



Vragen van gemeenteraadsleden

Gemeenteraad

Onderwerp:	Stiphout-Zuid, van verkeersluwe buurt naar ontsluitingsgebied
Datum:	15 juni 2021
Partij:	Helder Helmond
Bijlage:	44
Ingekomen brief griffie:	15 juni 2021
Antwoord college:	13 juli 2021

Geacht college

Mede namens een collectief van wijkbewoners uit de wijk Stiphout-Zuid richt Helder Helmond deze brief tot u. Deze wijkbewoners hebben drie jaar geleden bouwgrond aangekocht van de gemeente Helmond en daarop hun woning gebouwd in de straten Citroenvlinder, Vuurvlinder, Aardbeivlinder, Kommavlinder en Zijdevlinder. Bewoners hebben deze grond gekocht in de veronderstelling dat de wijk waar zij hun woning zouden bouwen een rustige buurt zou worden. Dit bleek uit de verkoopbrochure, beeldkwaliteitsplan, toelichting op- en bestemmingsplan. Deze zijn eenduidig en helder. Al deze documenten spreken over het voorkomen van sluipverkeer, benoemen concrete maatregelen en op de bijgeleverde kaarten zijn deze ook steeds ingetekend.

Ook zou het gaan om een verkeersluwe buurt, waarbij de straten uitsluitend gebruikt zouden worden als erftoegangswegen. Naast het feit dat de kruising Citroenvlinder-Gasthuisstraat-Stilpot uitsluitend gebruikt zou worden ten behoeve van langzaam verkeer. Dit blijkt uit de toelichting van het bestemmingsplan. Niets is minder waar. Er zijn wijzigingen van de verkeerssituatie en inrichting wijk (opheffen van groenvoorziening, 'knip', wegversmalling) toegepast door de gemeente die in strijd zijn met hetgeen bewoners mochten verwachten van de koopovereenkomst die zij met de gemeente gesloten hebben. Bewoners maken zich nu enorm zorgen over de gewijzigde verkeerssituatie met als gevolg dat de wijk zal dienen als ontsluitingsgebied. Met veel sluipverkeer en gevaarlijke situaties als gevolg. Dit in tegenstelling tot eerdere berichtgeving vanuit de gemeente. Ruim twee en een half jaar probeert het eerder benoemde collectief van wijkbewoners de gemeente al te bewegen haar 'beloftes' waar te maken. De verkeersluwe wijk staat duidelijk beschreven in de toelichting bij het bestemmingsplan en het beeldkwaliteitsplan. Hoewel juist deze documenten voor onze inwoners inzicht geeft in de plannen rondom de inrichting van de wijk, blijft de gemeente volhouden dat ze hiervan niets hoeft uit te voeren aangezien ze "niet juridisch bindend zijn".

Het collectief heeft inmiddels veel (technische) redenen aangedragen en beargumenteerd dat de gemeente in elk geval in Stiphout-Zuid hier niet mee weg kan komen. De gemeente heeft o.a. zelf bij de Raad van State betoogd dat sluipverkeer in de wijk niet geoorloofd was en dat de 'Knip' (verkeersconstructie op het kruispunt Gasthuisstraat/Stilpot) noodzakelijk was. Op uitspraken van een ambtenaar mag een burger doorgaans vertrouwen. En het beeldkwaliteitsplan, met quote over het voorkomen van sluipverkeer en plantekening van de wegen inclusief 'Knip' zijn o.a. gebruikt als marketingmateriaal bij de loting van de kavels. De huidige bewoners mochten op basis daarvan uitgaan van een rustige verkeersluwe wijk. Inmiddels is de wijk ingericht volgens een plan dat totaal niet strookt met de eerder gewekte verwachtingen, onder andere doordat de wijk een ontsluiting van het dorp met een doorgaande weg richting de snelweg is geworden. Ook zijn bredere straten dan geschetst in het beeldkwaliteitsplan aangelegd, die overigens ook deels buiten de bestemming vallen. Daarnaast zijn de voetpaden gelijkliggend en aansluitend met de weg gerealiseerd. Stuk voor stuk zijn dit onlogische keuzes die ten koste gaan van de veiligheid in onze kinderrijke wijk, maar ook hiervoor sluit de gemeente haar ogen.

