrond die de gemeente in eigen beheer wil houden,
- De strook gemeentegrond valt onder structureel wijkgroen;
- Er staan bomen op;
- Er kijken woningen op de strook uit.

Volgens het vastgestelde uitgiftebeleid zijn dit al 4 redenen waarom dit stukje gemeentegrond niet verkocht wordt. Wij betreuren het om te horen dat deze grond er volgens u schandalig bij ligt en meer een hondenuitlaatplaats is geworden. U kunt eventueel bij de gemeente een klacht indienen over het onderhoud. De wijkbeheerder kan dan kijken of er daadwerkelijk iets aan moet gebeuren.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

5 Bijlagen

**Bijlage 1 – Quick-scan verkeersveiligheid rotondes
Peter Zuidlaan**



Quick-scan verkeersveiligheid
rotondes Peter Zuidlaan
Gemeente Veldhoven

Colofon

Referentie

Onze referentie: 22029.2 D14 rap01-A dhe

Datum : 26 juli 2022

Revisie: A

Datum revisie: 29 juli 2022

Opdrachtgever

Gemeente Veldhoven

Veldhoven



Contactpersoon

-

Contactpersoon RA+ ingenieurs

Ing. Dirk van der Heijden

Auteur

Ing. Dirk van der Heijden

d.vdheijden@ra-plus.nl

Adviseur verkeer & mobiliteit

Autorisatie

Ing. Nick van Doremalen

n.vandoremalen@ra-plus.nl

Projectleider

29 juli 2022

29 juli 2022

Inhoud

1. Introductie	4
1.1. Aanleiding	4
1.2. Werkwijze & leeswijzer	4
2. Rotonde Peter Zuidlaan - Zoom	5
2.1. Situatieschets	5
2.2. Verkeersveiligheid	6
2.3. Toetsing vormgeving	7
2.4. Conclusie	8
3. Rotonde Julianastraat - Hagendoreneweg	9
3.1. Situatieschets	9
3.2. Verkeersveiligheid	11
3.3. Toetsing vormgeving	12
3.4. Conclusie	13
3.5. Doorkijk oplossingsrichtingen	13

1. Introductie

1.1. Aanleiding

De gemeente Veldhoven werkt aan de planvoorbereiding voor de doorverbinding tussen de Peter Zuidlaan en de Julianastraat in Veldhoven. Deze verbinding sluit aan weerszijden van deze wegvakken aan op bestaande rotondes:

- + rotonde Peter Zuidlaan – Zoom – Kruisstraat;
- + rotonde Julianastraat – Hagendorensesweg – Broekweg;

Uit eeder onderzoek van bureau Goudappel [Verkeersonderzoek doorverbinding Peter Zuidlaan – Julianastraat, februari 2022] blijkt dat de verkeersafwikkeling in alle gevallen (ruim) voldoende blijkt. In het onderzoek is niet gekeken naar de bestaande en toekomstige verkeersveiligheidssituatie. De gemeente Veldhoven heeft de vraag gesteld in hoeverre beide rotondes een verkeersveilige inrichting kennen. Vanuit deze achtergrond heeft een quick-scan plaatsgevonden naar de verkeersveiligheidssituatie. De resultaten van de quick-scan zijn in dit rapport opgenomen.



1.2. Werkwijze & leeswijzer

Met de quick-scan is antwoord gegeven op de volgende vragen:

1. In hoeverre voldoen de rotondes aan de ontwerprichtlijnen?
2. Hoe veilig zijn de bestaande rotondes?
3. Welke aanbevelingen kunnen de verkeersveiligheid verhogen bij aanwezige aandachtspunten?

Om bovenstaande vragen te kunnen beantwoorden is per rotonde het volgende in beeld gebracht:

- + *Situatieschets*, waarbij is ingezoomd op de functie, vormgeving en het gebruik van de rotonde;
- + *Verkeersveiligheid*, waarbij is ingezoomd op de subjectieve en objectieve verkeersonveiligheid (beleving en verkeersongevallen) in combinatie met de resultaten van een schouw op locatie;
- + *Toetsing vormgeving*, waarbij de bestaande rotonde wordt beoordeeld of deze voldoet aan de ontwerprichtlijnen;
- + *Aanbevelingen*, afhankelijk van aanwezige aandachtspunten uit voorgaande onderdelen.

