Nota van zienswijzen

Gemeentelijke Verkeers- en VervoersPlan (GVVP)

geanonimiseerd

Ontwerp GVVP heeft ter inzage gelegen:

13 mei t/m 24 juni 2019

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

17	Sondervick	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels erftoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangewezen vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd (inclusief een bijgesloten presentatie) en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcategorieën. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilverackers. 3) uitrukroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/rondom de Sondervick. Mullerlaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW vanwege HOV en de uitrukroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcategorisering, met name ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/uur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.
18	Sondervick	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels erftoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangewezen vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd (inclusief een bijgesloten presentatie) en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcategorieën. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilverackers. 3) uitrukroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/rondom de Sondervick. Mullerlaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW vanwege HOV en de uitrukroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcategorisering, met name ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/uur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.
19	Sondervick	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels erftoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangewezen vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd (inclusief een bijgesloten presentatie) en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcategorieën. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilverackers. 3) uitrukroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/rondom de Sondervick. Mullerlaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW vanwege HOV en de uitrukroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcategorisering, met name ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/uur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.
20	Sondervick	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels erftoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangewezen vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd (inclusief een bijgesloten presentatie) en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcategorieën. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilverackers. 3) uitrukroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/rondom de Sondervick. Mullerlaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW vanwege HOV en de uitrukroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcategorisering, met name ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/uur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.
21	Sondervick	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels erftoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangewezen vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd (inclusief een bijgesloten presentatie) en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcategorieën. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilverackers. 3) uitrukroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/rondom de Sondervick. Mullerlaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW vanwege HOV en de uitrukroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcategorisering, met name ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/uur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.
22	Sondervick	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels erftoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangewezen vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcategorieën. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilverackers. 3) uitrukroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/rondom de Sondervick. Mullerlaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW vanwege HOV en de uitrukroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcategorisering, met name ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/uur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.
23	Sondervick	Sondervick	In het vorige concept GVVP werd de Sondervick in zijn geheel gekenmerkt als een gebiedsontsluitingsweg (GOW). In het nieuwe GVVP wordt de Sondervick opgedeeld in erftoegangsweg plus (ETW+) en GOW. U bent voorstander van een GOW over de gehele lengte van de Sondervick. U geeft in uw zienswijze diverse redenen aan, waaronder dat de inrichting van een ETW+ gezien de verkeersintensiteit niet verantwoord is, een snelheid van 50 km/uur zorgt voor een betere doorstroming -ook voor de calamiteitenroute-, de Sondervick van oudsher een doorgaande route is, bewoners dit gewend zijn en ook zelf gebruiker van de Sondervick zijn. Ook geeft u aan dat snelheidsremmende maatregelen niet passen bij de uitstraling van de Sondervick. Verder ziet u graag een betere omschrijving van ETW+, inclusief inrichtingskenmerken en verzoekt u om zichtbaar en consequent handhaven van de maximumsnelheid op de Sondervick.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de inrichting van de Sondervick. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Belangrijkste redenen van twee verschillende wegcategoriseringen op het Sondervick zijn het verschil in hoogwaardig openbaar vervoer-route en uitrukroute voor hulpdiensen. Op het noordelijke deel van de Sondervick is sprake van een route van hoogwaardig openbaar vervoer en maakt ook onderdeel uit van de uitrukroute van hulpdiensen. Verder was de Sondervick in het Verkeerscirculatieplan 2007 als erftoegangsweg gecategoriseerd. Echter, in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen die gemotiveerd afwijken van de wegcategorisering uit het VCP. Het gaat om college- en raadsbesluiten ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer-netwerk. Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick (deels GOW, deels ETW+) komt voort uit deze college- en raadsbesluiten. Ten aanzien van handhaving vinden sinds ongeveer twee jaar op de Sondervick met enige regelmaat controles door de politie plaats.
24	Sondervick	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels erftoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangewezen vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd (inclusief een bijgesloten presentatie) en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcategorieën. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilverackers. 3) uitrukroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/rondom de Sondervick. Mullerlaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW vanwege HOV en de uitrukroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcategorisering, met name ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/uur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.
25	Sondervick	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels erftoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangewezen vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd (inclusief een bijgesloten presentatie) en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcategorieën. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilverackers. 3) uitrukroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/rondom de Sondervick. Mullerlaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW vanwege HOV en de uitrukroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcategorisering, met name ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/uur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.
26	Sondervick	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels erftoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangewezen vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd (inclusief een bijgesloten presentatie) en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcategorieën. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilverackers. 3) uitrukroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/rondom de Sondervick. Mullerlaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW vanwege HOV en de uitrukroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcategorisering, met name ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/uur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.
27	Sondervick	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels erftoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangewezen vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd (inclusief een bijgesloten presentatie) en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcategorieën. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilverackers. 3) uitrukroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/rondom de Sondervick. Mullerlaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW vanwege HOV en de uitrukroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcategorisering, met name ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/uur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.