Uw college neemt de vrijheid om af te wijken van documenten die door de gemeente zelf zijn opgesteld. In Stiphout-Zuid alleen al wijkt de gemeente in ieder geval af van de volgende documenten: Bestemmingsplan, Toelichting bij het bestemmingsplan, Beeldkwaliteitsplan Structuurvisie, Parkeernorm en Bouwverordening.



Een eerder verzoek tot handhaving van de wijkbewoners werd door de gemeente genegeerd.

Fractie Helder Helmond heeft daarop de volgende vragen:

1. Hoe kan de gemeente eigenhandig 6+ beleidsstukken “nietig” verklaren en voorbijgaan aan de gedeelde doelstellingen en overeenkomstige ruimtelijke inpassing daarvan?
2. Waarom werden burgers hierover niet actief geïnformeerd? Voorgenomen wijzigingen moesten vernomen worden via de tam tam of zelfs geconstateerd tijdens en na realisatie.
3. Waarom wordt er gehoor gegeven aan jarenoude (en destijds door gemeente afgewezen) bezwaren van omwonenden en de inrichting van de wijk herzien op exact die punten? Dit terwijl het bestemmingsplan en aanvullende documenten onherroepelijk vastgesteld zijn en diverse omwonenden op basis van de oorspronkelijke plannen middels planschade zijn gecompenseerd.
4. Waarom worden de plannen gewijzigd terwijl nergens nut of noodzaak blijkt voor de doorgevoerde wijzigingen?
5. Los van het feit dat sommige documenten eventueel niet bindend zijn. Bent u het met ons eens dat we zo niet met onze inwoners communiceren? Hoe kijkt u zelf terug op de gehele gang van zaken?
6. Waarom wordt er niet gehandeld tegen de klaarblijkelijke misleiding ten tijde van het verkooptraject van de kavels met betrekking tot documentatie rondom kavels en worden burgers gedwongen een civielrechtelijke procedure te starten?
7. Waarom wordt de wijkraad als adviesorgaan en intermediair tussen bewoners en gemeente naar voren geschoven, terwijl zij reeds in een eerder stadium tegenstrijdige belangen heeft behartigd?
8. Waarom worden burgers gedwongen om een bestuursrechtelijke procedure te volgen terwijl er vanuit hun kant diverse alternatieven ('knip', bloembakken, drempels, Wegasverspringingen, inzinkbare paal etc.) zijn aangedragen om de wijk veiliger en verkeersluwer te maken en ook vanuit diverse (gemeentelijke) experts verbeterpunten als optie worden gegeven?
9. Waarom blijkt het telkens noodzakelijk om de maximale termijn te gebruiken alvorens een besluit te nemen? Dit heeft niet alleen tot gevolg dat de burger zich nodeloos getraineeerd voelt, maar ook de onveilige situatie in de wijk blijft voortbestaan.
10. Waarom worden signalen omtrent integriteitsschendingen van ambtenaren niet serieus genomen ofwel zorgvuldig onderzocht?
11. Hoe wordt de veiligheid in de wijk met betrekking tot de gewijzigde verkeerssituatie gewaarborgd? Deze is door de huidige situatie in het geding. Op diverse punten wordt al afgeweken van de logica. Bovendien wordt ook afgeweken van landelijk gehanteerde richtlijnen zoals die van het CROW.
12. Wie heeft de wijzigingen (o.a. de ontsluitingen aan beide zijden van de wijk, de trottoirs op wegniveau en het instellen van inrichtingsverkeer op de Aardbeivlinder) goedgekeurd? Deze blijken stuk voor stuk een negatief effect te hebben op de veiligheid en de leefbaarheid binnen de wijk.
13. Hoe valt het uit te leggen dat, als gevolg van de wijzigingen, het speelveld gesitueerd is tussen twee uitvalswegen? Dit is vragen om problemen, mede in het licht van de verslechterde verkeerssituatie door toename in verkeer en overmatige snelheid ervan.



