



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:	

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 getraineed 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 sluijverkeer.

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