28	Abdijtuinen	Abdijtuinen	U bent het niet eens met de wijze waarop in het GVVP de handhaving wordt gekoppeld aan de diverse regels of maatregelen. U geeft aan dat handhaving sterker terug moet komen in het GVVP. Ook zou de gemeente niet alleen op basis van menskracht moeten handhaven, maar ook meer moeten denken aan slimme handhaving (Smart Enforcement), met moderne hulpmiddelen op een vergelijkbare manier als beschreven staat onder Smart Mobility in het plan. Volgens u moeten vooral excessen rigoreus worden bestreden. Ook geeft u aan dat als het GVVP van kracht wordt bij de nieuwe erftoegangswegen plus, waaronder de Abdijtuinen, direct maatregelen genomen worden. Bijvoorbeeld het plaatsen van 30 km/h borden, aanduidingen "uitsluitend bestemmingsverkeer", belijning en signalering in combinatie met handhaving.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Handhaving vormt het sluitstuk van verkeersveiligheid(sbeleid) en gedragsverandering in het verkeer. In samenspraak met de klankbordgroep, waar de politie deel van uitmaakte, is het GVVP mede opgesteld. Slimme handhaving is daarbij nauwelijks aan de orde gekomen. Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Naar onze mening is er geen behoefte om handhaving(aspecten) nader toe te lichten. Ten aanzien van uw opmerking over het nemen van maatregelen direct nadat het GVVP van kracht wordt, blijkt uit ervaring dat alleen werken met verkeersborden en belijning (veel) minder effectief is voor het beoogde verkeersgedrag dan het eenduidig inrichten van een weg. Daarom is het wenselijk om pas na herinrichting over te gaan tot een veranderd snelheidsregime.
29	Sondervick	Sondervick	U kunt zich niet vinden in de wijziging van de wegcategorisering van de Sondervick van gebiedsontsluitingsweg (GOW) naar erftoegangsweg plus (ETW+). U bent van mening dat de huidige inrichting voldoet aan de kenmerken van een GOW en dat de weg al decennia lang dienst doet als GOW. Ook ben u het niet eens met de maatregelen die horen bij een overgang van 50 km/h naar 30 km/h, evenals de inrichtingsprincipes die geen garantie geven over de daadwerkelijke inrichting en vormgeving van de weg na een toekomstige herinrichting. U verzoekt ons daarom om de gehele Sondervick de zelfde wegcategorisering GOW toe te kennen. Naast dat verzoek doet u een suggestie om de Sondervick tussen Jupiter en de Europalaan als een GOW of ETW+ stippellijn op te nemen.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de inrichting van de Sondervick. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Belangrijkste redenen van twee verschillende wegcategoriseringen op het Sondervick zijn het verschil in hoogwaardig openbaar vervoer-route en uitrukroute voor hulpdiensen. Op het noordelijke deel van de Sondervick is sprake van een route van hoogwaardig openbaar vervoer en maakt ook onderdeel uit van de uitrukroute van hulpdiensen. Verder was de Sondervick in het Verkeerscirculatieplan 2007 als erftoegangsweg gecategoriseerd. Echter, in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen die gemotiveerd afwijken van de wegcategorisering uit het VCP. Het gaat om college- en raadsbesluiten ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer-netwerk. Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick (deels GOW, deels ETW+) komt voort uit deze college- en raadsbesluiten. Een stippellijn met daarin een keuze tussen gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg plus is naar onze mening een keuze die bij de totstandkoming van het GVVP genomen dient te worden.

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

41	Sondervick	Sondervick	U heeft bezwaar tegen de categorisering van de Sondervick tussen de Jupiter en de Europalaan. Volgens u voldoet dit weggedeelte aan de kenmerken van een Gebiedsontsluitingsweg (GOW). De weg doet al decennia lang dienst als GOW. Het is onwenselijk als de Sondervick -kenmerkend als dorpslint- in tweeën geplists wordt. U vraagt daarom om het betreffende weggedeelte als GOW te categoriseren.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de inrichting van de Sondervick. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Belangrijkste redenen van twee verschillende wegcategoriseringen op het Sondervick -en de scheiding van wegcategorisering ter hoogte van de Jupiter- zijn het verschil in hoogwaardig openbaar vervoer-route en uitrukroute voor hulpdiensen. Op het noordelijke deel van de Sondervick is sprake van een route van hoogwaardig openbaar vervoer en maakt ook onderdeel uit van de uitrukroute van hulpdiensen. Verder was de Sondervick in het Verkeerscirculatieplan 2007 als erftoegangsweg gecategoriseerd. Echter, in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen die gemotiveerd afwijken van de wegcategorisering uit het VCP. Het gaat om college- en raadsbesluiten ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer-netwerk. Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick (deels GOW, deels ETW+) komt voort uit deze college- en raadsbesluiten. Ook leidt het leggen van de scheiding bij de Jupiter tot een logische(re) categoriseringsstructuur omdat gebiedsontsluitingswegen op elkaar aansluiten.
