

Notitie van beantwoording zienswijzen 'Fietsverbinding Sondervick - Bossebaan'

Aanleiding

De gemeente Veldhoven gaat een veilige en comfortabele fietsverbinding maken tussen Sondervick en de Bossebaan. Zo wil de gemeente het fietsen tussen nieuwbouwwijk Silberackers en het Citycentrum Veldhoven makkelijker en aantrekkelijker maken. De fietsroute gaat lopen vanaf de nieuw aan te leggen rotonde Sondervick op de kruising Antwerpsebaan-Sondervick en door de Saturnus en De Sitterlaan. Op de Sterrenlaan sluit de fietsverbinding aan op het bestaande fietspad.

Het tracé van de fietsverbinding is definitief vastgesteld in het college van burgemeester en wethouders op 20 september 2022. In onderstaande afbeelding is het tracé visueel weergegeven.



Na een aantal ontwerpessies met bewoners en belanghebbenden is een voorlopig ontwerp opgesteld. Dit voorlopig ontwerp heeft ter inzage gelegen van vrijdag 2 mei 2025 tot en met donderdag 12 juni 2025.

Onderstaande tekeningen zijn ter inzage gelegd:

- Tekening 03-01 Situatie en dwarsprofielen Sondervick- Saturnus
- Tekening 03-02 Situatie en dwarsprofielen De Sitterlaan
- Tekening 03-03 Situatie en dwarsprofielen De Sitterlaan
- Tekening 03-04 Situatie en dwarsprofielen De Sitterlaan
- Tekening 03-05 Situatie en dwarsprofielen De Sitterlaan – Sterrenlaan

Inloopmiddag/avond 12 mei 2025.

Op maandag 12 mei 2025 is in Ontmoetingscentrum 't Tweespan een Inloopbijeenkomst georganiseerd. Tot 13 juni 2025 konden vragen en/of zienswijzen schriftelijk worden ingediend.

Er zijn 35 reacties van individuele bewoners en van belangengroepen bij de gemeente Veldhoven binnengekomen. Het betreft vragen, opmerkingen (visies/meningen), wensen en bezwaren. Bij deze ter inzage legging is geen bezwarenprocedure van toepassing, bezwaren zijn dus voor deze ter inzage legging niet-ontvankelijk.

De vragen en zienswijzen zijn in thema's ingedeeld. Deze thema's zijn hieronder in volgorde weergegeven:

1. Participatie
2. Tracékeuze
3. Veiligheid / ontwerp
4. Parkeren
5. Materiaalkeuze
6. Bomenkap
7. Financieel
8. Algemeen (buiten projectscope)

Veel vragen en zienswijzen betreffen meerdere thema's. In onderstaande matrix is het aantal vragen per thema weergegeven.

Thema	Participatie	Tracékeuze	Veiligheid / ontwerp	Parkeren	Materiaal-keuze	Bomenkap	Financieel	Algemeen
Aantal	7	8	35	10	5	3	4	23
Totaal alle thema's	95							

Vragen en zienswijzen over participatie, tracékeuze en financiën zijn zo veel mogelijk samengevoegd wegens de gelijklopende strekking. Er zijn 6 reacties binnengekomen waarin wordt aangegeven dat men tevreden is.

Thema Algemeen.

Er zijn vragen en wensen binnengekomen over onderwerpen die niet binnen de scope van het project vallen.

Hierbij te denken aan:

- De participatieperiode tot 2024;
- Doortrekken dubbelzijdig fietspad aan de oostzijde van Sondervick vanaf Saturnus tot aan Roskam ;
- Herinrichten gehele Sondervick waarbij het dubbelzijdig fietspad wordt doorgetrokken tot de Kromstraat;
- Maatregelen om fietsers in het park Vogelzang te weren;
- Kwaliteit van de openbare verlichting langs het bestaande fietspad Bossebaan – Sterrenlaan;
- Vaststelling tracé van de fietsverbinding;
- Maatregelen/aanpassingen in omliggende wegen.

Alle ontvangen reacties zijn geanonimiseerd en opgenomen in het hiernavolgend overzicht (vanaf bladzijde 4). In de rechterkolom is het antwoord van het ambtelijk projectteam vermeld.

Na een positief besluit van het college ontvangen alle indieners, die contactgegevens hebben achtergelaten, voor de publicatie van de openbare besluitenlijst per e-mail het antwoord op de ingediende vraag of zienswijze.

Nr.	Zienswijzen/reacties ingediend per thema	Reactie / antwoord
-----	--	--------------------

1. Participatie

1.1	<u>Participatietraject tot 2024</u> Hoewel het op prijs gesteld wordt dat er de afgelopen periode inspraakmomenten zijn georganiseerd, willen wij niet onvermeld laten dat het participatieproces in de periode 2022–2024 naar onze ervaring geen schoonheidsprijs heeft verdiend. Diverse bewoners hebben zich destijds actief gemeld bij de werkgroep of het wijkplatform met de wens om bij te dragen aan de planvorming. Helaas ontvingen zij geen reactie of werden zij aanvankelijk niet toegelaten tot de meedenksessies. Dit gaf ons het gevoel dat er sprake was van beperkte openheid en dat er kansen zijn gemist voor vroegtijdige, brede betrokkenheid van direct omwonenden.	Het participatietraject tot aan het besluit voor de tracékeuze maakt geen onderdeel uit van deze ter inzage legging. In de periode 2022 – 2024 zijn met een klankbordgroep diverse overlegmomenten (meedenksessies) geweest. Bewoners en diverse belangengroepen hebben deelgenomen aan deze meedenksessies. Er is in dat participatietraject een enquête gehouden die door iedereen kon worden ingevuld. Vervolgens is door het college de Voorkeursroute vastgesteld.
1.2	<u>Participatie periode 2024 tot heden</u> Er is waardering voor de wijze waarop de gemeente de participatie met de bewoners en omwonenden heeft vormgegeven. Een uitgebreide werkgroep bestaande uit bewoners en belanghebbenden/stakeholders heeft in constructieve ontwerpessies naar een inrichtingsvoorstel gewerkt.	Samen met bewoners en belangengroepen is het nu voorliggend voorlopig ontwerp opgesteld. De samenstelling van deze werkgroep is tijdens de eerste ontwerpessie besproken. De samenstelling van de werkgroep is door de deelnemers akkoord bevonden. Later is de werkgroep aangevuld met een vertegenwoordiging vanuit de woningen Sondervick 108 t/m 114. Het ontwerpproces is doorlopen met de werkgroep en heeft geresulteerd in het gepresenteerde voorlopig ontwerp. Het is fijn dat er hiervoor waardering is en gemeld wordt.

• Een werkgroep zonder afvaardiging [REDACTED] is een onvolledig participatietraject. Er zijn ongegronde conclusies getrokken uit het bewonersoverleg met bewoners van de Sondervick op 14 april 2025. In dit overleg is gesteld dat het afsluiten van de Saturnus op de Sondervick voor gemotoriseerd verkeer 'prima is' en dat 'veel bewoners uit de straat Saturnus dit zouden willen'. Tijdens het genoemde overleg waren uitsluitend bewoners uit de straat Sondervick aanwezig en niemand van de straat Saturnus die deze vermeende voorkeur kon bevestigen of zelfs maar vertegenwoordigen. Het is dan ook onacceptabel dat op basis van een dergelijke eenzijdige bijeenkomst conclusies worden getrokken over de mening van de bewoners van de Saturnus. Dit ondermijnt de transparantie en objectiviteit van het participatieproces en geeft een vertekend beeld van het draagvlak. Een besluit dat impact heeft op de Saturnus dient te worden genomen op basis van een gedegen inventarisatie van de wensen en belangen van alle direct betrokken bewoners, en niet op basis van onbewezen aannames uit een niet representatief overleg. Ik verzoek het college dan ook om deze conclusie uit het overleg van 14 april 2025 met de grootst mogelijke voorzichtigheid te behandelen en te rectificeren, en de mening van de bewoners van de Saturnus op adequate wijze te peilen alvorens verdere stappen te ondernemen	Een delegatie van de Wijkraad 'Ons Zilverackers' heeft deelgenomen aan de ontwerpssessies. Het klopt dat tijdens het overleg met de bewoners van Sondervick op 14 april jl. geen bewoners van de straat Saturnus aanwezig zijn geweest. Tijdens de 3^e overlegssessie op 24 februari is vastgesteld dat het afsluiten van de Saturnus bij vrijwel alle bewoners een grote wens is. Tijdens de aanleg van het verkeersplateau in de Sondervick ter hoogte van de Roskam is de Saturnus tijdelijk afgesloten geweest. Dit hebben de (meeste) bewoners als erg prettig ervaren. Er is hiervoor een petitie met handtekeningen bij de gemeente aangeleverd. Hier hebben 7 van de 9 bewoners akkoord gegeven met een handtekening. Een bewoner staat er neutraal tegenover en een bewoner is tegen de afsluiting. Tijdens de 3^e overlegssessie op 24 februari is tevens besloten een separaat overleg te organiseren met bewoners van de Sondervick (vanaf de nieuwe rotonde tot en met de Roskam). Tijdens dit overleg heeft de gemeente uitleg gegeven over hetgeen is besproken tijdens de 3 overlegssessies en er is gesproken over het al of niet doortrekken van het dubbelzijdig fietspad van Saturnus tot de Roskam. Tijdens dit overleg is samen vastgesteld om het doortrekken van het dubbelzijdig fietspad op dit moment niet te doen. Hierdoor zien wij geen aanleiding voor rectificatie.
---	---

2. Tracékeuze

	Er zijn reacties binnengekomen waarin wordt aangegeven dat het vastgestelde tracé een prima keuze is. Het zorgt voor een goede verbinding tussen de nieuwe wijk en het Citycentrum, waarbij fietsers voorrang krijgen op al het overige verkeer en het groen (voor klimaat & recreatie) zoveel mogelijk blijft behouden. Er zijn ook negatieve reacties gekomen op het gekozen tracé. Een aantal mensen heeft behoefte aan heroverweging van de route door park Vogelzang. De motivatie hierbij is dat 'niemand' om gaat fietsen, de route door het park directer en kostenefficiënter is. Er is ook de beleving dat het kan bijdragen aan een verhoogde sociale veiligheid in het park gedurende de avond en nacht. Het vasthouden aan de voorkeursroute via De Sitterlaan-Saturnus wordt ervaren als een blijk van onwil om te luisteren naar de terechte zorgen van haar burgers. Er wordt gevraagd om een nieuw participatieproces op te starten waarbij de route door Park Vogelzang het uitgangspunt is. Er wordt gevraagd naar de uitkomst van de enquête.	Wij hebben kennis genomen van alle reacties die zijn binnengekomen op het vastgestelde tracé. Goed om ook positieve reacties te ontvangen. Het tracé via de Saturnus en De Sitterlaan is door het College van Burgemeester en Wethouders op 20 september 2022 definitief vastgesteld. Dit besluit wordt niet heroverwogen en bezwaren tegen het besluit van het college worden niet in behandeling genomen / zijn niet ontvankelijk. Er is naar de mening van de gemeente zorgvuldig een heel proces doorlopen voor het vaststellen van de voorkeursroute. De uitkomst van de enquête wordt niet verstrekt. Besluitvorming over de tracékeuze heeft plaatsgevonden en wordt niet herzien. De Raadsinformatiebrief hierover is te raadplegen op: https://veldhoven.raadsinformatie.nl/document/14986465/1?connection_type=17&connection_id=11379364
	Sinds november 1965 woon ik in de Sitterlaan. Daar heb ik dus al heel veel medebewoners leren kennen. Uiteraard zijn er sindsdien al veel vertrokken of overleden. Ook is er in de Sitterlaan al veel verbeterd sinds die tijd. Nieuwe lantarenpalen. Stoeptegels vervangen, enz. Maar ook is de hele straat opengebroken. Riolering vernieuwd en opnieuw bestraat. De straat ligt er dus prima bij. En dan komt het fietsplan naar voren. En ik denk dat het ook noodzakelijk is. Al vrij snel heb ik in 1923 contact opgenomen met [REDACTED] Die is bij mij thuis op bezoek geweest. Daar hebben	

	we alles goed kunnen bespreken. Hij had een tekening bij zich met de toen bekende plannen Een fietspad door het park was toen al afgewezen. (Waarom zo snel?) Zoals nu de situatie is: Er komen regelmatig auto's vanuit de Auriga de Sitterlaan op en rijden met hoge snelheid naar het einde van de Sitterlaan (west) en gaan daar verder hun weg. Waarom doen ze dat? Omdat er geen zijstraten zijn van rechts. En iedereen vergeet het fietspad vanuit het park. Die hebben nl voorrang!! En dat weten heel veel mensen niet. Overigens stonden daar vroeger haaiantanden. Als het heel druk wordt maak dan van de Sitterlaan een voorrangsweg. En als het dan heel erg druk wordt, maak dan maar een fietspad. Maar als de gemeente toch geld overheeft, gebruik dat dan voor andere noodzakelijke dingen.	Het project wordt niet gepauzeerd of uitgesteld. Het project is opgenomen in het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan (GVVP) dat in het jaar 2019 door de Gemeenteraad is vastgesteld. Het krediet hiervoor is gereserveerd.
--	---	---