De resultaten van de rotonde Peter Zuidlaan – Zoom zijn in hoofdstuk 2 terug te vinden en voor de rotonde Julianastraat – Hagendorensesweg in hoofdstuk 3.

Bij het opstellen van het advies zijn de resultaten besproken met de gemeente Veldhoven en zijn samen de mogelijkheden voor het verhogen van de verkeersveiligheid verkend.

2. Rotonde Peter Zuidlaan - Zoom

2.1. Situatieschets

De rotonde Peter Zuidlaan – Zoom ligt nabij de aansluiting van Meerenakkerweg op de N2. De Kruisstraat betreft een ontsluiting van de wijk Zeelst in noordelijke richting richting de N2 / Eindhoven. Op dit moment heeft de rotonde drie takken. Aan de noordzijde is een vierde aansluiting voorzien voor een eventuele ontwikkeling in de hoek tussen de Zoom en Heistraat – zie onderstaande afbeelding voor een bovenaanzicht. In tabel 1 zijn de kenmerken van de rotonde aangegeven gericht op de functie, het gebruik en de vormgeving. Verkeersomvang is afkomstig uit het BBMA verkeersmodel.



Figuur 1: bovenaanzicht rotonde Peter Zuidlaan - Zoom

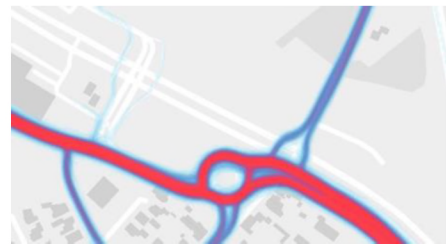
Tabel 1

Kenmerken rotonde

	Peter Zuidlaan	Zoom	Kruisstraat
Wegfunctie	gebiedsontsluitingsweg	gebiedsontsluitingsweg	erftoegangsweg plus
Maximum snelheid	50 km/uur	50 km/uur	50 km/uur
Onderdeel (toekomstig) fietsnetwerk	ja	ja	ja
Onderdeel busroute	-	ja	ja
Verkeersomvang 2015	2.200 mvt/etmaal	8.200 mvt/etmaal	6.100 mvt/etmaal
Verkeersomvang 2030	4.000 mvt/etmaal	9.800 mvt/etmaal	3.800 mvt/etmaal

Bij realisatie van de doorverbinding van de Peter Zuidlaan – Julianastraat neemt het verkeer op de Peter Zuidlaan toe (van 2.200 naar 4.000 mvt/etmaal). Op de Kruisstraat neemt het verkeer af van 6.100 naar 3.800 mvt/etmaal. Uitgangspunt hierbij is dat de 50 km/uur wegen in Zeelst, waaronder de Kruisstraat, worden afgewaardeerd naar 30 km/uur. Hiermee wordt voldaan aan het uitgangspunt dat een erftoegangsweg plus een maximumsnelheid van 30 km/uur heeft. Op dit moment voldoet de Kruisstraat daar niet aan.

Het fietsverkeer rijdt in één richting in de voorrang om de rotonde. Op de tak van de Peter Zuidlaan is ook een voetgangersoversteek aanwezig (zebra). Voetgangers hebben ook voorrang op het fietsverkeer. Op basis van gegevens uit Strava blijkt dat de belangrijkste fietsrelaties liggen tussen de oost en westrichtingen – zie afbeelding hiernaast. Onderstaand enkele afbeeldingen van de bestaande situatie.



Figuur 2: foto's bestaande situatie

2.2. Verkeersveiligheid

Subjectieve verkeersonveiligheid

Bij de gemeente Veldhoven zijn geen klachten/meldingen bekend over de ervaren verkeersonveiligheid ter plaatse (= subjectieve verkeersveiligheid).