42	Sondervick	Sondervick	U heeft bezwaar tegen de categorisering van de Sondervick tussen de Jupiter en de Europalaan. Volgens u voldoet dit weggedeelte aan de kenmerken van een Gebiedsontsluitingsweg (GOW). De weg doet al decennia lang dienst als GOW. Het is onwenselijk als de Sondervick -kenmerkend als dorpslint- in tweeën geplists wordt. U vraagt daarom om het betreffende weggedeelte als GOW te categoriseren.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de inrichting van de Sondervick. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Belangrijkste redenen van twee verschillende wegcategoriseringen op het Sondervick -en de scheiding van wegcategorisering ter hoogte van de Jupiter- zijn het verschil in hoogwaardig openbaar vervoer-route en uitrukroute voor hulpdiensen. Op het noordelijke deel van de Sondervick is sprake van een route van hoogwaardig openbaar vervoer en maakt ook onderdeel uit van de uitrukroute van hulpdiensen. Verder was de Sondervick in het Verkeerscirculatieplan 2007 als erftoegangsweg gecategoriseerd. Echter, in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen die gemotiveerd afwijken van de wegcategorisering uit het VCP. Het gaat om college- en raadsbesluiten ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer-netwerk. Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick (deels GOW, deels ETW+) komt voort uit deze college- en raadsbesluiten. Ook leidt het leggen van de scheiding bij de Jupiter tot een logische(re) categoriseringsstructuur omdat gebiedsontsluitingswegen op elkaar aansluiten.
43	Jupiter	Sondervick	U geeft aan dat u bezwaar heeft tegen de categorisering van het gedeelte Sondervick (tussen de Jupiter en de Europalaan) als Erftoegangsweg plus (ETW+), omdat daardoor het verkeer afgewikkeld gaat worden via de Jupiter. U geeft aan dat de huidige weginrichting van de Sondervick is berekend op deze verkeersstroom. De Jupiter is met uitzondering van de verharding ingericht als ETW, ligt in een woongebied en is niet berekend op dat verkeersaanbod. U heeft dan ook bezwaar tegen de wegcategorisering ETW+ voor het gedeelte Sondervick tussen de Jupiter en Europalaan en verzoekt ons de gehele Sondervick weer als GOW te categoriseren en het GVVP hierop aan te passen.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de inrichting van de Sondervick en Jupiter. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. De Jupiter is overigens enkele jaren geleden heringericht als gebiedsontsluitingsweg, 50 km/uur. Betreft de Sondervick zijn de belangrijkste redenen van twee verschillende wegcategoriseringen op het Sondervick -en de scheiding van wegcategorisering ter hoogte van de Jupiter-: het verschil in hoogwaardig openbaar vervoer-route en uitrukroute voor hulpdiensen. Op het noordelijke deel van de Sondervick is sprake van een route van hoogwaardig openbaar vervoer en maakt ook onderdeel uit van de uitrukroute van hulpdiensen. Verder was de Sondervick in het Verkeerscirculatieplan 2007 als erftoegangsweg gecategoriseerd. Echter, in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen die gemotiveerd afwijken van de wegcategorisering uit het VCP. Het gaat om college- en raadsbesluiten ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer-netwerk. Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick (deels GOW, deels ETW+) komt voort uit deze college- en raadsbesluiten. Ook leidt het leggen van de scheiding bij de Jupiter tot een logische(re) categoriseringsstructuur omdat gebiedsontsluitingswegen op elkaar aansluiten.
44	Jupiter	Sondervick	U geeft aan dat u bezwaar heeft tegen de categorisering van het gedeelte Sondervick (tussen de Jupiter en de Europalaan) als Erftoegangsweg plus (ETW+), omdat daardoor het verkeer afgewikkeld gaat worden via de Jupiter. U geeft aan dat de huidige weginrichting van de Sondervick is berekend op deze verkeersstroom. De Jupiter is met uitzondering van de verharding ingericht als ETW, ligt in een woongebied en is niet berekend op dat verkeersaanbod. U heeft dan ook bezwaar tegen de wegcategorisering ETW+ voor het gedeelte Sondervick tussen de Jupiter en Europalaan en verzoekt ons de gehele Sondervick weer als GOW te categoriseren en het GVVP hierop aan te passen.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de inrichting van de Sondervick en Jupiter. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. De Jupiter is overigens enkele jaren geleden heringericht als gebiedsontsluitingsweg, 50 km/uur. Betreft de Sondervick zijn de belangrijkste redenen van twee verschillende wegcategoriseringen op het Sondervick -en de scheiding van wegcategorisering ter hoogte van de Jupiter-: het verschil in hoogwaardig openbaar vervoer-route en uitrukroute voor hulpdiensen. Op het noordelijke deel van de Sondervick is sprake van een route van hoogwaardig openbaar vervoer en maakt ook onderdeel uit van de uitrukroute van hulpdiensen. Verder was de Sondervick in het Verkeerscirculatieplan 2007 als erftoegangsweg gecategoriseerd. Echter, in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen die gemotiveerd afwijken van de wegcategorisering uit het VCP. Het gaat om college- en raadsbesluiten ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer-netwerk. Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick (deels GOW, deels ETW+) komt voort uit deze college- en raadsbesluiten. Ook leidt het leggen van de scheiding bij de Jupiter tot een logische(re) categoriseringsstructuur omdat gebiedsontsluitingswegen op elkaar aansluiten.