3. Veiligheid / ontwerp

3.1	<u>Opstelplek</u> Er is niet nagedacht over de toegang van [REDACTED] Bouwbedrijf. Een opstelplek precies voor de inrit waar vrachtverkeer het terrein oprijdt is vragen naar levensgevaarlijke situaties. Zoals de werkgrens nu is aangegeven is het bedrijf niet bereikbaar. Daar moet dus ook nog goed naar gekeken worden.	In het nieuwe ontwerp blijft de inrit en de (breedte van de) rijbaan van Sondervick ongewijzigd. Met behulp van rijcurves is de beschikbare ruimte getoetst. Hieruit blijkt dat het mogelijk is om in de nieuwe situatie goed in- en uit te kunnen rijden. De gemeente ziet geen reden om het ontwerp aan te passen. Wel wordt er bij de verdere uitwerking rekening gehouden met de inrit bij het plaatsen van obstakels bij de oversteekplaats zoals verkeersborden.
3.2	<u>Blokkeren inritten</u> I.v.m. dat mensen voor de inrit gaan staan een blokkade, zodat ze niet meer voor de inrit gaan staan bij huis 24. Extra gevaar dubbel zijde rotonde.	Ter plaatse van parkeervakken worden grasbetonstenen aangelegd, ze zijn goed zichtbaar. Er mag niet geparkeerd worden op en voor in- en uitritten. Dit geldt overal. Bij de rotonde komen diverse verkeersborden te staan om aan te geven dat fietsers vanuit twee richtingen komen. (rotonde zit niet in de scope van de fietsverbinding)
3.3	Verkeersbord en haaiantanden bij uitrit parkpad. Is nu al zeer gevaarlijk.	Bij de verdere uitwerking wordt aandacht gegeven aan een veilige en duidelijke inrichting voor alle weggebruikers.
3.4	Saturnus gevaarlijk bij ophalen huisvuil i.v.m. achteruit rijdende vrachtwagens	We realiseren ons dat het afsluiten van de Saturnus heeft gevolgen heeft voor het ophalen van het huisvuil. Met een vertegenwoordiger van het afvalinzamelings-bedrijf Renewi is ter plaatse naar een oplossing gekeken. Het voornemen is om ter plaatse van de aansluiting met de Sitterlaan een klike-verzamelplaats in te richten. Het ophalen van huisvuil moet veilig gebeuren.

		Op korte termijn zullen we hiervoor eerst met de bewoners van Saturnus in overleg treden.
3.5	Zorgen over een racebaan als het een asfaltweg wordt was 30 km per uur	De maximale snelheid blijft 30 km per uur. De vernieuwde inrichting in combinatie met drukker fietsverkeer werkt snelheid verlagend.
3.6	<u>Knip Sitterlaan thv Nijlandhuis</u> In de ochtend en middag komen hooguit tussen de vier of vijf fietsers van west naar oost en omgekeerd hetzelfde. Het is verstandig als de gemeente de fietsers laat fietsen over de Sitterlaan en ter hoogte van het Nijlandhuis de doorgang voor auto's afsluit. Veiliger voor de bewoners van het Nijlandhuis. Maar ook voor de fietsers die van het fietspad door het park gebruik maken. Zoals nu de situatie is: Er komen regelmatig auto's vanuit de Auriga de Sitterlaan op en rijden met hoge snelheid naar het einde van de Sitterlaan (west) en gaan daar verder hun weg. Dit doen ze omdat er geen zijstraten zijn van rechts. En iedereen vergeet het fietspad vanuit het park. Die hebben nl voorrang!! En dat weten heel veel mensen niet. Overigens stonden daar vroeger haaiantanden. Als het heel druk wordt maak dan van de Sitterlaan een voorrangsweg. En als het dan heel erg druk wordt, maak dan maar een fietspad.	De optie voor het aanbrengen van een knip in de Sitterlaan ter hoogte van het Nijlandhuis is besproken tijdens de overleggen met de werkgroep. Hieruit is voortgekomen om geen knip aan te brengen. De voetgangersoversteek naar het park zal veilig worden ingericht. De verwachting (bij de gemeente en bij de werkgroep) is dat door het afsluiten van de Saturnus, het aantal auto's door de Sitterlaan zal afnemen.
3.7	<u>Boom bij inrit Neptunes</u> Geen boom bij inrit Neptunus terugplaatsen i.v.m. goed zicht op Sondervick. Boom kan veel zicht wegnemen bij zowel de fietsers als de automobilisten. Ons inziens kan dit tot gevaarlijke situaties leiden.	De boom komt op dezelfde locatie terug. Bij de uitwerking zorgen we voor voldoende opstelruimte en zicht op het fietspad en de rijbaan.
3.8	<u>Bochten, kruisingen en onoverzichtelijke verkeerspunten</u> De bochten in De Sitterlaan, Saturnus en Planetenlaan blijven zoals ze zijn, zoals bij ons overkomt bij de tekeningen T03-1 en T03-2. Wij zouden graag zien dat deze hoeken worden afgevlakt om het zicht en de verkeersveiligheid voor zowel fietsers als gemotoriseerd verkeer te verbeteren. De afsluiting van de Saturnus verhoogt de verkeersveiligheid, maar het onnodig handhaven van de -voor auto's bedoelde- snelheidsbeperkende slingers in de	Vanuit verkeersveiligheid zien wij geen aanleiding om de bochten aan te passen. De bochten zijn voldoende ruim en overzichtelijk. De bochten bij de groenvakken en bij de overgang van de Saturnus – Sitterlaan worden iets vloeiender gemaakt.

	weg vormt een risico. Zeker voor fietsers, als er nieuwe bestrating komt met een licht verhoogde middengeleider. Vooraf vanuit Planetenlaan is er onvoldoende zicht op naderend (fiets)verkeer uit De Sitterlaan richting Saturnus, veroorzaakt door onpraktische bochten, maar ook hinderlijke begroeiing.	De fietsers in de Saturnus en Sitterlaan hebben voorrang. Hinderlijke begroeiing zal worden verwijderd. Met behulp van verkeersborden en markering zal de aansluiting Planetenlaan – Sitterlaan – Saturnus veilig worden ingericht.
3.9	<u>Verminderen van de knikken in de Saturnus</u> De twee scherpe bochten op deze route zouden beter minder scherp kunnen worden vormgegeven. Mogelijk betreft de tekening slechts een impressie en kan dit in de praktijk eenvoudiger en comfortabeler worden ingericht voor fietsers.	De bochten bij de groenvakken en bij de overgang van de Saturnus – Sitterlaan worden iets vloeiender gemaakt.
3.10	<u>De Saturnus wordt afgesloten als doorgaande weg (doodlopende weg vanuit de Sitterlaan).</u> Het zou de veiligheid verhogen als de Saturnus “recht” wordt getrokken en de slinger eruit wordt gehaald. Het is twee richting fietsverkeer en met deze slingering een risico verhogend omdat de fietsers de slinger niet zullen volgen. Ook als er geen alternatieve oplossing komt voor afvalverzameling is er een toename van onveiligheid door achteruitrijdende vuilniswagens en andere bedrijfswagens of voertuigen met aanhanger.	De bochten bij de groenvakken en bij de overgang van de Saturnus – Sitterlaan worden iets vloeiender gemaakt. Met een vertegenwoordiger van het afvalinzamelings-bedrijf Renewi is ter plaatse naar een oplossing gekeken. Het voornemen is om ter plaatse van de aansluiting met de Sitterlaan een klike-verzamelpaats in te richten. Op korte termijn zullen we hiervoor eerst met de bewoners van de Saturnus in overleg treden.
3.11	<u>Afsluiting Saturnus</u> De Saturnus openhouden voor autoverkeer.	Tijdens de 3^e overlegssessie op 24 februari is vastgesteld dat het afsluiten van de Saturnus bij vrijwel alle bewoners een grote wens is. Tijdens de aanleg van het verkeersplateau in de Sondervick ter hoogte van de Roskam is de Saturnus tijdelijk afgesloten geweest. Dit hebben de (meeste) bewoners als erg prettig ervaren. Er is hiervoor een petitie met handtekeningen bij de gemeente aangeleverd. Hier hebben 7 van de 9 bewoners akkoord gegeven met een handtekening. Een bewoner

		staat er neutraal tegenover en een bewoner is tegen de afsluiting.
3.12	<u>De Sitterlaan – Saturnus – Planetenlaan is een aaneenschakeling van bochten en veel kruisend verkeer.</u> Deze bochten lijken op de tekening niet afwijkend van de huidige situatie. Wij zien graag dat deze maximaal minder scherp worden gemaakt door aanpassing van de hoeken.	De bochten bij de groenvakken en bij de overgang van de Saturnus – Sitterlaan worden iets vloeiender gemaakt.
3.13	<u>Oversteek trottoir – Sitterlaan park</u> Op verschillende plekken is er een voetgangers in/uitgang tot het park. Echter hier is niet overal een rechte / rechtstreekse oversteek en ook zonder verhoging. Niet op alle locatie vanuit het park zijn verkeersmaatregelen borden, haaiantanden voorzien dat je op een fietsstraat komt. Wij zouden graag zien dat dit in de uitvoering wordt meegenomen. Zie locatie huisnummer 27-29 en 35-37.	Alle oversteken, kruisingen en aansluitingen worden uitgewerkt in het definitief ontwerp zodat een veilige oversteek ontstaat. Dit geldt voor voetgangers, fietsers en automobilisten.
3.14	<u>Verkeerstekens / borden / signaal displays</u> Wij zouden graag zien dat er meer signalen zijn dat het om een fietsstraat gaat en 30 KM zone. Nu staat een enkelvoudig bord aan de ingangen van de wijk. Ook de snelheidsdisplay met smileys zijn een zichtbaar signaal dat het gaat om langzaam gewenst verkeersgedrag van zowel auto's als scooters en elektrische fietsers.	Middels bebording en verkeerstekens attenderen we op de voorrangssituaties, de toegestane snelheid en de oversteekplaatsen. We willen echter ook voorkomen dat er teveel borden komen. Het bebordings- en markeringsplan wordt verder uitgewerkt in het definitief ontwerp.
3.15	<u>Overwegen van een verkeerslicht</u> Een verkeerslicht kan bijdragen aan een veilige oversteek van de Sondervick.	Er wordt geen verkeerslicht geplaatst bij de oversteek aan de Sondervick. De gemeente is van mening dat de oversteek veilig te kunnen inrichten zonder verkeerslichten.
3.16	<u>Kruisingen vanuit het park met de Sitterlaan</u> Wij zouden graag zien dat de uitgangen uit het park een verkeershinder hebben bij het oprijden en oversteken zodat niet zomaar de Sitterlaan kan worden opgereden. Zoals nu bij kruising Andromeda – Sitterlaan - Park	Alle oversteken, kruisingen en aansluitingen worden nader uitgewerkt in het definitief ontwerp zodat een overzichtelijke en veilige oversteek ontstaat. Dit geldt voor voetgangers, fietsers en automobilisten.