Objectieve verkeersonveiligheid

In de periode 1 januari 2014 – 3 juli 2022 zijn in totaal vier verkeersongevallen geregistreerd [bron: ViaStat]. Van deze ongevallen vonden er drie plaats op de tak met de aansluiting van de Zoom. De volgende informatie is achterhaald bij het nader inzoomen van deze ongevallen:

- + flankongeval tussen een personenauto en een fietsers (juni 2019);
- + flankongeval tussen een personenauto en een fietser (februari 2020);
- + flankongeval tussen een snorfietser en een fietser (oktober 2021);
- + flankongeval met de betrokkenheid van een snorfietser (december 2021).

Gezien het lage aantal (geregistreerde) ongevallen is het niet mogelijk om hieruit dominante kenmerken of aangrijppunten voor de verkeersonveiligheid te achterhalen.

Schouw / observatie

Op locatie heeft op dinsdag 12 juli 2022 tussen 16:30 – 17:30 uur een schouw en observatie plaatsgevonden van de verkeerssituatie en het –gedrag. Op dat moment was sprake van droge omstandigheden (warm). De observatie bevestigt de belangrijkste fietsrelaties op de rotonde. Verder viel op dat diverse fietsers uit de richting van de Peter Zuidlaan tegen de richting in fietsen naar de Kruisstraat. Deze fietsers volgen niet het fietspad rondom de rotonde maar nemen de kortste route waarbij de Kruisstraat veelal schuin wordt overgestoken.



Figuur 3: beeld observatie

2.3. Toetsing vormgeving

Uit de toetsing van de vormgeving blijkt dat:

- + de rotonde met een buitenstraal van 16 meter en een binnenstraal van 0,5 meter overeen komt met de afmetingen van een 'standaard' rotonde. De binnenstraal heeft een belangrijke invloed op de snelheid van personenauto's op de rotonde;
- + de aansluitbogen op zowel de toe- als afritten komen nagenoeg overeen met de richtlijn (toerit ca. 12 meter en afrit ca. 16 meter);
- + op de rijbaan van de rotonde is een overrijdbare strook aanwezig. Samen met de rijstrook van de rotonde is er voldoende ruimte om grotere voertuigen af te wikkelen (bus- en vrachtverkeer);
- + het middeneiland is licht verhoogd uitgevoerd en is met groen aangekleed. Richtlijnen schrijven een hoogte van 1,10 meter voor vanwege het beperken van het doorzicht. De aanwezige beplanting beperkt het doorzicht over de rotonde. Het doorzicht kan van invloed zijn op de attentiewaarde bij het naderen van de rotonde. Bij geen/beperkt doorzicht is een automobilist meer gefocust op bewegingen in het directe zichtveld;
- + de afstand tussen het fietspad en rijbaan is 5 meter en voldoet hiermee aan de richtlijn. Hierdoor heeft afslaand verkeer goed zicht op aankomende fietsers;
- + de gewenste rijnsnelheid op een rotonde bedraagt 30 tot 35 km/uur. Bij een goede vormgeving worden dergelijke snelheden afgedwongen. Op basis van snelheidsgegevens uit ViaStat blijkt dat de V85 op de gehele rijbaan van de rotonde onder de 35 km/uur blijft.

2.4. Conclusie

Op basis van de resultaten van de quick-scan naar de verkeersveiligheid op de rotonde Peter Zuidlaan

– Zoom blijkt het volgende:

- + de vormgeving van de rotonde voldoet aan de ontwerprichtlijnen;
- + de bestaande rotonde wordt zover bekend niet als onveilig ervaren;
- + uit het (geregistreerde) ongevallenbeeld blijkt niet dat er sprake is van onveilige situatie kijkend naar het aantal en de ernst van de verkeersongevallen;
- + er geen aanleiding is voor aanpassingen vanuit het oogpunt verkeersveiligheid.

3. Ronde Julianastraat - Hagendorensesweg

3.1. Situatieschets

De ronde Julianastraat – Hagendorensesweg – Broekweg ligt aan de zuidkant van de wijk Zeelst. De Broekweg is de verbinding met de wijk Meerveldhoven. Zie onderstaande afbeelding voor het bovenaanzicht van de ronde. In tabel 1 zijn de kenmerken van de ronde aangegeven gericht op de functie, het gebruik en de vormgeving. Verkeersomvang is afkomstig uit het BBMA verkeersmodel.