45	Jupiter	Sondervick	U geeft aan dat u bezwaar heeft tegen de categorisering van het gedeelte Sondervick (tussen de Jupiter en de Europalaan) als Erftoegangsweg plus (ETW+), omdat daardoor het verkeer afgewikkeld gaat worden via de Jupiter. U geeft aan dat de huidige weginrichting van de Sondervick is berekend op deze verkeersstroom. De Jupiter is met uitzondering van de verharding ingericht als ETW, ligt in een woongebied en is niet berekend op dat verkeersaanbod. U heeft dan ook bezwaar tegen de wegcategorisering ETW+ voor het gedeelte Sondervick tussen de Jupiter en Europalaan en verzoekt ons de gehele Sondervick weer als GOW te categoriseren en het GVVP hierop aan te passen.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de inrichting van de Sondervick en Jupiter. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. De Jupiter is overigens enkele jaren geleden heringericht als gebiedsontsluitingsweg, 50 km/uur. Betreft de Sondervick zijn de belangrijkste redenen van twee verschillende wegcategoriseringen op het Sondervick -en de scheiding van wegcategorisering ter hoogte van de Jupiter-: het verschil in hoogwaardig openbaar vervoer-route en uitrukroute voor hulpdiensen. Op het noordelijke deel van de Sondervick is sprake van een route van hoogwaardig openbaar vervoer en maakt ook onderdeel uit van de uitrukroute van hulpdiensen. Verder was de Sondervick in het Verkeerscirculatieplan 2007 als erftoegangsweg gecategoriseerd. Echter, in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen die gemotiveerd afwijken van de wegcategorisering uit het VCP. Het gaat om college- en raadsbesluiten ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer-netwerk. Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick (deels GOW, deels ETW+) komt voort uit deze college- en raadsbesluiten. Ook leidt het leggen van de scheiding bij de Jupiter tot een logische(re) categoriseringsstructuur omdat gebiedsontsluitingswegen op elkaar aansluiten.
46	Jupiter	Sondervick	U geeft aan dat u bezwaar heeft tegen de categorisering van het gedeelte Sondervick (tussen de Jupiter en de Europalaan) als Erftoegangsweg plus (ETW+), omdat daardoor het verkeer afgewikkeld gaat worden via de Jupiter. U geeft aan dat de huidige weginrichting van de Sondervick is berekend op deze verkeersstroom. De Jupiter is met uitzondering van de verharding ingericht als ETW, ligt in een woongebied en is niet berekend op dat verkeersaanbod. U heeft dan ook bezwaar tegen de wegcategorisering ETW+ voor het gedeelte Sondervick tussen de Jupiter en Europalaan en verzoekt ons de gehele Sondervick weer als GOW te categoriseren en het GVVP hierop aan te passen.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de inrichting van de Sondervick en Jupiter. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. De Jupiter is overigens enkele jaren geleden heringericht als gebiedsontsluitingsweg, 50 km/uur. Betreft de Sondervick zijn de belangrijkste redenen van twee verschillende wegcategoriseringen op het Sondervick -en de scheiding van wegcategorisering ter hoogte van de Jupiter-: het verschil in hoogwaardig openbaar vervoer-route en uitrukroute voor hulpdiensen. Op het noordelijke deel van de Sondervick is sprake van een route van hoogwaardig openbaar vervoer en maakt ook onderdeel uit van de uitrukroute van hulpdiensen. Verder was de Sondervick in het Verkeerscirculatieplan 2007 als erftoegangsweg gecategoriseerd. Echter, in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen die gemotiveerd afwijken van de wegcategorisering uit het VCP. Het gaat om college- en raadsbesluiten ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer-netwerk. Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick (deels GOW, deels ETW+) komt voort uit deze college- en raadsbesluiten. Ook leidt het leggen van de scheiding bij de Jupiter tot een logische(re) categoriseringsstructuur omdat gebiedsontsluitingswegen op elkaar aansluiten.
47	Jupiter	Sondervick	U geeft aan dat u bezwaar heeft tegen de categorisering van het gedeelte Sondervick (tussen de Jupiter en de Europalaan) als Erftoegangsweg plus (ETW+), omdat daardoor het verkeer afgewikkeld gaat worden via de Jupiter. U geeft aan dat de huidige weginrichting van de Sondervick is berekend op deze verkeersstroom. De Jupiter is met uitzondering van de verharding ingericht als ETW, ligt in een woongebied en is niet berekend op dat verkeersaanbod. U heeft dan ook bezwaar tegen de wegcategorisering ETW+ voor het gedeelte Sondervick tussen de Jupiter en Europalaan en verzoekt ons de gehele Sondervick weer als GOW te categoriseren en het GVVP hierop aan te passen.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de inrichting van de Sondervick en Jupiter. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. De Jupiter is overigens enkele jaren geleden heringericht als gebiedsontsluitingsweg, 50 km/uur. Betreft de Sondervick zijn de belangrijkste redenen van twee verschillende wegcategoriseringen op het Sondervick -en de scheiding van wegcategorisering ter hoogte van de Jupiter-: het verschil in hoogwaardig openbaar vervoer-route en uitrukroute voor hulpdiensen. Op het noordelijke deel van de Sondervick is sprake van een route van hoogwaardig openbaar vervoer en maakt ook onderdeel uit van de uitrukroute van hulpdiensen. Verder was de Sondervick in het Verkeerscirculatieplan 2007 als erftoegangsweg gecategoriseerd. Echter, in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen die gemotiveerd afwijken van de wegcategorisering uit het VCP. Het gaat om college- en raadsbesluiten ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer-netwerk. Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick (deels GOW, deels ETW+) komt voort uit deze college- en raadsbesluiten. Ook leidt het leggen van de scheiding bij de Jupiter tot een logische(re) categoriseringsstructuur omdat gebiedsontsluitingswegen op elkaar aansluiten.