14. Hoe is de toegang geregeld voor hulpdiensten tot de patiowoningen langs de Vuurvlinder en Aardbeivlinder? In het beeldkwaliteitsplan was hier rekening mee gehouden d.m.v. een breed trottoir voor de deur. Uit een reactie van de gemeente blijkt dat dit document ook gebruikt is in de vergunningsaanvraag. De uitvoering is echter compleet anders. Hierdoor is toegang enkel mogelijk via het mandelige terrein en door achtertuinen.

15. Waarom worden overtredingen gedoogd? Er zijn voldoende meldingen, in schrift en ondersteund met foto en/of video die de zorgen van de bewoners onderschrijven. Het betreft onder andere (veel) te hard rijden, rijden en parkeren op het trottoir, afsnijden bochten door het plantsoen, negeren eenrichtingsverkeer en sluiptverkeer.

16. Waarom wordt traject 2+ van de ontsluiting Stiphout niet gerealiseerd, terwijl deze opgenomen is in de structuurvisie en volgens de studie in combinatie met (gerealiseerde) traject 2 het meest effectief bleek?

17. Waarom wordt een verkeersbesluit genomen drie maanden ná het feitelijk instellen van eenrichtingsverkeer op de Aardbeivlinder? Dit terwijl bewoners ver vooraf al te kennen hadden gegeven hier bezwaar tegen te hebben en daarbij aangegeven dat er een verkeersbesluit genomen moest worden.

18. Waarom biedt zelfs een dwangsom niet voldoende motivatie om een besluit te nemen op het bezwaarschrift tegen het verkeersbesluit en moeten burgers direct beroep instellen om dit alsnog af te dwingen?

Met belangstelling ziet Helder Helmond uw reactie tegemoet.

Met vriendelijk groet,
Namens fractie Helder Helmond,
Martijn Rieter

Antwoord van het college van burgemeester en wethouders:

Voorafgaand aan de beantwoording van uw vragen willen wij u meedelen dat we op 27 mei 2020 een verzoek tot handhaving in behandeling hebben genomen. Dit verzoek is afgewezen. Daarop is bezwaar ingediend. De onafhankelijke bezwaarschriftencommissie heeft de bezwaren beoordeeld en ongegrond bevonden. Het college heeft het advies van de bezwaarschriftencommissie gevolgd en het oorspronkelijke besluit gehandhaafd. De bezwaarmakers hebben daarop beroep ingesteld bij de rechtbank. Deze procedure loopt nog.

1. Hoe kan de gemeente eigenhandig 6+ beleidsstukken “nietig” verklaren en voorbijgaan aan de gedeelde doelstellingen en overeenkomstige ruimtelijke inpassing daarvan?

Een bestemmingsplan werkt met grofmazige tekeningen. In de uitvoering van het bestemmingsplan wordt dit verfijnd, rekening houdende met actuele wet- en regelgeving, richtlijnen en beleid. Tijdens dit proces kunnen soms aanpassingen nodig zijn. In Stiphout Zuid was dat ook het geval. Bij een wijk van de grootte van Stiphout Zuid zijn om veiligheidsredenen (bijv. bij een afsluiting als gevolg van een calamiteit) twee ontsluitingen noodzakelijk. De ontsluiting Vogelenzang/Leemkuilenweg, zoals die in de toelichting op het bestemmingsplan was voorzien, bleek bij de concrete uitwerking van de inrichting niet mogelijk. De bomen aan de Vogelenzang maken namelijk onderdeel uit van een beschermde boomstructuur. Om die reden zijn ze opgenomen op de bomenkaart van de gemeente en mogen niet gekapt worden. Daardoor bleef er te weinig ruimte over om een veilige weg te realiseren conform de ontwerprichtlijnen van het CROW. Vervolgens is na een zorgvuldig verkeersonderzoek en in overleg met de wijkraad een alternatieve tweede ontsluiting ontworpen aan de Citroenvlinder/Stilpot.