3.17	<u>Hoek Sitterlaan – Sterrenlaan</u> Deze hoek is nu al berucht om zijn onveilige situaties door beperkt zicht en wisselend parkeren, verergerd door intensief patiënten verkeer van de fysiotherapiepraktijk. Het doorvoeren van een hoofd-fietsroute hier is ronduit roekeloos. De voorgestelde aanpassingen zijn cosmetisch en adresseren de inherente gevaren van dit knooppunt, dat niet geschikt is voor een dergelijke verkeersintensiteit, totaal niet. Gevaarlijke aanrijdingen zijn een kwestie van tijd.	Het kruispunt wordt heringericht waarmee de situatie overzichtelijker wordt. Daarnaast is er overleg geweest met de fysiotherapie en de direct aanwonenden . Dit overleg heeft geresulteerd tot de aanleg van extra parkeerplaatsen en het parkeren op de hoek Sterrenlaan – Sitterlaan niet mogelijk te maken. Door middel van bebording, het toepassen van verschillende materialen en markering attenderen we alle weggebruikers.
3.18	<u>Vuilniswagens Sterrenlaan</u> De melding van achteruitrijdende vuilniswagens in de Sterrenlaan in combinatie met toenemend fietsverkeer is een onaanvaardbaar risico. Deze situatie mag niet getolereerd worden en bewijst nogmaals de ongeschiktheid van deze route.	Op 5 augustus 2025 is met de vuilniswagen een test gedaan of de vuilnisauto ter plaatse van de keerlus kan draaien. Dit blijkt inderdaad het geval. Hiermee wordt voorkomen dat de vrachtwagen achteruit moet steken ter hoogte van De Sitterlaan. Ter verduidelijking: er komt een parkeerverbod bij de keerlus zodat de vuilniswagen kan draaien en dan ook niet meer achteruit hoeft rijden.
3.19	Ik wil bezwaar uiten tegen de gevaarlijke situatie aan de Saturnus ivm oversteken bij het bouwbedrijf en de lossende vrachtwagens daar. En de fietspaduitgang van het park (Andromeda). En ik stel voor de dure verbouwing te vervangen door fietspadborden en een witte streep voor de parkeermogelijkheden het plan is duidelijk niet compleet af en over een tijd alsnog deze dure ingreep waar de bewoners niet blij mee zijn uitvoeren als goed doordacht plan is beter.	De huidige situatie verandert niet. Wij hebben er oog voor bij vernieuwing van de Sondervick. De oversteek wordt zodanig ingericht dat het mogelijk is veilig over te steken. De aansluiting van de fietspaduitgang van het park met de Andromeda wordt nog verder uitgewerkt zodat een verkeersveilige aansluiting ontstaat. We willen een veilige en comfortabele fietsverbinding (fietsstraat) realiseren. Het project is opgenomen in het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan (GVVP) dat in het jaar 2019 door de Gemeenteraad is vastgesteld. Het krediet hiervoor is gereserveerd.

3.20	<u>Opstelplek bij kruising Saturnus/Sondervick</u> Nabij de tekst "Opstelplek overstekend verkeer nader uit te werken" verwachten wij –ook in de tijdelijke situatie – een volwaardige opstelplek voor overstekende fietsers. Een schets is opgenomen in de bijlage.	De aansluiting Sondervick – Saturnus wordt in het definitief ontwerp nader uitgewerkt tot een veilige en overzichtelijke oversteek.
3.21	<u>Handhaven eigen inrit</u> Aan de zijkant van mijn perceel, aan de Sitterlaan, hebben wij een eigen oprit. Om eventueel op eigen perceel elektrisch te laden wil ik dat deze inrit behouden blijft.	Bij de verdere uitwerking van het ontwerp passen we dit aan.
3.22	<u>Jonge Stek</u> De vermelding van de jonge stek staat op de verkeerde plaats. Deze bevindt zich tegenover nr's 20/22. Nu staat hij te veel richting Sondervick.	Bij de verdere uitwerking van het ontwerp passen we dit aan.
3.23	<u>Oprit van de Sitterlaan</u> Die "drijft" langzaam richting Sterrenlaan, door het inrijden van de auto maar ook door het inrijden van draaiende / kerende auto's. Graag opletten dat bij reparaties er een stootbuffer/trottoirband komt die diep genoeg in het beton ligt om de zijwaarde krachten te kunnen weerstaan. Inrijden veroorzaakt krachten naar rechts die de tegels doen wijken.	De aanleg c.q. het herstel van de inrit op openbaar gebied wordt meegenomen in het project. De verharding op het eigen terrein dient door de bewoner zelf te worden onderhouden
3.24	<u>Oprit Dahliatuin</u> De oprit dahliatuin is verkeerd ingetekend (dwars door tuin van nummer 3, en niet via Sitterpad	Bij de verdere uitwerking van het ontwerp passen we dit aan.
3.25	<u>Inrit vanaf Sondervick naar Neptunus</u> Graag wat verbreden en stoeprand verlagen. Komend uit de richting Kromstraat word je gedwongen om ruim in te draaien omdat je anders de stoeprand raakt en zo je velg beschadigt.	Bij de uitwerking van het definitief ontwerp gaan we dat nader onderzoeken(middels rijcurves) en indien nodig aanpassen.
3.26	<u>Toegankelijkheid voor minder validen en voetgangers</u> De inrichting van het trottoir en de overgangen lijkt op meerdere punten onvoldoende afgestemd op de behoeften van mensen met een rollator, rolstoel of kinderwagen. Denk hierbij aan smalle doorgangen, onveilige verdiepte goten, en ontbreken van gelijkvloerse oversteken. Door de komst van woonzorglocatie het	Alle oversteken, kruisingen en aansluitingen worden nader uitgewerkt in het definitief ontwerp zodat een veilige oversteek ontstaat. Dit geldt voor voetgangers, fietsers en automobilisten.

	Nijlandhuis is het belang zichtbaar toegenomen. In het voorlopige ontwerp ontbreekt een veilige -ook met rollator goed begaanbare- oversteek tussen trottoir aan noordzijde van De Sitterlaan ter hoogte van: • De Sitterlaan 35-37 en 78-80 • Hoek De Sitterlaan-Auriga 2 en De Sitterlaan 27-29	
3.27	<u>Uitrit garage op hoek Auriga - Sitterlaan</u> Bij de woning op de hoek Auriga-Sitterlaan is in het ontwerp geen rekening gehouden met de garage die uitkomt op de Sitterlaan.	Bij de verdere uitwerking van het ontwerp passen we dit aan.
3.28	<u>Oprit tegenover huisnummer 11</u> Dit opritje is vanuit het verleden gemaakt en kan nu plaatsmaken voor het doortrekken van de parkeerplaatsen.	Het opritje heeft geen functie en wordt verwijderd. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp passen we dit aan.
3.29	<u>Oprit Sitterlaan tegenover 27 Cyrus 1</u> Deze oprit naar garage is niet meegenomen op de tekening. Graag hier de tekening / uitvoering op aanpassen.	Bij de verdere uitwerking van het ontwerp passen we dit aan.
3.30	<u>Heroverweging fietsstraat</u> Overweeg of een fietsstraat de meest logische oplossing is. Wij stellen voor om een alternatief concept uit te werken met een vrijliggend fietspad langs de Sitterlaan, eventueel deels gebruikmakend van de groenstrook. Het huidige ontwerp bevat veel verkeersborden en voorrangstekens, wat onrustig overkomt. Bovendien kunnen de vele uitritten aan de Sitterlaan nog steeds onveilige situaties opleveren, die naar onze mening niet passen bij de ambitie en uitstraling van een hoogwaardige fietsstraat.	Er is geen ruimte voor een vrijliggend fietspad. Uitgangspunt is dat we binnen de bestaande 'bandenlijnen' het nieuwe wegprofiel inpassen. De groene strook aan de kant van het park Vogelzang blijft. Bewoners kunnen bij de gemeente een aanvraag doen voor het verbreden van de inrit. Na goedkeuring van de aanvraag kan de betreffende inrit bij de uitvoeringswerkzaamheden worden verbreed.
3.31	<u>Onvoldoende verkeersborden en signalering</u> Er zou meer visuele ondersteuning moeten zijn dat het om een fietsstraat en 30 km-zone gaat. Denk aan meerdere borden en snelheidsdisplays.	Bij de verdere uitwerking van het ontwerp nemen we dit mee. Er zal ook een bebordingsplan worden uitgewerkt.

3.32	<u>Overgang parkeerplaats - trottoir</u> Er komt een verhoging tussen het wegdek en parkeerplaatsen. Er is geen scheiding tussen trottoir en parkeervak opgenomen anders dan visueel (grasbeton – stoeptegels) in het ontwerp. Hierdoor kan / zal met grotere kans de trottoirbreedte versmallen door slordig parkeren en daarmee de veiligheid en ruimte van wandelaars en mindervaliden hinderen. Kan de gemeente hier nog een verhoginkje/ drempeltje opnemen?	Na overleg en afweging binnen het Projectteam is besloten om de verhoging tussen het wegdek en de parkeerplaatsen te laten vervallen. Dit heeft ook als voordeel dat er niet op het voetpad wordt geparkeerd en er meer regenwater kan infiltreren in de grasbetontegels (onder de parkeerplaatsen).
3.33	<u>Opritjes voor minder validen</u> Er zijn een tweetal problemen met de opritjes voor minder validen. Van de gemeente vernemen we graag op welke wijze zij voor beide situaties voor rolstoel en rollator gebruikers een veilige doorgang en oversteek gaan realiseren: • Door het maken van opritjes en het afzetten met paaltjes wordt de doorgang op het voetpad te smal voor rolstoel gebruikers. Zie bijgaande foto ter hoogte van nr. 11. • De molgoten zijn zodanig geconstrueerd dat een rolstoel gebruiker scheef komt te staan dat omvallen reëel is. 	Het voetpad moet voldoende breed zijn voor rolstoelen en rollators. Onnodige obstakels worden verwijderd. Daarnaast moeten ook voetgangers zich comfortabel en veilig kunnen verplaatsen op de voetpaden. Dit wordt nader uitgewerkt in het op te stellen definitief ontwerp- en technische uitvoeringstekeningen.
3.34	<u>Vrijliggend fietspad</u> De route achten wij redelijk veilig. De afsluiting voor autoverkeer (doodlopende weg) op de Saturnus is volgens ons de meest veilige oplossing om kruisend verkeer te voorkomen. De verhoogde kruisingen op de Sitterlaan, in combinatie met voorrang voor fietsers en het versmallen van de rijbaan, zullen ertoe leiden dat automobilisten hun snelheid minderen en beter letten op fietsers. Hoewel het gebied wordt aangeduid als fietsstraat, zou een vrijliggend fietspad een veiligere optie zijn. Deze optie is echter niet uitgewerkt.	Binnen de beschikbare ruimte in de Saturnus en Sitterlaan is geen ruimte beschikbaar voor een vrijliggend fietspad. Er is ook autoverkeer noodzakelijk.
3.35	<u>Wegbreedte Sitterlaan</u> De geplande breedte van 4,20 meter is smaller dan de gangbare minimale breedte. Na overleg met de VSV blijkt dit een verkeersremmend effect te hebben. Wij verzoeken de gemeente om een officiële toelichting of deze breedte voldoende	De rijbaanbreedte wijkt inderdaad af van de richtlijnen. Wel kan gemotoriseerd verkeer elkaar passeren. De rijnsnelheid zal in een dergelijke passeerbeweging laag zijn. Dit bevordert de verkeersveiligheid. De breedte van de

	veiligheid biedt voor fietsers. Wij merken op dat de Sitterlaan een smallere straat wordt dan de huidige Saturnus die smal aanvoelt.	rijbaan en parkeervakken in de nieuwe situatie blijft gelijk aan de huidige situatie. Fietsers hebben voorrang in de nieuwe situatie. Auto's zullen moeten 'wachten' in geval van tegemoetkomend fietsverkeer. Een smallere weg draagt inderdaad bij tot verlaging van de snelheid van het autoverkeer. De verwachting is dat er door de afsluiting van de Saturnus (buiten de bewoners om gerekend) minder autoverkeer gebruik zal van de Sitterlaan en de Saturnus.
--	---	--