48	Jupiter	Sondervick	U geeft aan dat u bezwaar heeft tegen de categorisering van het gedeelte Sondervick (tussen de Jupiter en de Europalaan) als Erftoegangsweg plus (ETW+), omdat daardoor het verkeer afgewikkeld gaat worden via de Jupiter. U geeft aan dat de huidige weginrichting van de Sondervick is berekend op deze verkeersstroom. De Jupiter is met uitzondering van de verharding ingericht als ETW, ligt in een woongebied en is niet berekend op dat verkeersaanbod. U heeft dan ook bezwaar tegen de wegcategorisering ETW+ voor het gedeelte Sondervick tussen de Jupiter en Europalaan en verzoekt ons de gehele Sondervick weer als GOW te categoriseren en het GVVP hierop aan te passen.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de inrichting van de Sondervick en Jupiter. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. De Jupiter is overigens enkele jaren geleden heringericht als gebiedsontsluitingsweg, 50 km/uur. Betreft de Sondervick zijn de belangrijkste redenen van twee verschillende wegcategoriseringen op het Sondervick -en de scheiding van wegcategorisering ter hoogte van de Jupiter-: het verschil in hoogwaardig openbaar vervoer-route en uitrukroute voor hulpdiensen. Op het noordelijke deel van de Sondervick is sprake van een route van hoogwaardig openbaar vervoer en maakt ook onderdeel uit van de uitrukroute van hulpdiensen. Verder was de Sondervick in het Verkeerscirculatieplan 2007 als erftoegangsweg gecategoriseerd. Echter, in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen die gemotiveerd afwijken van de wegcategorisering uit het VCP. Het gaat om college- en raadsbesluiten ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer-netwerk. Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick (deels GOW, deels ETW+) komt voort uit deze college- en raadsbesluiten. Ook leidt het leggen van de scheiding bij de Jupiter tot een logische(re) categoriseringsstructuur omdat gebiedsontsluitingswegen op elkaar aansluiten.
49	Jupiter	Sondervick	U geeft aan dat u bezwaar heeft tegen de categorisering van het gedeelte Sondervick (tussen de Jupiter en de Europalaan) als Erftoegangsweg plus (ETW+), omdat daardoor het verkeer afgewikkeld gaat worden via de Jupiter. U geeft aan dat de huidige weginrichting van de Sondervick is berekend op deze verkeersstroom. De Jupiter is met uitzondering van de verharding ingericht als ETW, ligt in een woongebied en is niet berekend op dat verkeersaanbod. U heeft dan ook bezwaar tegen de wegcategorisering ETW+ voor het gedeelte Sondervick tussen de Jupiter en Europalaan en verzoekt ons de gehele Sondervick weer als GOW te categoriseren en het GVVP hierop aan te passen.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de inrichting van de Sondervick en Jupiter. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. De Jupiter is overigens enkele jaren geleden heringericht als gebiedsontsluitingsweg, 50 km/uur. Betreft de Sondervick zijn de belangrijkste redenen van twee verschillende wegcategoriseringen op het Sondervick -en de scheiding van wegcategorisering ter hoogte van de Jupiter-: het verschil in hoogwaardig openbaar vervoer-route en uitrukroute voor hulpdiensen. Op het noordelijke deel van de Sondervick is sprake van een route van hoogwaardig openbaar vervoer en maakt ook onderdeel uit van de uitrukroute van hulpdiensen. Verder was de Sondervick in het Verkeerscirculatieplan 2007 als erftoegangsweg gecategoriseerd. Echter, in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen die gemotiveerd afwijken van de wegcategorisering uit het VCP. Het gaat om college- en raadsbesluiten ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer-netwerk. Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick (deels GOW, deels ETW+) komt voort uit deze college- en raadsbesluiten. Ook leidt het leggen van de scheiding bij de Jupiter tot een logische(re) categoriseringsstructuur omdat gebiedsontsluitingswegen op elkaar aansluiten.