Figuur 4: bovenaanzicht ronde Julianastraat – Hagendorensesweg – Broekweg

Tabel 2 Kenmerken ronde				
	Julianastraat	Hagendorensesweg	Broekweg (zuid)	Broekweg (noord)
Wegfunctie	gebieds-ontsluitingsweg	gebieds-ontsluitingsweg	erftoegangsweg	erftoegangsweg plus
Maximum snelheid	50 km/uur	50 km/uur	30 km/uur	50 km/uur
Onderdeel (toekomstig) fietsnetwerk	ja	ja	nee	ja
Onderdeel busroute	ja	ja	nee	Nee
Verkeersomvang 2015	200 mvt/etmaal	700 mvt/etmaal	2.900 mvt/etmaal	3.400 mvt/etmaal
Verkeersomvang 2030	1.800 mvt/etmaal	1.200 mvt/etmaal	2.400 mvt/etmaal	3.100 mvt/etmaal

Bij realisatie van de doorverbinding van de Peter Zuidlaan – Julianastraat neemt het verkeer op de Julianastraat toe tot 1.800 mvt/etmaal. Op de Julianastraat in de richting van de Peter Zuidlaan rijdt vanwege de geslotenverklaring alleen busverkeer. Op de Hagendoreseweg neemt het verkeer toe van 700 naar 1.200 mvt/etmaal. Op de Broekweg neemt de verkeersomvang licht af (ca. 10-15%). Uitgangspunt bij het voorgaande is dat de 50 km/uur wegen in Zeelst, waaronder de Broekweg (noord), worden afgewaardeerd naar 30 km/uur. Hiermee wordt voldaan aan het uitgangspunt dat een erftoegangsweg plus een maximumsnelheid van 30 km/uur heeft. Op dit moment voldoet de Broekweg daar niet aan.

Kijkend naar de toekomstige verkeersomvang valt op dat de gebiedsontsluitingswegen (Julianastraat en Hagendoreseweg) minder verkeer krijgen te verwerken dan de Broekweg die als erftoegangsweg (plus) is aangeduid.

Het fietsverkeer wordt op de rijbaan van de enkelstrooksrotonde afgewikkeld. Fietsers hebben een (niet gescheiden) fietsstrook op de rotonde tot hun beschikking. Vanwege de bredere rijbaan op de rotonde kan gemotoriseerd verkeer de fietser inhalen. Zowel op de Julianastraat als de Hagendoreseweg zijn vrijliggende fietspaden aanwezig die aansluiten op de fietstroken van de rotonde. Dit geldt ook voor de fietsstroken op de rijbaan van de Broekweg (noord). Op het zuidelijke gedeelte van de Broekweg zijn geen fietsvoorzieningen aanwezig. Op elke tak zijn voetgangersoversteken aanwezig (zebra). Buslijn 15 kruist de rotonde. Per richting gaan er twee voertuigen per uur tussen 8:00 en 19:00 uur.

Onderstaand enkele afbeeldingen van de bestaande situatie.



Figuur 5: foto's bestaande situatie

3.2. Verkeersveiligheid

Subjectieve verkeersonveiligheid

Bij de gemeente Veldhoven zijn klachten/meldingen bekend over de ervaren verkeersonveiligheid ter plaatse (= subjectieve verkeersveiligheid). Het gaat dan vooral om de onduidelijke voorrangssituatie en dat fietsers bij het naderen van de rotonde voorrang nemen op het (gemotoriseerd) verkeer dat zich op de rotonde bevindt.

Objectieve verkeersonveiligheid

De CROSS-methode combineert de ongevallenscore met de snelheidsscore. Op basis van deze methode blijkt dat op de rotonde sprake is van een hoge ongevalscore met lage snelheidsscore – zie onderstaande figuren.