4. Parkeren

4.1	<u>Parkeren op straat/parkeerhavens</u> Mag er nog op straat geparkeerd worden voor auto's en blijven de parkeerhavens behouden op de Sitterlaan, overzijde 22 en overzijde 6. En het is niet zo dat nu de nieuwbouwwijk al ver klaar is dat we meer fietsers zien op de Sitterlaan.	De parkeerhavens aan de overzijde 22 en 6 (Sitterlaan) blijven behouden. Er mag ook op straat geparkeerd worden. Aan de kant met de even huisnummers wordt fileparkeren ingericht. Met de voortgang van de woningbouw in de nieuwbouwwijk zullen er meer fietsers in de wijk komen.
4.2	<u>Parkeersituatie hoek Sitterlaan/Sterrenlaan</u> We kijken met zeer veel vertrouwen naar de -in samenspraak met projectleiders van de gemeente, de praktijkhouder en bewoners- gezochte en gevonden oplossing zoals verwoord in de Notulen van het overleg op 14 april jl. (d.d. 23 april 2025) en opgenomen in het voorlopig ontwerp (T03-5) voor de nu al gevaarlijke, onoverzichtelijke en hinderlijke parkeersituatie op de hoek van De Sitterlaan en Sterrenlaan. Op grond van voornoemde notulen trekken wij de conclusie dat deze oplossing ook breed wordt gedragen binnen de gemeente, nu deze is verwerkt in het voorlopig ontwerp. We vertrouwen er dan ook op, dat deze oplossing verder wordt uitgewerkt in het definitief ontwerp. De parkeersituatie wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door patiënten die gedurende 6 dagen per week gedurende de hele dag afwisselend parkeren voor hun bezoek aan de fysiotherapiepraktijk die op Sterrenlaan 2 is gevestigd. Er wordt dicht bij en zelfs in de bocht; voor het opritje voor mindervalide verkeersdeelnemers; voor -en zelfs op- de inritten van bewoners en op het trottoir geparkeerd. Men -patiënten (en medewerkers)- parkeert blijkbaar, nu eenmaal graag zo dicht mogelijk bij de praktijk. Of zoals de praktijkhouder het noemde: "zij kiezen nu eenmaal voor de kortste weg, het "Geitenpaadje". Nu zorgt deze situatie al voor -soms zelfs zeer- gevaarlijke, onoverzichtelijke en hinderlijke situaties. En dat zal alleen maar toenemen met de komst van de fietsstraat. Onder andere met de in het voorlopig ontwerp ingetekende haakse parkeerplaatsen (2 mindervalide en 5 reguliere) en de overige aanpassingen, is	In overleg met de werkgroep is gekozen voor de aanleg van vijf reguliere parkeerplaatsen en twee mindervalidenparkeerplaatsen aan te leggen.

	een passende oplossing gevonden, waarbij de veiligheid van alle (mindervalide)verkeersdeelnemers -voetgangers, fietsers en automobilisten- wordt geoptimaliseerd.	
4.3	<u>Parkeergelegenheid bij tandartsenpraktijk</u> Ik maak me zorgen over de parkeergelegenheid bij de tandarts. Met name betreffende het komen en gaan van patiënten. Nu al gebeuren hier regelmatig kleine aanrijdingen. Ik ben bang dat het door het drukker worden qua fietsers nog onoverzichtelijker wordt.	Het is de verantwoordelijkheid van elke autobestuurder om bij het weggrijden van een parkeerplaats of inrit goed te kijken of de weg 'vrij' is om op te rijden. Er is voldoende zicht. Ondanks dat het drukker zal worden, voorzien wij hier geen problemen.
4.4	<u>Parkeervakken bij tandartsenpraktijk</u> Ik heb gehoord van het zorgelijke voornemen om de bestaande parkeervakken, rondom tandartsenpraktijk [REDACTED] (Sitterlaan 26-28) te laten vervallen. De parkeervakken zijn essentieel vanwege het intensieve gebruik ervan door voornamelijk bezoekers en personeel maar ook door bewoners. Het schrappen van deze parkeervakken zonder volwaardig alternatief zal direct leiden tot parkeerdruk in de omliggende straten, wat de leefbaarheid en bereikbaarheid ernstig zal verslechteren. Deze parkeerdruk is er momenteel al en dit is mét de huidige parkeervakken. Hoewel wij het belang van een goede fietsinfrastructuur begrijpen, zijn wij van mening dat dit niet ten koste mag gaan van een andere essentiële voorziening. Het laten vervallen van de parkeervakken zal voor veel overlast zorgen voor de bewoners van de Sitterlaan en de omliggende straten. Ik verzoek u dan ook te zoeken naar een oplossing waarbij de fietsverbinding gerealiseerd kan worden zonder dat parkeervakken verloren gaan. Ook wil ik vragen om rekening te houden met het afsluiten van de straat i.v.m. de bereikbaarheid van de praktijk.	De parkeerplaatsen rondom tandartsenpraktijk [REDACTED] (Sitterlaan 26-28) komen níet te vervallen. Er zijn in het voorjaar 2025 parkeermetingen uitgevoerd. Daaruit is gebleken dat er ook bij de nieuwe inrichting voldoende parkeermogelijkheden in de straat en omliggende straten zijn. Voordat we met de uitvoering starten, stelt de aannemer een faseringsplan op waarbij rekening gehouden wordt met de bereikbaarheid van woningen en bedrijven. Echter is niet te voorkomen dat er hinder is tijdens de uitvoering. Iedereen wordt ruim op tijd geïnformeerd over de uitvoeringswerkzaamheden.

4.5	<u>Uitrijden parkeervakken bij tandartsenpraktijk</u> Voorzie problemen met drukte tandarts m.b.t. uitrijden parkeervakken welke blijven bestaan tegenover nummer 20 en 22. Oplosbaar door niet parkeren voor huis 20-22-24 aan de huiskant. Oprit/afrit tbv rolstoel/rollator bij het parkpad aan er recht tegenover ook	Elke bestuurder moet zelf goed uitkijken bij het uitrijden van een parkeerplaats. Dit is in de huidige situatie ook het geval. De op- en afrit wordt verder uitgewerkt in het definitief ontwerp zodat een veilige aansluiting / oversteek ontstaat.
4.6	<u>Gehandicaptenparkeerplaats tandartsenpraktijk</u> Extra gehandicapten parkeerplaats voor oudere/minder validen maken dicht bij de tandarts. Ook rekening houden met gehandicapten parkeerplaats tijdens de aanpassing.	Er is op eigen terrein van de tandarts een mindervalidenparkeerplaats aanwezig. Er is geen aanleiding voor uitbreiding. Voor aanvang van de uitvoeringswerkzaamheden stemmen we met de aannemer af op welke wijze de parkeerplaatsen bereikbaar blijven of dat er tijdelijk op een andere plaats geparkeerd moet worden. Voordat we met de uitvoering starten, stelt de aannemer een faseringsplan op waarbij rekening gehouden wordt met de bereikbaarheid van bewoners en bedrijven. Echter is niet te voorkomen dat er hinder is tijdens de uitvoering.
4.7	<u>Toegang invalide voertuig thv nr. 24</u> Bij de tandarts is een dagelijkse parkeerdrukke die de bewoners op nr 24 hinderen omdat zij vrije toegang voor hun invalide voertuig nodig hebben. Regelmatig wordt er zodanig bij de tandarts geparkeerd waardoor bewoners geen vrije doorgang hebben van en naar hun oprit. Is er een maatregel te bedenken dat hun vrije doorgang niet meer wordt belemmerd.	De vrije doorgang mag nooit belemmerd worden. Ook inritten van woningen dienen altijd vrij te zijn.
4.8	<u>GPK gehandicapten parkeerplaatsen</u> Vraag om extra gehandicapten parkeerplaatsen bij de tandarts.	Er is op eigen terrein van de tandarts een mindervalidenparkeerplaats aanwezig. Er is geen aanleiding voor uitbreiding. Elke bewoner kan bij de gemeente een aanvraag doen voor een invalideparkeerplaats.

		In de Sterrenlaan worden 2 invalide parkeerplaatsen aangelegd.
4.9	<u>Parkeerdruk bij de Sterrenlaan / fysiotherapiepraktijk</u> De geplande zeven parkeerplekken tegenover de fysiotherapiepraktijk lijken ons onvoldoende om de huidige parkeerdruk en -problemen van bezoekers en personeel op te vangen. Wij pleiten voor de uitvoering van minimaal 9 parkeervakken in de zone naast het fietspad Sterrenlaan, uiteraard met gras-betontegels. Om het gevaar van onbedoeld doorsteken naar het fietspad te voorkomen, is het plaatsen van zogenaamde betonnen varkensruggen noodzakelijk. Ter vervanging of uitbreiding van weggehaald groen zien wij graag nieuwe boombeplanting en lage begroeiing zoals bijvoorbeeld aanwezig nabij rotonde Sterrenlaan-Oortlaan.	In overleg met de werkgroep is vooralsnog gekozen voor vijf reguliere parkeerplaatsen en twee invaliden-parkeerplaatsen. Betonnen varkensruggen worden geplaatst ter voorkoming van het doorsteken naar het bestaande fietspad langs de Sterrenlaan. Indien noodzakelijk compenseren we weggehaald groen met nieuw groen. Hiervoor moet dan wel een geschikte locatie aanwezig zijn.
4.10	<u>Parkeerplaatsen Sitterlaan – Sterrenlaan</u> Op het Sterrenlaan deel zijn een 7 tal parkeerplaatsen ingetekend om het kruispunt Sitterlaan – Sterrenlaan te ontlasten door de parkeerdruk te veroorzaakt door de Fysiotherapeut op deze locatie. Bewoners zijn tevreden met het voorstel van 7 parkeerplaatsen zoals opgenomen in het voorlopig ontwerp. Deze 7 (waarvan 5 reguliere parkeerplaatsen en twee mindervalide) is het minimum wat nodig is voor het oplossen van de parkeerdruk. Graag willen we de bevestiging dat deze 7 parkeerplaatsen worden gerealiseerd.	In samenspraak met de bewoners en fysiotherapie is tijdens een extra overlegssessie vastgesteld dat de aanleg van 7 parkeerplaatsen een goede en breed gedragen oplossing is. Dit is weergegeven in het voorlopig ontwerp en zal nader worden uitgewerkt in het definitief ontwerp.

5. Materiaal

5.1	<u>Opritten / inritten/ uitritten voor auto's en voetgangers.</u> Tussen de erfgrans en het wegdek zijn oversteken voor voetgangers (bungalows) en auto's. Over de gehele Sitterlaan aan beide zijden zijn deze verschillend van breedte van opritbanden en hoeken en tegels. Wij zouden graag zien dat bij de gehele verbouwing de verbinding tussen het wegdek en erf gelijk getrokken wordt in breedte en gelijk aan beide kanten van de straat. Dit ter verhoging van de veiligheid bij het oprijden naar De Sitterlaan.	Dit werken we uit in het definitief ontwerp.
5.2	<u>Gras beton bestrating</u> Hoe ziet het onderhoud van deze bestrating eruit? Straks gehele stoep helemaal vol. Zeker op plekken waar voertuigen lang staan of juist niet.	De Afdeling Beheer & Onderhoud neemt nadat de werkzaamheden zijn uitgevoerd de straten in beheer en verzorgt het benodigde reguliere onderhoud.
5.3	<u>Materiaal en kleur fietspad</u> Onderling met elkaar gesproken en het komt er eigenlijk op neer dat niemand een probleem heeft met dat er fietsers over de straat rijden. Maar waarom dan de Sitterlaan helemaal opengebrouwen gaat worden en er een rood fietspad moet komen, dat is werkelijk geld weggooien. Er is toen vanuit gegaan dat er duizenden fietsers zouden komen, de verwachting is niet dat dit gaat gebeuren. Geen rood asfalt ivm wooncomfort bewoners. Behoud van klinkers. Top: Geen oranje asfalt. Behoud van klinkers, ook ivm warmte van asfalt.	Het doel is het realiseren van een veilige en comfortabele fietsverbinding. Vanwege comfort en herkenbaarheid wordt deze uitgevoerd in asfaltverharding. Rood asfalt maakt mede duidelijk dat het geen standaard weg is. We kiezen voor een minder opvallende tint kleur rood. Wooncomfort wordt mede bepaald door geluidsintensiteit in de straat. Betonklinkers genereren 'meer' geluid dan asfalt. De fietsers hebben voorrang. De rijsnelheid van auto's wordt verlaagd hetgeen minder geluid met zich meebrengt Zowel asfalt als klinkers worden warm. Gemeente ziet hierin geen aanleiding om niet voor asfalt te kiezen. De parkeerplaatsen worden uitgevoerd in grasbetontegels: dat zorgt voor minder warmte en meer verkoeling.