50	Jupiter	Sondervick	U geeft aan dat u bezwaar heeft tegen de categorisering van het gedeelte Sondervick (tussen de Jupiter en de Europalaan) als Erftoegangsweg plus (ETW+), omdat daardoor het verkeer afgewikkeld gaat worden via de Jupiter. U geeft aan dat de huidige weginrichting van de Sondervick is berekend op deze verkeersstroom. De Jupiter is met uitzondering van de verharding ingericht als ETW, ligt in een woongebied en is niet berekend op dat verkeersaanbod. U heeft dan ook bezwaar tegen de wegcategorisering ETW+ voor het gedeelte Sondervick tussen de Jupiter en Europalaan en verzoekt ons de gehele Sondervick weer als GOW te categoriseren en het GVVP hierop aan te passen.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de inrichting van de Sondervick en Jupiter. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. De Jupiter is overigens enkele jaren geleden heringericht als gebiedsontsluitingsweg, 50 km/uur. Betreft de Sondervick zijn de belangrijkste redenen van twee verschillende wegcategoriseringen op het Sondervick -en de scheiding van wegcategorisering ter hoogte van de Jupiter-: het verschil in hoogwaardig openbaar vervoer-route en uitrukroute voor hulpdiensen. Op het noordelijke deel van de Sondervick is sprake van een route van hoogwaardig openbaar vervoer en maakt ook onderdeel uit van de uitrukroute van hulpdiensen. Verder was de Sondervick in het Verkeerscirculatieplan 2007 als erftoegangsweg gecategoriseerd. Echter, in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen die gemotiveerd afwijken van de wegcategorisering uit het VCP. Het gaat om college- en raadsbesluiten ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer-netwerk. Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick (deels GOW, deels ETW+) komt voort uit deze college- en raadsbesluiten. Ook leidt het leggen van de scheiding bij de Jupiter tot een logische(re) categoriseringsstructuur omdat gebiedsontsluitingswegen op elkaar aansluiten.
51	Jupiter	Sondervick	U geeft aan dat u bezwaar heeft tegen de categorisering van het gedeelte Sondervick (tussen de Jupiter en de Europalaan) als Erftoegangsweg plus (ETW+), omdat daardoor het verkeer afgewikkeld gaat worden via de Jupiter. U geeft aan dat de huidige weginrichting van de Sondervick is berekend op deze verkeersstroom. De Jupiter is met uitzondering van de verharding ingericht als ETW, ligt in een woongebied en is niet berekend op dat verkeersaanbod. U heeft dan ook bezwaar tegen de wegcategorisering ETW+ voor het gedeelte Sondervick tussen de Jupiter en Europalaan en verzoekt ons de gehele Sondervick weer als GOW te categoriseren en het GVVP hierop aan te passen.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de inrichting van de Sondervick en Jupiter. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. De Jupiter is overigens enkele jaren geleden heringericht als gebiedsontsluitingsweg, 50 km/uur. Betreft de Sondervick zijn de belangrijkste redenen van twee verschillende wegcategoriseringen op het Sondervick -en de scheiding van wegcategorisering ter hoogte van de Jupiter-: het verschil in hoogwaardig openbaar vervoer-route en uitrukroute voor hulpdiensen. Op het noordelijke deel van de Sondervick is sprake van een route van hoogwaardig openbaar vervoer en maakt ook onderdeel uit van de uitrukroute van hulpdiensen. Verder was de Sondervick in het Verkeerscirculatieplan 2007 als erftoegangsweg gecategoriseerd. Echter, in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen die gemotiveerd afwijken van de wegcategorisering uit het VCP. Het gaat om college- en raadsbesluiten ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer-netwerk. Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick (deels GOW, deels ETW+) komt voort uit deze college- en raadsbesluiten. Ook leidt het leggen van de scheiding bij de Jupiter tot een logische(re) categoriseringsstructuur omdat gebiedsontsluitingswegen op elkaar aansluiten.
52	Jupiter	Sondervick	U geeft aan dat u bezwaar heeft tegen de categorisering van het gedeelte Sondervick (tussen de Jupiter en de Europalaan) als Erftoegangsweg plus (ETW+), omdat daardoor het verkeer afgewikkeld gaat worden via de Jupiter. U geeft aan dat de huidige weginrichting van de Sondervick is berekend op deze verkeersstroom. De Jupiter is met uitzondering van de verharding ingericht als ETW, ligt in een woongebied en is niet berekend op dat verkeersaanbod. U heeft dan ook bezwaar tegen de wegcategorisering ETW+ voor het gedeelte Sondervick tussen de Jupiter en Europalaan en verzoekt ons de gehele Sondervick weer als GOW te categoriseren en het GVVP hierop aan te passen.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de inrichting van de Sondervick en Jupiter. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. De Jupiter is overigens enkele jaren geleden heringericht als gebiedsontsluitingsweg, 50 km/uur. Betreft de Sondervick zijn de belangrijkste redenen van twee verschillende wegcategoriseringen op het Sondervick -en de scheiding van wegcategorisering ter hoogte van de Jupiter-: het verschil in hoogwaardig openbaar vervoer-route en uitrukroute voor hulpdiensen. Op het noordelijke deel van de Sondervick is sprake van een route van hoogwaardig openbaar vervoer en maakt ook onderdeel uit van de uitrukroute van hulpdiensen. Verder was de Sondervick in het Verkeerscirculatieplan 2007 als erftoegangsweg gecategoriseerd. Echter, in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen die gemotiveerd afwijken van de wegcategorisering uit het VCP. Het gaat om college- en raadsbesluiten ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer-netwerk. Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick (deels GOW, deels ETW+) komt voort uit deze college- en raadsbesluiten. Ook leidt het leggen van de scheiding bij de Jupiter tot een logische(re) categoriseringsstructuur omdat gebiedsontsluitingswegen op elkaar aansluiten.