2. Waarom werden burgers hierover niet actief geïnformeerd? Voorgenomen wijzigingen moesten vernomen worden via de tam tam of zelfs geconstateerd tijdens en na realisatie.

Tijdens de inloopavond van 13 september 2017 is het 'concept ontwerp openbare ruimte d.d. 13-9-2017' gepresenteerd en vervolgens toegevoegd aan het informatiepakket bij de kavelverkoop Stiphout-Zuid. Op 10 december 2018 heeft nog een aanvullende bijeenkomst plaatsgevonden over de inrichting van de openbare ruimte waarbij het 'concept beplantingsplan d.d. 5-12-2018' is gepresenteerd. Beiden bijeenkomsten hadden een interactief karakter waarbij bewoners hun opmerkingen kenbaar hebben gemaakt. Op 18 september 2019 hebben de (toekomstige) inwoners van Stiphout-Zuid die destijds bij ons bekend waren persoonlijk via email het 'definitief ontwerp openbare ruimte d.d. 10-7-2019' ontvangen. Alle documenten geven de inrichting van de openbare ruimte weer zoals die er nu ligt. Daarnaast zijn alle documenten openbaar en in te zien op de website van de gemeente Helmond.

3. Waarom wordt er gehoor gegeven aan jarenoude (en destijds door gemeente afgewezen) bezwaren van omwonenden en de inrichting van de wijk herzien op exact die punten? Dit terwijl het bestemmingsplan en aanvullende documenten onherroepelijk vastgesteld zijn en diverse omwonenden op basis van de oorspronkelijke plannen middels planschade zijn gecompenseerd.

De Wet Ruimtelijke ordening biedt belanghebbenden een regeling voor de vergoeding van schade die ruimtelijke plannen en besluiten kunnen veroorzaken. Een onafhankelijk bureau vergelijkt het oude bestemmingsplan met het nieuwe bestemmingsplan. Indien het onafhankelijk bureau concludeert dat er sprake is van schade, wordt door een onafhankelijk taxateur het schadebedrag bepaald. De juridische bindende delen van het bestemmingsplan zijn hierin leidend. Alleen in die gevallen waarbij het onafhankelijk bureau oordeelde dat sprake was van schade, is de gemeente overgegaan tot het vergoeden van die schade. Er is overigens geen planschade toegekend op de punten waarnaar u verwijst. Deze procedure staat dus los van eventuele bezwaren die belanghebbenden gemaakt hebben in het voortraject om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan.

4. Waarom worden de plannen gewijzigd terwijl nergens nut of noodzaak blijkt voor de doorgevoerde wijzigingen?

Zoals u in het antwoord op vraag 1 kunt lezen was die noodzaak er wel.



5. Los van het feit dat sommige documenten eventueel niet bindend zijn. Bent u het met ons eens dat we zo niet met onze inwoners communiceren? Hoe kijkt u zelf terug op de gehele gang van zaken?

In het antwoord op vraag 2 hebben wij aangegeven op welke manier we (toekomstige) bewoners hebben geïnformeerd. Het uitgangspunt is dat inwoners de juiste en volledige informatie ontvangen. Deze informatie moet eenvoudig kunnen worden geraadpleegd. Daarnaast vinden wij het ook van belang dat bewoners voldoende in de gelegenheid worden gesteld om te reageren op die informatie. Wij denken dit proces zorgvuldig te hebben doorlopen maar zijn ons ervan bewust dat sommige inwoners van Stiphout Zuid dit op een andere manier ervaren hebben.

6. Waarom wordt er niet gehandeld tegen de klaarblijkelijke misleiding ten tijde van het verkooptraject van de kavels met betrekking tot documentatie rondom kavels en worden burgers gedwongen een civielrechtelijke procedure te starten?

Van misleiding is naar onze mening geen sprake en we werpen deze beschuldiging verre van ons. Ten tijde van de verkoop van de kavels was de huidige inrichting al bekend. Een kaart van deze inrichting maakte deel uit van de documenten die de kopers hebben gekregen. Deze informatie was tevens online te vinden.