5.4	<u>Keuze voor nieuw asfalt in plaats van hergebruik</u> De bestaande verhardingen van de Saturnus en De Sitterlaan zijn in goede staat (bron: Paragraaf 3.1.3. in 20210630-VEL049-RAP-Haalbaarheidsstudie-2.0). Waarom wordt gekozen voor volledig nieuw asfalt? Hergebruik van bestaande bestrating en alleen gerichte aanpassingen lijkt ons duurzamer en voordeliger. Wij sluiten ons aan bij het standpunt dat wijkplatform [REDACTED] reeds in 2021 uitte: "... door de vertegenwoordigers van [REDACTED] aanvullend aangegeven dat er geen draagvlak is voor de route via de Sitterlaan, tenzij deze niet hoeft te worden aangepast (tot bijv. een fietsstraat)" (bron: Tabel 1 Beoordelingsmatrix varianten in 20210630-VEL049-RAP-Haalbaarheidsstudie-2.0) Is het een alternatief om de huidige bestrating te behouden en alleen de kruisingen enz. aan te passen naar een veilige fietsstraat door verhogingen en verkeersborden en aanpassen van de parkeerplaatsen aan de noordzijde (even nummers).	Het doel is het realiseren van een veilige en comfortabele fietsverbinding. Vanwege fietscomfort en herkenbaarheid wordt deze uitgevoerd in asfaltverharding. Rood asfalt maakt mede duidelijk dat het geen standaard weg is. We kiezen voor een minder opvallende tint kleur rood. Het tracé via de Saturnus en De Sitterlaan is door het College van Burgemeester en Wethouders op 20 september 2022 definitief vastgesteld. Dit besluit wordt niet heroverwogen en bezwaren tegen het besluit van het college worden niet in behandeling genomen / zijn niet ontvankelijk. Het doel is het realiseren van een veilige en comfortabele fietsverbinding. Vanwege fietscomfort en herkenbaarheid wordt deze uitgevoerd in asfaltverharding. Het aanbrengen van verhogingen, verkeersborden en aanpassen parkeerplaatsen is hiervoor niet voldoende.
5.5	<u>Voor de herbestrating van de Sitterlaan is voor asfalt gekozen</u> Is het een alternatief om de huidige bestrating te behouden en alleen de kruisingen enz. aan te passen naar een veilige fietsstraat door verhogingen en verkeersborden en aanpassen van de parkeerplaatsen aan de noordzijde (even nummers). In 2021 stelde Kragten vast dat de verhardingen van de Saturnus en De Sitterlaan in goede staat zijn (bron: Paragraaf 3.1.3. in 20210630-VEL049-RAP-Haalbaarheidsstudie-2.0). Kan de gemeente inzichtelijk maken waarom het vanuit kosten- en veiligheidsaspect verantwoord is om te kiezen voor nieuwe asfaltering i.p.v. behoud van bestaande bestrating?	Asfalt draagt bij tot comfortabel fietsen. Het is dan ook geen optie om de bestrating te behouden en alleen de kruisingen en parkeerplaatsen aan de noordzijde aan te passen. We kiezen voor asfalt omdat de fietsroute comfortabel moet zijn. Asfalt draagt bij tot comfortabel fietsen. De nieuwe inrichting maakt duidelijk dat het een niet standaard woonstraat is. Het is een doorgaande fietsroute waarbij de fietsers voorrang hebben.

6. Bomenkap

6.1	Ik maak bezwaar in de vorm van een zienswijze tegen het voornemen om (opnieuw) volwassen bomen te kappen in mijn straat, in het kader van de geplande verbreding van het fietspad, t.b.v. de fietsverbinding Sondervick - Bossebaan. Als bewoner van de Sondervick, voel ik mij zeer betrokken bij de leefomgeving en stel ik alles in het werk om bij te dragen aan een duurzame en toekomstbestendige leefomgeving. De bomen in onze straat vormen niet alleen een onlosmakelijk onderdeel van het straatbeeld, maar hebben ook een ecologische, klimatologische, emotionele- en mentale waarde die niet in beton of asfalt uit te drukken is. <i>10.1.1 Achtergrond en context</i> Eerder dit jaar zijn er al tientallen gezonde, volwassen bomen gekapt aan de Sondervick vanwege de aanleg van een waterleiding. De gevolgen daarvan zijn direct zichtbaar: vermindering van schaduw en verkoeling, minder biodiversiteit en een verarming van het straatbeeld. De huidige plannen om wederom bomen te kappen - nu voor de verbreding van een fietspad - stapelen deze effecten op, zonder dat er voldoende transparantie is over de noodzaak én zonder voldoende compensatie van wat verloren dreigt te gaan. <i>10.1.2 Ecologische waarde en klimaateffecten.</i> De te kappen bomen zijn volwassen en gezond en leveren een bewezen bijdrage aan de luchtkwaliteit, waterregulatie en het verminderen van hittestress. In het huidige tijdperk van klimaatverandering is het beleid van vrijwel alle Nederlandse gemeenten - waaronder ook dat van Veldhoven - gericht op het behouden en versterken van het stedelijk groen. De voorgenomen kap lijkt daarmee op gespannen voet te staan met het 'Groenbeleidsplan 2009-2019', biz. 9 onder "Belang van Groen": "Groen is dus meer dan alleen aankleding van de openbare ruimte. Het heeft ook een grote bijdrage aan de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom is het van belang als gemeente zorgvuldig om te gaan met het groen."	We begrijpen dat het spijtig is dat deze bomen moeten verdwijnen. Voor de aanleg van de nieuwe fietsverbinding is het helaas niet mogelijk om de bomen te behouden. Volgens het gemeentelijk beleid is hiervoor geen kapvergunning nodig. We zorgen er wel voor dat er nieuwe bomen worden teruggeplant. <i>10.1.1 Achtergrond en context</i> Voor het verleggen van de waterleiding zijn inderdaad diverse bomen gerooid. In het najaar wordt hier bosplantsoen aangeplant. Hierdoor voldoet de strook bosplantsoen tussen de Sondervick en 't Look weer aan de functie van afscheiding van de wijk. De bomen die moeten wijken voor de fietsverbinding worden gecompenseerd. <i>10.1.2 Ecologische waarde en klimaateffecten</i> Het belang van groen en met name bomen in de openbare ruimte is ons bekend. Wij gaan hier ook zorgvuldig mee om. Het behouden van bomen is het uitgangspunt van de gemeente. In dit geval is het technisch niet mogelijk om de bomen te handhaven.
-----	--	--

<i>10.1.3 Ruimtelijke en esthetische waarde.</i> De bomen vormen een karakteristiek en beeldbepalend onderdeel van onze straat. Ze geven de straat identiteit, rust en schoonheid. Voor veel bewoners - waaronder ikzelf - was het groene, lommerrijke karakter van de straat een doorslaggevende reden om hier te gaan wonen. Het trotse gevoel dat onze buurt uitstraalt, is rechtstreeks verbonden met deze volwassen bomen. Kap zou dit karakter onherstelbaar aantasten. <i>10.1.4 Alternatieven en proportionaliteit.</i> Hoewel verbetering van fiets-infrastructuur belangrijk is en ook door mij wordt ondersteund en het begrijpelijk is dat de gemeente streeft naar verbetering van de fietsverbindingen, dienen plannen dienen zorgvuldig te worden afgewogen tegen het behoud van bestaande ecologische waarden. In andere gemeenten worden creatieve oplossingen gevonden waarbij fietspaden worden verbreed zonder dat bomen hoeven te verdwijnen - door verspringende tracés, aanpassing van rijstroken, splitsen van rijstroken of het beperken van verhard oppervlak. In vergelijkbare situaties, zoals bij het Philips van Lenneppark in Eindhoven, is met succes gebruik gemaakt van een innovatieve constructie genaamd de Permavoid sandwichconstructie (zie foto). Deze methode maakt het mogelijk om fietspaden te verbreden zonder diepe graafwerkzaamheden, waardoor de wortels van bestaande bomen gespaard blijven. Door het toepassen van bijvoorbeeld deze techniek kan de gemeente zowel de gewenste infrastructuurverbetering realiseren als het waardevolle bomenbestand behouden. <i>10.1.5 Juridische en beleidsmatige overweging.</i> De voorgenomen kap moet ook getoetst worden aan de Wet natuurbescherming, met name als het gaat om het broedseizoen en aanwezige soorten in de bomen. Daarnaast wijs ik op het uitgangspunt uit het eigen ' Groenbeleidsplan 2009-2019', blz. 20 onder ' Visie voor Sondervick': "De karakteristieke dorpse uitstraling moet hier behouden blijven. Hiervoor is het belangrijk dat de oude boomstructuren behouden blijven." Het kappen van gezonde bomen ten behoeve van het verplaatsen of extra verharding past hier niet in.	<i>10.1.3 Ruimtelijke en esthetische waarde</i> Zoals bij punt 2 is aangegeven is het technisch niet mogelijk om de bomen te handhaven. Na aanleg van de fietsverbinding worden nieuwe bomen geplant. <i>10.1.4 Alternatieven en proportionaliteit</i> Bij het bepalen van het tracé van de fietsverbinding is bekeken of de bomen inpasbaar waren in het ontwerp. Dit bleek niet het geval. Het toepassen van Permavoid sandwichconstructie is op deze locatie niet mogelijk omdat we te maken hebben met in- en uitritten van de bestaande woningen. Ook andere constructies waarbij je een tweede maaiveldhoogte creëert zijn op deze locatie niet praktisch en wenselijk. <i>10.1.5 Juridische en beleidsmatige overweging</i> Voordat bomen worden gekapt wordt een flora- & faunacheck uitgevoerd. Het kappen van bomen wordt buiten het broedseizoen uitgevoerd. Na aanleg van de fietsverbinding worden nieuwe bomen geplant.
--	--

	<i>10.1.6 Verzoek tot heroverweging en participatie</i> Ik verzoek u met klem om: • Het huidige plan te heroverwegen en alternatieve constructiemethoden te overwegen die het behoud van de bestaande bomen mogelijk maken. • Transparantie te bieden over de afwegingen en keuzes in dit project, inclusief de overweging van bovengenoemde alternatieven. • Actieve participatie van bewoners te faciliteren in het verdere besluitvormingsproces, zodat de belangen van de bewoners adequaat worden vertegenwoordigd. <u>Conclusie</u> Ik roep de gemeente op om haar eigen groenbeleid serieus te nemen en de belangen van bewoners, biodiversiteit en klimaatrobustheid zwaar te laten meewegen. De bomen in onze straat zijn méér dan objecten - ze zijn onderdeel van onze leefomgeving, ons thuis, onze trots. Ze zijn een levend onderdeel van onze gemeenschap, geschiedenis en toekomst. Ik verwacht dat deze zienswijze serieus wordt meegenomen in de afweging van het besluit en ontvang graag een inhoudelijke reactie op de punten die hierin zijn aangedragen.	<i>10.1.6 verzoek toe heroverweging en participatie</i> Bij het bepalen van het tracé van de fietsverbinding is bekeken of de bomen inpasbaar waren in het ontwerp. Dit bleek niet het geval. Dit is ook gedeeld tijdens de ontwerpssessies. Het belang van groen en met name bomen in de openbare ruimte is ons bekend. Wij gaan hier ook zorgvuldig mee om. Het behouden van bomen is het uitgangspunt van de gemeente. Dit geldt ook voor de aanleg van fietsverbinding Sondervick – Bossebaan.
6.2	<u>Bomen t.o. Sterrenlaan nr. 2 en 4</u> Indien nodig, hebben bewoners geen bezwaar tegen het verplaatsen/kappen van de twee jonge berkenbomen (tegenover Sterrenlaan 2 en 4).	Het is voor de gemeente fijn om deze informatie nu al te ontvangen.
6.3	<u>Leefbaarheid en Groen in De Sitterlaan</u> De voorgenomen bomenkap langs het tracé is een barbaarse ingreep die het groene en rustige karakter van de Sitterlaan definitief zal aantasten. Groencompensatie is in de praktijk vaak onvoldoende en kan de ecologische en esthetische waarde van volwassen bomen niet vervangen.	Het groen in de Sitterlaan blijft zo veel mogelijk behouden. Er worden geen bomen gekapt in de Sitterlaan.