53	Pastorielaan	Pastorielaan	Pastorielaan zo spoedig mogelijk afficheren als 30 km-zone door middel van het plaatsen van borden. Ook een verbodsbord voor doorgaand vrachtverkeer ('uitsluitend bestemmingsverkeer). Dit in verband met de afnemende luchtkwaliteit, de toegenomen geluidsoverlast en verbetering van de verkeersveiligheid. Tenslotte het verzoek om actieve handhaving met radarcontroles en waarschuwingsborden.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Uit ervaring blijkt dat alleen werken met verkeersborden en belijning (veel) minder effectief is voor het beoogde verkeersgedrag dan het eenduidig inrichten van een weg. Daarom is het wenselijk om pas na herinrichting over te gaan tot een veranderd snelheidsregime. Instellen van wel of geen verbod voor doorgaand vrachtverkeer (geslotenverklaring) is teveel detailniveau voor het GVVP. Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Verkeerskundig wordt geadviseerd terughoudend om te gaan met geslotenverklaringen. Er zitten namelijk voordelen aan, maar ook nadelen. Ook blijft de Pastorielaan een ontsluiting voor Veldhoven-Dorp houden (erftoegangsweg plus), waardoor een geslotenverklaring niet voor de hand ligt.
54	Sondervick	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels erftoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangewezen vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd (inclusief een bijgesloten presentatie) en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcategorieën. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilverackers. 3) uitrukroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/rondom de Sondervick. Mullerlaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW vanwege HOV en de uitrukroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcategorisering, met name ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/uur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.

55	Sondervick	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels erftoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangewezen vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcategorieën. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilverackers. 3) uitrukroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/rondom de Sondervick. Mullerlaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW vanwege HOV en de uitrukroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcategorisering, met name ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/uur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.
56	Sondervick	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels erftoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangewezen vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd (inclusief een bijgesloten presentatie) en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcategorieën. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilverackers. 3) uitrukroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/rondom de Sondervick. Mullerlaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW vanwege HOV en de uitrukroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcategorisering, met name ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/uur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.
57	Roskam	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels erftoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangewezen vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcategorieën. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilverackers. 3) uitrukroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/rondom de Sondervick. Mullerlaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW vanwege HOV en de uitrukroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcategorisering, met name ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/uur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.
58	Sondervick	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels erftoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangewezen vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcategorieën. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilverackers. 3) uitrukroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/rondom de Sondervick. Mullerlaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW vanwege HOV en de uitrukroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcategorisering, met name ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/uur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.
59	Sondervick	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels erftoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangewezen vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcategorieën. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilverackers. 3) uitrukroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/rondom de Sondervick. Mullerlaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW vanwege HOV en de uitrukroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcategorisering, met name ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/uur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.
60	Sondervick	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels erftoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangewezen vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcategorieën. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilverackers. 3) uitrukroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/rondom de Sondervick. Mullerlaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW vanwege HOV en de uitrukroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcategorisering, met name ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/uur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.
61	Sondervick	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels erftoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangewezen vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd (inclusief een bijgesloten presentatie) en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcategorieën. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilverackers. 3) uitrukroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/rondom de Sondervick. Mullerlaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW vanwege HOV en de uitrukroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcategorisering, met name ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/uur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.
62	Sondervick	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels erftoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangewezen vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd (inclusief een bijgesloten presentatie) en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcategorieën. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilverackers. 3) uitrukroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/rondom de Sondervick. Mullerlaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW vanwege HOV en de uitrukroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcategorisering, met name ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/uur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.
63	Sondervick	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels erftoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangewezen vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd (inclusief een bijgesloten presentatie) en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcategorieën. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilverackers. 3) uitrukroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/rondom de Sondervick. Mullerlaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW vanwege HOV en de uitrukroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcategorisering, met name ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/uur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.
64	Sondervick	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels erftoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangewezen vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd (inclusief een bijgesloten presentatie) en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcategorieën. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilverackers. 3) uitrukroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/rondom de Sondervick. Mullerlaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW vanwege HOV en de uitrukroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcategorisering, met name ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/uur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.