Figuur 6: gegevens verkeersveiligheid rotonde [bron ViaStat]

Wanneer wordt ingezoomd op het ongevallenbeeld blijkt dat in de periode 1 januari 2014 – 3 juli 2022 in totaal vier verkeersongevallen zijn geregistreerd [bron: ViaStat]. Van deze ongevallen vonden er drie plaats op de tak met de aansluiting van de Hagendorensesweg. De volgende informatie is achterhaald bij het nader inzoomen van deze ongevallen:

- + Flankongeval tussen een personenauto en een fietser (november 2021);
- + Ongeval met een vast voorwerp met betrokkenheid van een automobilist (december 2017). Bij het ongeval was alcohol in het spel;
- + Flankongeval tussen een personenauto en een fietser (april 2017). Bij het ongeval is de fietser gewond geraakt;
- + Ongeval met een vast voorwerp met betrokkenheid van een automobilist (januari 2019). Bij het ongeval was alcohol in het spel.

Bij twee van de vier ongevallen was alcohol in het spel. Deze kunnen niet worden meegenomen om aanknopingspunten te vinden voor het verbeteren van de verkeersveiligheid gericht op de inrichting van het kruispunt. Deze ongevallen hebben uiteindelijk ook invloed op de ongevallenscore. Gezien het lage aantal ongevallen is het niet mogelijk om hieruit dominante kenmerken of aangrijppunten voor de verkeersonveiligheid te achterhalen.

Schouw / observatie

Op locatie heeft op dinsdag 12 juli 2022 tussen 7:45 – 8:45 uur een schouw en observatie plaatsgevonden van de verkeerssituatie en het –gedrag. Op dat moment was sprake van droge omstandigheden (warm weer). Opvallendheden uit de observatie:

- + drukke situatie met vooral veel fietsverkeer, waaronder een belangrijk aandeel scholieren;
- + fietsers komen uit alle richtingen en gaan naar alle richtingen. In de ochtendspits gaat de hoofdstroom van fietsers in de richting van Eindhoven;
- + fietsers rijden veelal de rotonde op zonder (al teveel) af te remmen en vaak met relatief hoge snelheden;
- + diverse fietsers steken de rotonde over in een rechte lijn over de rijbaan;
- + relatief veel fietsers geven bij het oprijden van de rotonde geen voorrang op het verkeer dat zich op de rotonde bevindt. Dit geldt zowel bij fietsers als bij automobilisten;
- + bij grotere aantallen fietsers op de rotonde zijn er met enige regelmaat wachtende voertuigen op de rijbaan van de rotonde aanwezig. Dit heeft niet geleid tot een beperkte doorstroming;
- + tijdens de observatie is uitgezonderd busverkeer nauwelijks zwaar verkeer waargenomen. Aanwezig zwaar verkeer die willen afslaan hebben beperkt zicht op vooral fietsers. De meeste bestuurders lijken dit te realiseren en rijden voorzichtig de rotonde af. Vaak wacht men langer op de rotonde om de rechtsafslaanende beweging te maken.



Figuur 7: beelden observatie

3.3. Toetsing vormgeving

Uit de toetsing van de vormgeving blijkt dat:

- + de rotonde vrij compact is gedimensioneerd. De buitenstraal (12,5 meter) en de binnenstraal (7 meter) komen daarmee niet overeen met de afmetingen van een 'standaard' rotonde;
- + de aansluitbogen op zowel de toe- als afritten komen nagenoeg overeen met de richtlijn (toerit ca. 10 meter en afrit ca. 16 meter);
- + op de rijbaan van de rotonde is een overrijdbare strook aanwezig. Samen met de rijstrook van de rotonde is er voldoende ruimte om grotere voertuigen af te wikkelen (bus- en vrachtverkeer);

- + het middeneiland is licht verhoogd uitgevoerd en is met groen aangekleed. Op het middeneiland is centraal op de rotonde een grote boom aanwezig. Richtlijnen schrijven een hoogte van 1,10 meter voor vanwege het beperken van het doorzicht. Het doorzicht over de rotonde wordt niet beperkt door het aanwezige groen. Er is voldoende attentiewaarde bij het naderen van de rotonde;
- + de gewenste rijnsnelheid op een rotonde bedraagt 30 tot 35 km/uur. Bij een goede vormgeving worden dergelijke snelheden afgedwongen. Op basis van snelheidsgegevens uit ViaStat blijkt dat de V85 op de gehele rijbaan van de rotonde rond de 15 km/uur ligt.