7. Waarom wordt de wijkraad als adviesorgaan en intermediair tussen bewoners en gemeente naar voren geschoven, terwijl zij reeds in een eerder stadium tegenstrijdige belangen heeft behartigd?

Tijdens de behandeling van het bestemmingsplan Stiphout-Zuid in de raadscommissie van 14-2-2014 heeft uw raad expliciet gevraagd om met de wijkraad te overleggen over eventuele aanpassing van de verkeersmaatregelen. Aan dat verzoek hebben wij gehoor gegeven.

8. Waarom worden burgers gedwongen om een bestuursrechtelijke procedure te volgen terwijl er vanuit hun kant diverse alternatieven ('knip', bloembakken, drempels, Wegasverspringingen, inzinkbare paal etc.) zijn aangedragen om de wijk veiliger en verkeersluwer te maken en ook vanuit diverse (gemeentelijke) experts verbeterpunten als optie worden gegeven?

We zijn van mening dat de huidige inrichting van de wijk verkeersveilig en verkeersluw is. De alternatieven die zijn aangedragen zijn onderzocht en daarop is een reactie geven. Drempels zijn overigens wel aangebracht mede op verzoek van de bewoners.

De bewoners is toegezegd om één jaar na het woonrijp maken van de wijk een onafhankelijk bureau een verkeersonderzoek uit te laten voeren. Dit onderzoek heeft in mei-juni 2021 plaatsgevonden. Het was niet zinvol om dit eerder te doen omdat onderzoek pas zin heeft als de wijk bewoond is en de openbare ruimte is ingericht. De resultaten worden op korte termijn verwacht. Die zullen we met de bewoners delen. Indien het onderzoek daartoe aanleiding geeft gaan wij met de bewoners in overleg.

9. Waarom blijkt het telkens noodzakelijk om de maximale termijn te gebruiken alvorens een besluit te nemen? Dit heeft niet alleen tot gevolg dat de burger zich nodeloos getraineed voelt, maar ook de onveilige situatie in de wijk blijft voortbestaan.

We stellen een zorgvuldige besluitvorming voorop. Daar is tijd voor nodig.

10. Waarom worden signalen omtrent integriteitsschendingen van ambtenaren niet serieus genomen ofwel zorgvuldig onderzocht?

Wij hebben één klacht over één ambtenaar ontvangen maar er is geen enkel bewijs geleverd dat de gestelde integriteitsschending zou hebben plaatsgevonden. Ook onderzoek door onze coördinator integriteit heeft uitgewezen dat er op geen enkele wijze sprake is (geweest) van een integriteitsschending van onze ambtenaar. Wij werpen de suggestie die van deze vraag uitgaat dan ook verre van ons.



11. Hoe wordt de veiligheid in de wijk met betrekking tot de gewijzigde verkeerssituatie gewaarborgd? Deze is door de huidige situatie in het geding. Op diverse punten wordt al afgeweken van de logica. Bovendien wordt ook afgeweken van landelijk gehanteerde richtlijnen zoals die van het CROW.

We verwijzen hiervoor naar de eerdere antwoorden.

12. Wie heeft de wijzigingen (o.a. de ontsluitingen aan beide zijden van de wijk, de trottoirs op wegniveau en het instellen van inrichtingsverkeer op de Aardbeivlinder) goedgekeurd? Deze blijken stuk voor stuk een negatief effect te hebben op de veiligheid en de leefbaarheid binnen de wijk.

De gehele inrichting is uitgevoerd binnen de regels van de plankaart, geldende wet- en regelgeving en in overeenstemming met het gemeentelijk beleid en ontwerprichtlijnen. Ontwerpkeuzes en besluiten daarover zijn genomen op advies van het projectteam onder verantwoordelijkheid van het college. Om te kunnen beoordelen of de veiligheid en de leefbaarheid in het geding zijn moeten we eerst de uitkomsten van het verkeersonderzoek afwachten.