7. Financiën

7.1	Bij een aantal mensen komt een ongemakkelijk gevoel bovendrijven door aan de ene kant geld uit te geven aan de realisatie van de fietsverbinding en aan de andere kant een begrotingstekort van de gemeente Veldhoven. Bij het vooruitzicht dat er €2,7 miljoen gereserveerd en besteed wordt aan een herinrichting die naar hun mening niet urgent is en zeker niet in de huidige financiële context. In een periode waarin de gemeente naarstig op zoek is naar mogelijkheden om de uitgaven voor essentiële voorzieningen – zoals armoedebestrijding, jeugdzorg, WMO en woningbouw – te waarborgen, vinden zij het moeilijk te rechtvaardigen dat een goed functionerende straat zo ingrijpend en kostbaar wordt aangepakt. Daarom het verzoek aan de gemeente om serieus te overwegen om dit project te pauzeren, en pas uit te voeren zodra de begrotingsruimte dat toelaat.	Het project wordt niet gepauzeerd of uitgesteld. Het project is opgenomen in het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan (GVVP) dat in het jaar 2019 door de Gemeenteraad is vastgesteld. Het krediet hiervoor is gereserveerd.
7.2	Leuk, bedacht en dit plan zal vast weer een aantal mensen van ons belastinggeld wat overgehouden hebben. Niet dat het zin heeft, want het gaat toch wel door, maar wil toch even reageren. Waar aan voorbij wordt gegaan is dat geen enkele fietser ook maar 1 meter wil omrijden. Niemand doet dat ook u niet Van deze route gaat helemaal niemand uit de Zilverackers gebruik maken, die nemen de kortste onveiligste route. Gelukkig dat ik niet op de Sitterlaan woon, want waar kun je dan nog parkeren?	Het project wordt niet gepauzeerd of uitgesteld. Het project is opgenomen in het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan (GVVP) dat in het jaar 2019 door de Gemeenteraad is vastgesteld. Het krediet hiervoor is gereserveerd.
7.3	<u>Wij vragen de gemeente:</u> • De uitvoering van het project uit te stellen in verband met de financiële situatie; • Het ontwerp op bovengenoemde punten te herzien, met nadruk op veiligheid, toegankelijkheid en proportionaliteit; Prioriteit te geven aan investeringen met grotere maatschappelijke urgentie. Wij hopen dat de gemeente bereid is haar keuzes nogmaals kritisch te bekijken, en stellen het op prijs als wij op de hoogte worden gehouden van het verdere proces	Het project wordt niet gepauzeerd of uitgesteld. Het project is opgenomen in het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan (GVVP) dat in het jaar 2019 door de Gemeenteraad is vastgesteld. Het krediet hiervoor is gereserveerd.

7.4	Ben tegen aanpassing denk dat een fietspad bij de boerenbond veel harder nodig is. Zag dat de financiële situatie van gemeente Veldhoven negatief is geworden. Waarom dan deze aanpassing, wij zien niet veel fietsen meer door de straat komen.	Het project wordt niet gepauzeerd of uitgesteld. Het project is opgenomen in het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan (GVVP) dat in het jaar 2019 door de Gemeenteraad is vastgesteld. Het krediet hiervoor is gereserveerd

8. Algemeen / buiten de projectscope

8.1	<u>Fietsverbinding</u> De geplande omvorming van de Saturnus tot 'fietsstraat', als onderdeel van de fietsverbinding tussen Sondervick en Bossebaan wordt ervaren als een verkrampte oplossing. Er wordt met een aansluiting op de Sterrenlaan nog steeds niet voorzien in een veilige snelfietsroute. Sluit dit ontwerp ook aan op ontsluiting naar Eindhoven via andere snelfietsroutes?	De fietsverbinding is géén snelfietsroute. De aansluiting van de fietsverbinding wordt veilig ingericht. Dit realiseren we onder andere met behulp van verkeersborden, wegmarkeringen en het toepassen van verschillende materialen. Fietsers worden voldoende geattendeerd op het feit dat ze de weg vervolgen op het bestaande fietspad in de Sterrenlaan. Het tracé is onderdeel van de fietsverbinding tussen nieuwbouwwijk Zilverackers en het Citycentrum Veldhoven. Vanaf de Bossebaan en het Citycentrum Veldhoven is het mogelijk de route naar Eindhoven te vervolgen.
8.2	<u>Grootte van de ingreep</u> De voorgestelde herinrichting lijkt ons buitenproportioneel voor de huidige verkeerssituatie. Kunnen aanpassingen niet beperkt blijven tot de kruispunten of bijvoorbeeld alleen het afsluiten van de Saturnus? <i>Grote ingreep</i> Een terugkerende opmerking willen we toch even maken: is het niet een hele grote ingreep voor een beperkte verkeersdrukte kunnen niet alleen de kruispunten en afsluiting Saturnus worden aangepakt.	De woningbouwlocatie Zilverackers zal nog verder uitbreiden. De gemeente wil het gebruik van de fiets stimuleren. De verwachting is dat er dagelijks 2000 tot 3000 fietsers gebruik gaan maken van de fietsroute. De fietsroute wordt veilig en comfortabel ingericht. De woningbouwlocatie Zilverackers zal nog verder uitbreiden. De gemeente wil het gebruik van de fiets stimuleren. De verwachting is dat er dagelijks 2000 tot 3000 fietsers gebruik gaan maken van de fietsroute. De fietsroute wordt veilig en comfortabel ingericht.

8.3	<u><i>Ingang Sitterpad</i></u> Graag nietjes voorzien bij ingang Sitterpad of paal welke door gerechtigde uitneembaar is o.i.d.	We nemen dit mee bij de verdere uitwerking van het ontwerp. Indien nodig zullen we voorzieningen aanbrengen.
8.4	<u><i>Stoplichten</i></u> Stoplichten plaatsen	Binnen dit project worden geen stoplichten geplaatst. De gemeente is van mening de oversteken veilig te kunnen inrichten zonder stoplichten.
8.5	<u><i>Keplerhof</i></u> De Keplerhof is de verbinding met de Sondervick – Planetenbaan. Op verzoek van bewoners ook de Keplerhof afsluiten voor snelverkeer (ivm gevaarlijk sluipverkeer). Kan er een verkeersmaatregel worden getroffen zodat er geen sluipweg ontstaat als alternatief van de langere voorkeursroute over de Jupiter. Zeker omdat de kruising in de bocht Planetenlaan – Jupiter een hoogte verschil met bocht is. Kan deze niet gelijkvloers worden gemaakt voor de veiligheid en de Kepler te ontlasten?	 De gemeente gaat onderzoeken of er aanleiding toe is en gaat op korte termijn in overleg met de bewoners van de Keplerhof. Daarna wordt bepaald of aanpassingen wenselijk zijn. Dit valt buiten de scope van dit project. Neemt niet weg dat de gemeente zeker ter harte neemt. Als er aanleiding voor kunnen hier nader op inzoomen.
8.6	<u><i>Gevolgen gemotoriseerd verkeer en veiligheid elders</i></u> De gekozen route via Saturnus - De Sitterlaan zal leiden tot een verstoring van de huidige verkeersstroom, waardoor er geen vloeiende doorgang meer is via de straat Saturnus - Sondervick. Dit benadeelt niet alleen de bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer, maar creëert ook een veiligheidsrisico. Het gevolg hiervan zal zijn dat het gemotoriseerd verkeer, op zoek naar een alternatieve route, de straat Keplerhof zal gaan benaderen. De Keplerhof is echter een zeer smalle en onoverzichtelijke straat, die absoluut niet geschikt is voor een toename van verkeer. Dit zal onvermijdelijk leiden tot onveilige situaties, met name voor spelende kinderen, voetgangers en fietsers in die straat. Het college dient de integrale verkeersstromen en de veiligheid van alle weggebruikers, in alle omliggende straten, mee te wegen in de besluitvorming.	 Met de aanleg van de fietsverbinding neemt het aantal fietsers in de straten toe. Dit benadeelt niet de bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer. Auto's mogen er wel degelijk komen en zullen hun snelheid moeten aanpassen. Dit bevordert de verkeersveiligheid. De gemeente gaat onderzoeken of er aanleiding toe is en gaat op korte termijn in overleg met de bewoners van de Keplerhof. Daarna wordt bepaald of aanpassingen wenselijk zijn.

8.7	<u>Gebruikersgedrag en navigatie-apps</u> Navigatie-apps geven de route door het Vogelzang Park aan als de verbinding tussen Sondervick en Bossebaan. Dit staat haaks op de voorgestelde route via Saturnus - De Sitterlaan. De twijfel bestaat of fietsers en ander verkeer in de toekomst vrijwillig zullen afwijken van de route door het Vogelzang Park. De voorgestelde investering in de Saturnus - De Sitterlaan zal mogelijk ineffectief zal zijn, omdat de natuurlijke stroom van verkeer via het Vogelzang Park zal blijven lopen.	Met de aanleg van een comfortabel fietspad nodigen we fietsers uit hiervan gebruik te gaan maken.
8.8	<u>Fiets-, voetgangers- en mindervalide veiligheid</u> Het is wat de bewoners betreft een te beperkte benadering om alleen naar het (fietsers) wegdek te kijken. Het trottoir is een belangrijk deel van deze verandering en zo is ook gekeken naar kruisingen en opritten. Dit gaat dan over de breedte van het trottoir (doorgang / begroeiing, zie afbeelding in dit document), afzetting door paaltjes, oversteek naar het park (recht oversteken), en opritjes bij kruisingen voor rolstoelen, rollator enz. Heeft de gemeente dit ook primair op het vizier of zijn er andere belangen?	Op dit moment is er een voorlopig ontwerp. Dit wordt verder uitgewerkt in achtereenvolgens een definitief ontwerp en technische uitvoeringstekeningen. Vanzelfsprekend wordt de veiligheid en toegankelijkheid voor voetgangers, incl. mindervaliden, hierbij meegenomen. Het doel is een veilige en comfortabele fietsverbinding aan te leggen. Er zijn geen andere belangen.
8.9	<u>Ophalen huisvuil en papier</u> Er zijn nog steeds zorgen hoe in het ontwerp gegarandeerd kan worden dat huisvuil en papier klike's opgehaald kunnen worden op plaatsen zoals nu gebruikelijk. Wat is daarvoor de oplossing.	Op 5 augustus 2025 is met de vuilniswagen een test gedaan of de vuilnisauto ter plaatse van de keerlus kan draaien. Dit blijkt inderdaad het geval. Hiermee wordt voorkomen dat de vrachtwagen achteruit moet steken ter hoogte van De Sitterlaan. Ter verduidelijking: er komt een parkeerverbod bij de keerlus zodat de vuilniswagen kan draaien en dan ook niet meer achteruit hoeft rijden. Met een vertegenwoordiger van het afvalinzamelings-bedrijf Renewi is ter plaatse naar een oplossing gekeken. Het voornemen is om ter plaatse van de aansluiting met de Sitterlaan een klike-verzamelpaats in te richten. Op korte termijn zullen we hiervoor eerst met de bewoners van de Saturnus in overleg treden.