3.4. Conclusie

Op basis van de resultaten van de quick-scan naar de verkeersveiligheid op de rotonde Julianastraat – Hagendoreneweg blijkt het volgende:

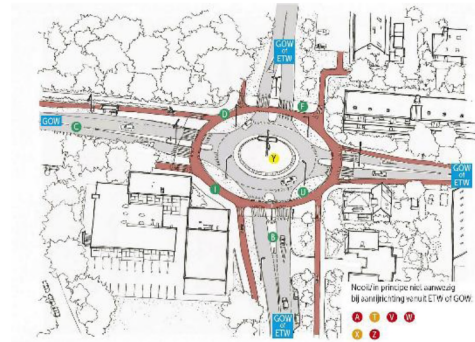
- + de vormgeving van de rotonde voldoet niet aan de ontwerprichtlijnen van een ‘standaard’ rotonde. Deze rotonde is compacter vormgegeven;
- + de bestaande rotonde wordt als onveilig ervaren door de onduidelijke voorrangssituatie in combinatie met de vele fietsers die zonder voorrang te verlenen de rotonde oprijden;
- + uit het (geregistreerde) ongevallenbeeld blijkt niet dat er sprake is van een onveilige situatie kijkend naar het aantal en de ernst van de verkeersongevallen;
- + het (toekomstig) gebruik niet aansluit op de functie van wegen. De gebiedsontsluitingswegen hebben minder verkeer te verwerken dan de erftoegangswegen;
- + de omvang van het fietsverkeer in combinatie met het gedrag van fietsers zorgt voor een toenemende kans op verkeersonveilige situaties;
- + de (subjectieve) verkeersveiligheid kan worden verhoogd wanneer meer sturing kan worden gegeven aan het verkeersgedrag van fietsers op de rotonde;
- + wijzigingen in de verkeersomvang – na openstelling doorverbinding – leidt naar verwachting niet tot een andere kijk op de bestaande problematiek. De omvang van het fietsverkeer blijft omvangrijk waardoor ongewenst gedrag van fietsers blijft bestaan.

3.5. Doorkijk oplossingsrichtingen

In deze paragraaf is een doorkijk gemaakt naar mogelijkheden om de (subjectieve) verkeersveiligheid op de rotonde te vergroten. Dit door waar mogelijk met de infrastructuur meer sturing te geven aan het gewenste verkeersgedrag. Voordat gekeken is naar verbeteringen op de bestaande rotonde is gekeken of een rotonde op deze locatie een juiste kruispuntoplossing betreft.

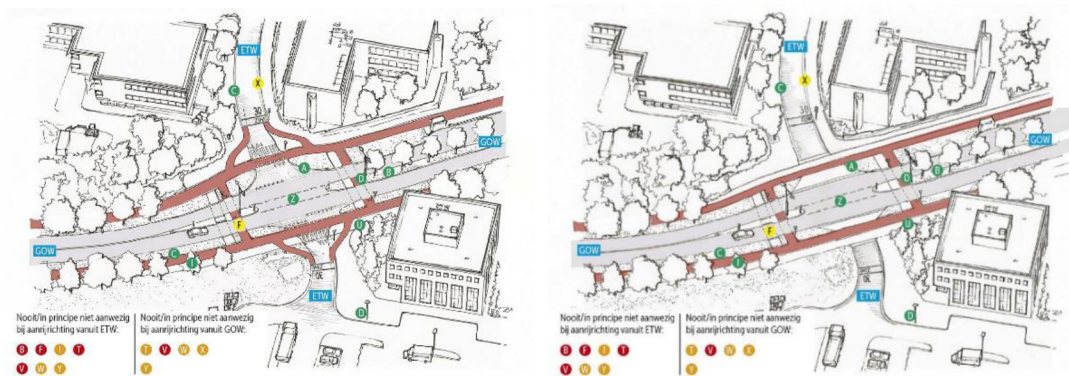
Binnen de bebouwde kom komen enkelstrooksrotondes voor tussen gebiedsontsluitingswegen onderling en tussen gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Daar wordt aan voldaan omdat de Julianastraat en Hagendorenseweg gebiedsontsluitingswegen zijn en de Broekweg een erftoegangsweg. Kanttekening daarbij is dat de verkeersomvang op de gebiedsontsluitingswegen laag is voor een weg met een verkeersfunctie.