13. Hoe valt het uit te leggen dat, als gevolg van de wijzigingen, het speelveld gesitueerd is tussen twee uitvalswegen? Dit is vragen om problemen, mede in het licht van de verslechterde verkeerssituatie door toename in verkeer en overmatige snelheid ervan.

Uw redenering klopt niet. De Zijdevlinder is een erftoegangsweg en geen uitvalsweg. Er is derhalve geen sprake van een speelveld dat is gesitueerd tussen twee uitvalswegen.

14. Hoe is de toegang geregeld voor hulpdiensten tot de patiowoningen langs de Vuurvlinder en Aardbeivlinder? In het beeldkwaliteitsplan was hier rekening mee gehouden d.m.v. een breed trottoir voor de deur. Uit een reactie van de gemeente blijkt dat dit document ook gebruikt is in de vergunningsaanvraag. De uitvoering is echter compleet anders. Hierdoor is toegang enkel mogelijk via het mandelige terrein en door achtertuinen.

Het beeldkwaliteitsplan is het toetsingskader voor de welstandscommissie. De Welstandscommissie heeft geoordeeld dat het bouwplan (activiteit bouwen) voldoet aan de redelijke eisen van welstand. De toegankelijkheid van de patio's voor hulpdiensten is ook bij de vergunningverlening positief beoordeeld. De vergunning is verleend.

15. Waarom worden overtredingen gedoogd? Er zijn voldoende meldingen, in schrift en ondersteund met foto en/of video die de zorgen van de bewoners onderschrijven. Het betreft onder andere (veel) te hard rijden, rijden en parkeren op het trottoir, afsnijden bochten door het plantsoen, negeren eenrichtingsverkeer en sluijverkeer.

De meldingen zijn bij ons bekend en in het begin is hierover regelmatig contact geweest met zowel de melder als de afd. Veiligheid en Naleving. Op de latere meldingen hebben we gereageerd o.a. door te verwijzen naar het geplande verkeersonderzoek. Handhaving is daarnaast een taak van de politie, en team Toezicht en Handhaving en zij maken daarin zelf hun afwegingen.

16. Waarom wordt traject 2+ van de ontsluiting Stiphout niet gerealiseerd, terwijl deze opgenomen is in de structuurvisie en volgens de studie in combinatie met (gerealiseerde) traject 2 het meest effectief bleek?

Tracé 2+ is gerealiseerd in de vorm van de Stiphouts Dreef (conform bestemmingsplan 'Stiphout – 2^e ontsluiting' en vastgesteld door uw raad op 11 maart 2014) en de aansluiting Vogelenzang op de rotonde van de Schootense dreef. Tracé 2 is niet gerealiseerd.



Bron: Structuurvisie Stiphout, 7 april 2009

17. Waarom wordt een verkeersbesluit genomen drie maanden ná het feitelijk instellen van eenrichtingsverkeer op de Aardbeivlinder? Dit terwijl bewoners ver vooraf al te kennen hadden gegeven hier bezwaar tegen te hebben en daarbij aangegeven dat er een verkeersbesluit genomen moest worden.

Het proces rondom dit verkeersbesluit is tot onze spijt niet naar behoren gelopen. Dat hebben we hersteld maar dat had eerder gemoeten. Tegen dit verkeersbesluit is bezwaar ingediend. Deze procedure loopt nog.

18. Waarom biedt zelfs een dwangsom niet voldoende motivatie om een besluit te nemen op het bezwaarschrift tegen het verkeersbesluit en moeten burgers direct beroep instellen om dit alsnog af te dwingen?

Zie 17. De rechtbank heeft in de beroepszaak tegen het niet tijdig beslissen op een bezwaarschrift tegen het verkeersbesluit geoordeeld dat er sprake was van een premature ingebrekestelling. Het beroep is daarom niet ontvankelijk verklaard en de gemeente is daarom geen dwangsom verschuldigd.

Burgemeester en wethouders van Helmond

Mevr. P.J.M.G. Blanksma-Van den Heuvel
burgemeester

H.J. de Ruiter
secretaris