8.10	<u>Verkeersdrukke</u> In het verleden is aan de hand van berekeningen met een verkeersmodel berekend dat een route via een van de twee tracés in de toekomst tot wel 2.000 a 3.000 fietsers per dag kan aantrekken. Dit zijn dus zowel huidige omwonenden als nieuwe inwoners van Zilverackers. Overigens is het aantal fietsers dat het onderzoeksbureau had ingeschat, door de gemeente al snel teruggebracht. En terecht! Dat is later nog een keer gedaan. Er is een paar maanden geleden een telling gehouden. Wat het resultaat daarvan is geweest ben ik heel nieuwsgierig naar. Zelf heb in begin 2024 een paar dagen geteld. Nl. 's morgens tussen 8 en 9 uur. Die aantallen lagen tussen de 26 tot 30 fietsers in dat drukste tijd. Dat zal nu iets meer zijn.	Bij het initiatief van dit project is uitgegaan van een te verwachten aantal fietsers, 2000 á 3000 per dag. Dit zijn zowel huidige omwonenden als nieuwe inwoners van Zilverackers. De gemeente wil het gebruik van de fiets stimuleren.
8.11	<u>Overlast</u> De toename van fietsverkeer zal leiden tot een permanente toename van geluidsoverlast, drukte en een afname van de algehele rust en privacy in de woonwijk. De Sitterlaan is een woonstraat, geen verkeersader. De parkeerdruk en overlast zullen verder toenemen, wat de woonkwaliteit voor bewoners ernstig verslechtert.	Met de aanleg van de fietsstraat neemt het aantal fietsers in de straat toe. Auto's mogen er wel degelijk komen en zullen hun snelheid moeten aanpassen. Fietsers hebben voorrang. Dit bevordert de verkeersveiligheid. Door het afsluiten van de Saturnus voor gemotoriseerd verkeer verwachten we minder autoverkeer in de Sitterlaan en de Saturnus. Dit is tijdens een van de ontwerp sessies samen vastgesteld. Het aantal parkeerplaatsen wordt niet minder. Er is een parkeeronderzoek uitgevoerd waaruit blijkt dat er voldoende parkeercapaciteit is.
8.12	<u>Zienswijze namens wijkplatform ██████████</u> Het ontwerp zorgt voor een comfortabele en redelijke veilige route. In totaal zijn er zes punten waar we graag aandacht voor vragen: 1. opstelplek oversteek Sondervick 2. tweebaansfietspad tussen Saturnus en Roskam	De opstelplek wordt veilig ingericht. De gemeente is van plan om de hele Sondervick – van de Heerbaan tot de Kromstraat – opnieuw in te richten. We verlagen hierbij de maximumsnelheid van 50 km/u naar

		30 km/u. Deze verandering past in ons nieuwe mobiliteitsprogramma. Dat programma wordt in het najaar van 2025 aan de gemeenteraad voorgelegd om goed te keuren. In dit programma zetten we in op veilige en leefbare straten. De aanpassing van Sondervick van 50 km/u naar 30 km/u was al onderdeel van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP). Dat plan heeft de gemeenteraad in 2019 vastgesteld. Eind augustus 2025 neemt het college van burgemeester en wethouders een besluit over de nieuwe inrichting. Daarna moet de gemeenteraad de uitgaven voor de uitvoering van de werkzaamheden nog goedkeuren. Pas daarna kunnen we echt aan de slag met de uitwerking en planning van de werkzaamheden Er komen geen verkeerslichten bij de oversteek Sondervick. De gemeente is van mening de oversteek veilig te kunnen inrichten zonder stoplichten. De bochten in de Saturnus worden wat afgevlakt. Het tracé via de Saturnus en De Sitterlaan is door het College van Burgemeester en Wethouders op 20 september 2022 definitief vastgesteld. Dit besluit wordt niet heroverwogen en bezwaren tegen het besluit van het college worden niet in behandeling genomen / zijn niet ontvankelijk. De rijbaanbreedte wijkt af van de richtlijnen. Wel kan gemotoriseerd verkeer elkaar passeren. De rijnsnelheid zal in een dergelijke passeerbeweging laag zijn. Dit bevordert de verkeersveiligheid. De breedte van de rijbaan en parkeervakken in de nieuwe situatie blijft gelijk aan de huidige situatie.
	3. verkeerslicht bij oversteek Sondervick	
	4. twee scherpe bochten in de Saturnus	
	5. heroverweging fietsstraat	
	6. wegbreedte Sitterlaan`	

Het Wijkplatform [REDACTED] heeft deelgenomen aan de werkgroep voor het ontwerp van de fietsverbinding van onze wijk Zilverackers naar het centrum van Veldhoven. Wij zijn in gesprek geweest met bewoners uit onze wijk en hebben hen de gelegenheid geboden hun zienswijze met ons te delen. Deze zienswijze vormt een samenvatting van de belangrijkste punten die hieruit naar voren zijn gekomen. We zijn verheugd te zien dat dit ontwerp een zeer comfortabele route oplevert voor fietsers. Het voorgestelde ontwerp toont een volledig geasfalteerde route vanaf de nieuwe rotonde aan de Sondervick tot aan het fietspad op de Bossebaan. Op de volledige route krijgen fietsers voorrang op al het overige verkeer. De lastige knik bij de overgang van Saturnus naar Sitterlaan is opgelost. De route achten wij redelijk veilig. De afsluiting voor autoverkeer (doodlopende weg) op de Saturnus is volgens ons de meest veilige oplossing om kruisend verkeer te voorkomen. De verhoogde kruisingen op de Sitterlaan, in combinatie met voorrang voor fietsers en het versmallen van de rijbaan, zullen ertoe leiden dat automobilisten hun snelheid minderen en beter letten op fietsers. Hoewel het gebied wordt aangeduid als fietsstraat, zou een vrijliggend fietspad een veiligere optie zijn. Deze optie is echter niet uitgewerkt. Wij merken ook op dat de term "fietsstraat" geen juridische status heeft. Het fietsverkeer op de Sondervick (tussen de nieuwe rotonde en de Roskam) zal te maken krijgen met enkele onduidelijke situaties, doordat zich daar drie oversteken dicht bij elkaar bevinden en fietsers aan beide zijden van de weg kunnen fietsen richting het zuiden. Hierdoor kan het voorkomen dat fietsers in vergelijkbare situaties verschillende routes kiezen, wat verwarring kan veroorzaken voor het autoverkeer. Daarnaast zou een directe aansluiting van Saturnus op de Roskam een waardevolle toevoeging zijn aan de verbinding van en naar Zilverackers. Hoewel duidelijk is	Het klopt dat een fietsstraat geen formele status heeft. Wel is het zo dat reguliere verkeersregels van toepassing zijn. Door de herkenbare inrichting als fietsstraat is het duidelijk dat de auto te gast is en de automobilist zijn of haar gedrag moet aanpassen. De eventuele herinrichting van de rijbaan van Sondervick en de aansluiting richting Roskam valt buiten deze projectscope.
--	---

	dat dit in een later stadium wordt aangepakt, vinden wij het onwenselijk hier nog jaren mee te wachten. Wij pleiten ervoor de volledige verbinding tussen de Roskam en de Saturnus nu al aan te pakken.	
8.13	<u>Raakvlakken fietsverbinding Sondervick-Bossebaan</u> Diverse vragen/ opmerkingen zijn binnengekomen die buiten de projectscope van de inrichting fietsverbinding Sondervick-Bossebaan vallen: De bestaande 2-richtingen fietspad op Sondervick doortrekken tot Neptunus/Saturnus. Nu moet je 2 x oversteken. Dit zou voor alle fietsers duidelijkheid scheppen. Het fietspad aan de overzijde van de Sondervick zou in dat geval volledig kunnen verdwijnen. Dit sluit aan bij de beoogde eindoplossing voor de renovatie van de Sondervick. Een tijdelijke variant met dezelfde verkeerstroom als de uiteindelijke oplossing zou werkbaar moeten zijn.	Tijdens de ontwerpessies is door een aantal bewoners gevraagd om het dubbelzijdig fietspad vanaf Saturnus door te trekken tot aan Roskam. In dat geval is er een "logische" fietsroute van en naar nieuwbouwwijk Zilverackers. Dit dubbelzijdig fietspad zou dan aan de oostzijde van de Sondervick moeten liggen. Echter: vanwege de aanwezigheid van bomen is hiervoor geen ruimte. Om ruimte te creëren moet de rijbaan van de Sondervick hiervoor verleggen. Tijdens overleg met de bewoners van Sondervick is dan ook besloten om het dubbelzijdig fietspad tussen Saturnus en Roskam op dit moment niet aan te leggen. De gemeente is van plan om de hele Sondervick – van de Heerbaan tot de Kromstraat – opnieuw in te richten. We verlagen hierbij de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u. Deze verandering past in ons nieuwe mobiliteitsprogramma. Dat programma wordt in het najaar van 2025 aan de gemeenteraad voorgelegd om goed te keuren. In dit programma zetten we in op veilige en leefbare straten. De aanpassing van Sondervick van 50 km/u naar 30 km/u was al onderdeel van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP). Dat plan heeft de gemeenteraad in 2019 vastgesteld. Eind augustus 2025 neemt het college van burgemeester en wethouders een besluit over de nieuwe inrichting. Daarna moet de gemeenteraad de uitgaven voor de

		uitvoering van de werkzaamheden nog goedkeuren. Pas daarna kunnen we echt aan de slag met de uitwerking en planning van de werkzaamheden. De fietsverbinding "Sondervick – Bossebaan" wordt vooruitlopend op de nieuwe inrichting van de Sondervick aangelegd. Als in de nabije toekomst de Sondervick opnieuw is ingericht ontstaat een veilige en integrale verkeersstructuur.
8.14	• Voorgestelde inrichting heeft directe raakvlakken met Projecten "Roskam" en "Ronde Antwerpsebaan". • Roskam is de hoofdontsluiting voor langzaam verkeer (geen snelverkeer oostelijk gedeelte). • Dubbel fietspad borgt de veiligheid (veel minder/veiliger overstekend verkeer). • Door realisatie van wegversmalling thv Roskam verbetering veiliger oversteken fietsverkeer, busvervoer heeft altijd voorrang, geen onwenselijke drempel, snelheid vertragend, etc. Bij de wegversmalling (rode F5-bord) moet je het tegemoetkomende verkeer altijd voorrang verlenen. • Ook veiliger oversteek voor voetgangers in deze situatie. • sluit (op verzoek bewoners) ook de Keplerhof af voor snelverkeer (ivm gevaarlijk sluipverkeer)	In en rondom de Sondervick zijn diverse deelprojecten actueel. Dit betreft: - de aanleg van de rotonde Antwerpsebaan – Sondervick, - de reconstructie van de Roskam - de realisatie van de fietsverbinding Sondervick – Bossebaan. In verkeerskundig opzicht vindt een integrale afstemming plaats. De vernieuwing van de Sondervick is inmiddels in de initiatieffase. Dit ligt buiten de scope van dit project, maar wij nemen het intern wel mee. De gemeente gaat onderzoeken of er aanleiding toe is en gaat op korte termijn in overleg met de bewoners van de Keplerhof. Daarna wordt bepaald of aanpassingen wenselijk zijn.