65	Bewonerscomitée	Geluidsoverlast Heerbaan	In uw zienswijze geeft u aan dat het GVVP niet ingaat op de aanpak van geluidsoverlast van verkeer over de Heerbaan en u vreest dat de geluidsoverlast in de toekomst verder zal toenemen. U vraagt ons om in het GVVP bij de module Leefbaarheid ook maatregelen op te nemen zoals geluidswerende maatregelen, en daarvoor ook budget te reserveren in het GVVP om de leefbaarheid te verbeteren. Verder geeft u aan dat bij een betere doorstroming op de rotonde De Dom - Heerbaan, de route via de Heerbaan nog aantrekkelijker wordt en daardoor de leefbaarheid verder zal afnemen. U vraagt ons om in het onderzoek naar de doorstroming van de rotonde de volgende zaken mee te nemen: 1) Effecten op de leefbaarheid langs de Heerbaan, specifiek langs de wijken 't Look en de Heikant; 2) Reservering van middelen voor maatregelen in het kader van leefbaarheid zoals geluidswerende maatregelen; 3)Bbij het uitvoeren van aanpassingen alle bewoners langs de Heerbaan van de wijken 't Look en Heikant (en waar nodig Cobbeek) actief te betrekken via een samenspraakproces. Tenslotte vraagt u om een verbinding te leggen tussen de herinrichting van de groenblauwe zone en de plannen in het kader van het GVVP in het kader van efficientie en effectiviteit.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Wij hebben naast uw zienswijze meerdere meldingen ontvangen over toenemende geluidsoverlast van de Heerbaan. Dit kan deels komen doordat het groen langs een deel van de Heerbaan uitgedund is, en anderszijds door toegenomen verkeer, zoals u aangeeft. Hoewel geluidsoverlast een bij-effect van verkeer is, wordt de aanpak van geluidsoverlast op bestaande wegen niet in het GVVP opgenomen. Dit zal opgepakt worden vanuit een apart project, namelijk vanuit de groenblauwe zone Heikant-Oerle.
66	Gemeente	Fietsoversteken	U geeft in uw zienswijze aan dat er twee fietsoversteeklocaties (die nog niet gerealiseerd zijn, maar wel ontworpen) niet fietsvriendelijk en/of ondvoldoende verkeersveilig zijn ontworpen. U vraagt daarom of in het GVVP deze twee locaties meegenomen kunnen worden als zijnde 'onveilige oversteeklocaties' voor de fiets.	Mede naar aanleiding van uw zienswijze hebben wij het GVVP aangepast.	Hoewel de twee locaties slechts in ontwerptekeningen gereed zijn, nemen wij in de module 'fiets' een aanvulling mee. Daarin staat dat we de mogelijkheid opnemen dat ongelijkvloerse kruisingen voor de fietsers op strategische locaties onderzocht kunnen worden.
67	Sondervick	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels erftoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangewezen vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd (inclusief een bijgesloten presentatie) en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcategorieën. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilverackers. 3) uitrukroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/rondom de Sondervick. Mullerlaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW vanwege HOV en de uitrukroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcategorisering, met name ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/uur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.
68	Sondervick	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels erftoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangewezen vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd (inclusief een bijgesloten presentatie) en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcategorieën. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilverackers. 3) uitrukroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/rondom de Sondervick. Mullerlaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW vanwege HOV en de uitrukroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcategorisering, met name ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/uur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.

69	Roskam	Sondervick	U bent het niet eens met de categorisering van de Sondervick als deels gebiedsontsluitingsweg (GOW) en deels erftoegangsweg plus (ETW+). Het belangrijkste argument van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is naar uw mening zowel twijfelachtig als niet relevant voor de Sondervick. De Sondervick kan niet als GOW worden aangewezen vanwege de aspecten veiligheid, leefbaarheid en de wet. Ieder aspect is door u nader onderbouwd en is voorzien van een oplossing. Als oplossing geeft u aan om de Sondervick aan te duiden als ETW en een knip in de Sondervick aan te brengen ter hoogte van Coppelmans als de aansluiting op de A67 is gerealiseerd.	Uw zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot een aanpassing van het GVVP.	Het GVVP beschrijft in hoofdlijnen het verkeersbeleid en de belangrijkste kaders daarbij. Een aantal punten uit uw zienswijze gaat over de huidige en/of toekomstige inrichting van wegen. Dat de huidige inrichting niet overal aan de nieuwste richtlijnen voldoet, klopt. De weg ligt er immers al jaren en gaande de tijd zijn richtlijnen veranderd. Als herinrichting van een weg aan de orde is, wordt een samenspraaktraject gestart. Daarin komt met name de inrichting en verharding aan de orde. Dan wordt ook geprobeerd zoveel mogelijk aan de richtlijnen te voldoen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid vormen een aandachtspunt bij alle wegcategorieën. Belangrijkste redenen om het noordelijke deel van de Sondervick als GOW aan te duiden zijn: 1) route van hoogwaardig openbaar vervoer. Een vlotte doorstroming is op die gehele route van belang om het HOV zoveel mogelijk te laten concurreren met de auto. 2) bereikbaarheid van delen van Zonderwijk, 't Look, Veldhoven-Dorp (inclusief de voorzieningen) en toekomstig Zilverackers. 3) uitrukroute voor de hulpdiensten. 4) een logische(re) categorisering van het Veldhovense wegennet bij/rondom de Sondervick. Mullerlaan en Ambachtslaan worden ook aangeduid als GOW vanwege HOV en de uitrukroute voor hulpdiensten. 5) in de periode na vaststelling van het Verkeerscirculatieplan 2007 zijn college- en raadsbesluiten genomen in de wegcategorisering, met name ten aanzien van Zilverackers/De Drie Dorpen, herinrichting hoofdwegen Zonderwijk fase 4 en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (route F* met 50 km/uur op die route). Het huidige categoriseringsvoorstel voor de Sondervick komt hieruit voort.