Nu de rotonde op locatie mogelijk is, hoe ziet de (ideale) vormgeving van de rotonde er dan uit? Conform de 'Basiskennmerken kruispunten en rotondes' bestaan de fietsvoorzieningen op een enkelstrooksrotonde bij voorkeur uit een vrijliggend fietspad rondom de rotonde – zie afbeelding. Fietsstroken op de rotonde worden afgeraden vanwege de negatieve veiligheidseffecten.



Bij lage intensiteiten is die voorziening niet nodig (tot 6.000 mvt/etmaal – som van de naderings-richtingen) en rijdt de fietser over de rotonde en gaat dan ook mee in de voorrang van alle verkeer op het plein. Bij hogere intensiteiten kunnen fietsstroken op de rotonde relatief gevaarlijk zijn. De aanwezigheid van fietsstroken op de toeleidende wegen en op de rotonde zelf zorgen ervoor dat het aantal mogelijke conflictpunten verdubbelt in vergelijking met een rotonde met gemengd verkeer (zonder fietsvoorzieningen). Vanuit deze achtergrond worden rotondes met een fietsstrook vanuit verkeersveiligheidsoogpunt afgeraden, omdat een fietsstrook de rijbaan van de rotonde breder maakt. Een bredere rijbaan op de rotonde leidt tot hogere snelheden van vooral personenauto's. Ander aandachtspunt is dat vooral bestuurders van afslaande vrachtauto's door de dode hoek te weinig zicht hebben op rechts naast hen rijdende fietsers (ter hoogte van de toeritten en de afritten).

Met vrijliggende fietspaden kan de verkeersveiligheid op de bestaande rotonde worden vergroot. Automobilisten worden dan niet meer verrast door fietsers die onverwachts de rotonde op rijden terwijl zij voorrang dienen te verlenen. Op locatie ontbreekt binnen de kadastrale grenzen de ruimte om te rotonde om te bouwen. Vraag is nu of een andere kruispuntoplossing bij kan dragen in het verhogen van de verkeersveiligheid op locatie. Het alternatief voor de rotonde is een voorrangskruispunt – zie onderstaande afbeeldingen.



Figuur 8: voorrangskruispunt binnen de bebouwde kom tussen gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg (1. regeling met RVV-borden of 2. met uitritconstructie)

Voordeel van het voorrangskruispunt zijn:

- + de 'doorgaande' route Julianastraat en Hagendoreneweg wordt met deze inrichting meer benadrukt;
- + fietsers op de oost-west relatie kunnen ongehinderd door fietsers (meer comfort). Verwachting is dat deze fietsrelatie het grootst is;
- + meer uniforme inrichting van het kruispunt met andere kruispunten op het traject van de Hagendoreneweg.

Naast de voordelen zijn er ook een aantal aandachtspunten aanwezig bij deze kruispuntoplossing:

- + snelheid van het gemotoriseerd verkeer gaat op de 'doorgaande' route omhoog. Gezien het vele overstekende (fiets)verkeer geeft dit weer een verhoogd veiligheidsrisico;
- + voor fietsers uit de Broekweg is deze inrichting minder comfortabel omdat zij enkele oversteekbewegingen dienen te maken;
- + ongewenst gedrag van fietsers wanneer zij de kortste route over het kruispunt nemen. Bij oversteeklocaties in de middengeleiders worden deze niet altijd gebruikt gezien de grote hoeveelheden fietsverkeer. Zij zullen zich via het kruisingsvlak – waar ook auto's zich kunnen bevinden – bewegen. De inpassing met middengeleiders is nog niet nader verkend.

Gezien de voor- en nadelen van de bestaande rotonde 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.

Wat wij buiten doen
komt binnen.