	- Door wegverschuiving Sondervick: - Kunnen bomen blijven, Ronde Antwerpsebaan / Sondervick - Bewoners Sondervick westzijde zijn blij omdat ze veiliger uit hun uitrit kunnen - Bewoners Sondervick noordoost zijn blij omdat ze bij het wegrijden 'n stopmoment tussen voetpad en dubbel fietspad behouden - Fietsverkeer heeft bij ons voorstel één duidelijke/veilige oversteek bij Roskam (opstelstrook). - Tussenstuk Antwerpsebaan/Roskam: Westzijde geen fietspad en Oostzijde dubbel fietspad. Er wordt gevraagd om in één keer de toekomstvisie Sondervick te realiseren. Waarom is het project fietsverbinding vanaf de huidige doorstart ingeperkt (zonder Roskam en Ronde) ?! Hierdoor ontstaan er miscommunicaties, verkeerde aannames, onwenselijk totaalpakket, kapitaalvernietiging, etc., Realiseer a.u.b. in één keer de toekomstvisie Sondervick 3 fietspaden in gemeentelijk plan ?! - projectleiders beperken zich tot hun eigen project (géén overleg ?!) - eerst gedeeltelijk aanleggen om er later achter te komen dat het eigenlijk anders gemoeten had - meermaals afsluitingen Omwonenden en wijkbewoners zijn echt niet dom !!	Vanuit participatie zijn meerdere verzoeken gekomen om verder te kijken dan de huidige projectscope. De gemeente is van plan om de hele Sondervick – van de Heerbaan tot de Kromstraat – opnieuw in te richten. We verlagen hierbij de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u. Deze verandering past in ons nieuwe mobiliteitsprogramma. Dat programma wordt in het najaar van 2025 aan de gemeenteraad voorgelegd om goed te keuren. In dit programma zetten we in op veilige en leefbare straten. De aanpassing van Sondervick van 50 km/u naar 30 km/u was al onderdeel van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP). Dat plan heeft de gemeenteraad in 2019 vastgesteld. Eind augustus 2025 neemt het college van burgemeester en wethouders een besluit over de nieuwe inrichting. Daarna moet de gemeenteraad de uitgaven voor de uitvoering van de werkzaamheden nog goedkeuren. Pas daarna kunnen we echt aan de slag met de uitwerking en planning van de werkzaamheden.
8.15	<u>Gelijktijdige aanpak</u> Het fietsverkeer op de Sondervick (tussen de nieuwe rotonde en de Roskam) zal te maken krijgen met enkele onduidelijke situaties, doordat zich daar drie oversteken dicht bij elkaar bevinden en fietsers aan beide zijden van de weg kunnen fietsen richting het zuiden. Hierdoor kan het voorkomen dat fietsers in vergelijkbare situaties verschillende routes kiezen, wat verwarring kan veroorzaken voor het autoverkeer. Daarnaast zou een directe aansluiting van Saturnus op de Roskam een waardevolle toevoeging zijn aan de verbinding van en naar Zilverackers. Hoewel duidelijk is	De gemeente is van plan om de hele Sondervick – van de Heerbaan tot de Kromstraat – opnieuw in te richten. We verlagen hierbij de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u. Deze verandering past in ons nieuwe mobiliteitsprogramma. Dat programma wordt in het najaar van 2025 aan de gemeenteraad voorgelegd om goed te keuren. In dit programma zetten we in op veilige en leefbare straten. De aanpassing van Sondervick van 50 km/u naar 30 km/u was al onderdeel van het

	dat dit in een later stadium wordt aangepakt, vinden wij het onwenselijk hier nog jaren mee te wachten. Wij pleiten ervoor de volledige verbinding tussen de Roskam en de Saturnus nu al aan te pakken.	Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP). Dat plan heeft de gemeenteraad in 2019 vastgesteld. Eind augustus 2025 neemt het college van burgemeester en wethouders een besluit over de nieuwe inrichting. Daarna moet de gemeenteraad de uitgaven voor de uitvoering van de werkzaamheden nog goedkeuren. Pas daarna kunnen we echt aan de slag met de uitwerking en planning van de werkzaamheden
8.16	<u>Maximum snelheid Sondervick</u> Gezien de verkeerssituatie lijkt het ons aan te raden de max. snelheid op de Sondervick te verlagen naar 30 km/u. Wij begrijpen dat dit niet in 1x voor de gehele Sondervick mogelijk is, dan is het toch ten minste wenselijk voor het deel vanaf de nieuw aan te leggen rotonde tot aan Roskam.	De gemeente is van plan om de hele Sondervick – van de Heerbaan tot de Kromstraat – opnieuw in te richten. We verlagen hierbij de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u. Deze verandering past in ons nieuwe mobiliteitsprogramma. Dat programma wordt in het najaar van 2025 aan de gemeenteraad voorgelegd om goed te keuren. In dit programma zetten we in op veilige en leefbare straten. De aanpassing van Sondervick van 50 km/u naar 30 km/u was al onderdeel van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP). Dat plan heeft de gemeenteraad in 2019 vastgesteld. Eind augustus 2025 neemt het college van burgemeester en wethouders een besluit over de nieuwe inrichting. Daarna moet de gemeenteraad de uitgaven voor de uitvoering van de werkzaamheden nog goedkeuren. Pas daarna kunnen we echt aan de slag met de uitwerking en planning van de werkzaamheden.
8.17	<u>Plateau Roskam</u> Gevaarlijke Flessenhals en Onnodige Bomenkap: De weerstand tegen bomenkap en de beperkte fysieke ruimte bij het plateau is terecht. Deze locatie is absoluut ongeschikt voor de verwachte verkeersdruk en zal leiden tot gevaarlijke opstoppen en onoverzichtelijke situaties, met name voor de kwetsbare	De gemeente is van plan om de hele Sondervick – van de Heerbaan tot de Kromstraat – opnieuw in te richten. We verlagen hierbij de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u. Deze verandering past in ons nieuwe

	schoolgaande fietsers. Het niet aanleggen van het fietspad Saturnus-Roskam, zoals geopperd, is een absolute noodzaak, maar lost het grotere, structurele probleem van de ongeschiktheid van de Sitterlaan als fietsroute niet op.	mobiliteitsprogramma. Dat programma wordt in het najaar van 2025 aan de gemeenteraad voorgelegd om goed te keuren. In dit programma zetten we in op veilige en leefbare straten. De aanpassing van Sondervick van 50 km/u naar 30 km/u was al onderdeel van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP). Dat plan heeft de gemeenteraad in 2019 vastgesteld. Eind augustus 2025 neemt het college van burgemeester en wethouders een besluit over de nieuwe inrichting. Daarna moet de gemeenteraad de uitgaven voor de uitvoering van de werkzaamheden nog goedkeuren. Pas daarna kunnen we echt aan de slag met de uitwerking en planning van de werkzaamheden
8.18	<u>Onveilige Oversteek Sondervick (108-114)</u> Het plan creëert een levensgevaarlijke situatie voor bewoners van Sondervick 108-114. Zij moeten vanaf hun oprit een tweezijdig fietspad kruisen waar een explosie van fietsverkeer (waaronder veel schoolgaande kinderen) wordt verwacht. De voorgestelde "oplossingen" zijn ofwel inadequate doekjes voor het bloeden, ofwel verplaatsen het probleem naar elders. Dit zie ik als een fundamentele ontwerpfout.	De bewoners van de woningen Sondervick 108 – 114 dienen in de bestaande situatie ook goed uit te kijken voor de fietsers en voetgangers. Met de bewoners is overleg geweest waarbij de aanleg van het dubbelzijdig fietspad langs de rijbaan Sondervick de voorkeur heeft boven de aanleg langs het bestaande voetpad en dus ook dichterbij de woningen.
8.19	<u>Oversteek over Sondervick vanuit Huijsackers</u> Het traject bijna helemaal uitgewerkt, maar het belangrijkste deel en doel, veilige oversteek over Sondervick vanuit Huijsackers, is nog niet uitgewerkt en weten ze nog niet hoe dit uit te voeren. Dit is een reden om het ontwerp af te keuren, want als dit goed onderzocht is moet de aansluiting misschien wel ergens anders komen. Het is nu te vroeg om dit door te drukken, er zal eerst terug gegaan moeten naar de tekenkamer om dit probleem op te lossen. Verder is er niet nagedacht over de toegang van ons bedrijf. Opstelplek precies voor onze inrit waar vrachtverkeer ons terrein op rijdt is vragen naar	Fietsers vanuit Huisackers kunnen oversteken bij de aansluiting van de Roskam. Hier is recent een verkeersplateau gerealiseerd. De oversteek vanuit Saturnus wordt binnen dit project veilig ingericht.

	levensgevaarlijke situaties. Zoals de werkgrens nu is aangegeven is ons bedrijf niet bereikbaar daar moet dus ook nog goed naar gekeken worden. Begrijpelijk is dat er een goede en veilige fietsverbinding vanuit Huijsackers naar Citycentrum moet komen maar het essentiële doel is nog niet uitgewerkt, een veilige oversteek namelijk. Tekening is bijgesloten.	
8.20	Fietspad kan van rotonde Sondervick vrijliggend in een rechte lijn richting Bossebaan langs de bestaande voetpaden in het park, nu onnodig risico met zijstraten en voorlopig eerst omfietsen door Antwerpsebaan en dan weer omfietsen via Sitterlaan. Dit is niet doelmatig. Verbinding XXXXXXXXXX op Sondervick ontbreekt, dit geeft m.i. incompleet beeld. Waar kan ik de uitkomst van de enquête vinden?	Fietsers vanuit Huisackers kunnen oversteken bij de aansluiting van de Roskam. Hier is recent een verkeersplateau gerealiseerd. De oversteek vanuit Saturnus wordt binnen dit project veilig ingericht. De uitkomst van de enquête wordt niet verstrekt. Besluitvorming over de tracékeuze heeft plaatsgevonden en wordt niet herzien. De Raadsinformatiebrief hierover is te raadplegen op: https://veldhoven.raadsinformatie.nl/document/14986465/1?connection_type=17&connection_id=11379364
8.21	<u>Maatregelen afsluiten Vogelzang park</u> De Sitterlaan is gekozen als alternatief voor een fietspad door het park. Op welke wijze wordt het park afgesloten (beter dan nu) zodat fietsdoorgang wordt voorkomen aan oost en westzijde (Sterrenlaan – Sondervick). Het is opgevallen dat de beperkingsmaatregelen die het afgelopen jaar zijn genomen om het fietsverkeer door het park te remmen of te verminderen, geen zichtbare resultaten hebben opgeleverd. Sterker nog, het lijkt dat het verkeer in het park alleen maar is toegenomen in plaats van afgenomen. Het oneigenlijk gebruik van het Vogelzangpark als fietsverbinding heeft tot nu toe onvoldoende aandacht. In lijn met het advies van Kragten (bron: Paragraaf	Het is onmogelijk om het park Vogelzang volledig af te sluiten voor fietsers. Het park moet altijd bereikbaar zijn voor voetgangers, rolstoelers, scootmobielen en mensen met een rollator. Er is bovendien een bestaande fietsverbinding tussen de Pottenbakker en Andromeda. Met maatregelen willen we het fietsen door het park wel demotiveren. Na de aanleg van de rotonde in de Sondervick zullen dergelijke voorzieningen worden geplaatst.

	3.1.3. en Tabel 1 Beoordelingsmatrix varianten in 20210630-VEL049-RAP-Haalbaarheidsstudie-2.0) is het van belang dat een effectieve afsluiting wordt gerealiseerd, aan beide zijden van het park. De huidige maatregelen zijn onvolledig en onvoldoende effectief. Ingezette maatregelen dienen te worden heroverwogen. Gepleit wordt om o.a. een ander slingerhek te plaatsen, namelijk voorzien van een draai- of klapbaar systeem met balk of deurtje. Hierdoor kunnen wandelaars (evt. met rollator of kinderwagen) en rolstoelen wel van de ingang gebruik maken. Voor fietsers is het een veel grotere belemmering dan dat ze nu ervaren.	Het aanbrengen van bijvoorbeeld een ander slingerhek, voorzien van een draai- of klapbaar systeem met balk of deurtje valt buiten de scope van dit project.
8.22	<u>De Planetenlaan – Oortlaan</u> Dit is de kruising van de doorgaande weg vanuit – naar de Sitterlaan. De wegdek overgang met een gebogen hoogte overgang maakt deze situatie onveilig en onhandig. Kan deze overgang ook worden aangepakt?	De kruising Planetenlaan – Oortlaan valt buiten de scope van dit project. Binnen dit project pakken we de kruising dan ook niet aan.
8.23	<u>Openbare verlichting:</u> Het fietspad tussen Bossebaan en Sitterlaan is erg slecht verlicht. Dat stuk wordt drukker. Graag ook naar de straatverlichting kijken.	Op dit moment staat langs een deel van Sterrenlaan conventionele (niet LED) verlichting. De komende jaren gaan we deze armaturen vervangen voor LED verlichting. Er zal dan ook gekeken worden naar het fietspad langs de Sterrenlaan, met name het deel achter de bomen.