

Technische vragen Senioren Veldhoven inzake Vaststellen bestemmingsplan 'Kruisstraat 6-8'

N.a.v. oordeelsvormende vergadering 3 oktober agendapunt 06.01

T.b.v. besluitvormende raadsvergadering 24 oktober agendapunt 08.04

Bij de behandeling van het BP Kruisstraat 6-8 in de gemeenteraadsvergadering van 3 oktober 2023 zijn wat onduidelijkheden gebleven. Bij de onderstaande teksten heb ik in rood de opvallende zaken aangegeven waarbij ik per blokje ook vragen heb geformuleerd. Graag zou ik daarop een antwoord krijgen.

Verder heb ik nog twee aannames waarvan ik graag hoor of die juist zijn.

Uit de Toelichting :

4.10 Verkeer en parkeren pag 56

In de nieuwe situatie zijn 32,6 parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig:

- 20 openbare, waarvan 1 voor een deelauto (= + 4 parkeerplaatsen)
- 3,2 als enkele oprit zonder garage (feitelijk 4 enkele parkeerplaatsen op opritten);
- 5,4 als dubbele oprit zonder garage (feitelijk 6 parkeerplaatsen naast elkaar op opritten).

Het resterende deel van de parkeerbehoefte, 0,8 parkeerplaatsen, wordt in de huidige openbare ruimte gevonden (saldering). Hier is gezien de voormalige invulling van het plangebied voldoende ruimte aanwezig.

In onderhavige situatie wordt aan de parkeernormennota 2021 voldaan.

Om te borgen dat de hierboven beschreven parkeerplaatsen ook daadwerkelijk binnen het plangebied worden gerealiseerd, is in de regels van dit bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Deze verplichting ziet erop toe dat de parkeerplaatsen niet alleen worden gerealiseerd, maar ook als zodanig in stand worden gehouden.

Vraag 1 : De verplichting wordt als verplichting opgenomen in de leveringsakte van de VVE. De ontwikkelaar heeft dit bevestigd. Wordt dit gedaan als kwalitatieve verplichting en hoe controleert de gemeente dat?

Antwoord:

De eigenaren van de grondgebonden woningen zijn straks verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud (instandhouding) van de 10 parkeerplaatsen (opritten bij de woningen). In de aktes van levering van de woningen worden instandhoudingsverplichtingen opgenomen. Het betreft instandhoudingsverplichtingen over de parkeerplaatsen op eigen terrein, het projectmatig aangelegd groen en het toestaan van infiltratie voorzieningen, kabels, leidingen en riolering. Ook toekomstige nieuwe bewoners van de woningen moeten zich aan deze instandhoudingsverplichting houden (kettingbeding).

De openbare parkeerplaatsen in het plangebied worden eigendom van een nog op te richten VVE. Zij zijn straks gezamenlijk verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud

(instandhouding) hiervan. De bewoners zullen voor 1/20e of 1/13e deel eigenaar van de openbare parkeerplaatsen worden. De verdeling is afhankelijk van of de appartementen 1 eigenaar krijgen of 8 eigenaren voor alle appartementen afzonderlijk. Dat moet nog bepaald worden. De ontwikkelaar werkt met een algemene akte waarin de afspraken voor beheer en onderhoud van het openbare gebied vastgelegd worden.

De bewoners zijn vrij om later gezamenlijk voor een andere beheerder te kiezen. In de akte wordt in ieder geval vastgelegd dat er een beheerder aangesteld moet worden en dat er reserveringen gedaan moeten worden.

De gemeente gaat alleen tot controle en/of handhaving van het aantal parkeerplaatsen over naar aanleiding van een handhavingsverzoek.

Vraag 2 : Waarom is in dit geval gekozen om in dit geval de regel (15.1) te verzwaren tot voorwaardelijke verplichting en wat betekent dat precies?

Antwoord:

Een voorwaardelijke verplichting is een planregel die verplicht tot het uitvoeren van bepaalde maatregelen voordat een nieuwe ontwikkeling tot stand kan worden gebracht. Deze bepaalde maatregelen zijn nodig om een nieuwe ontwikkeling ruimtelijk aanvaardbaar te laten zijn.

De ontwikkeling in het plangebied van de Kruisstraat 6-8 is (onder andere) pas ruimtelijk aanvaardbaar als er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd en in stand wordt gehouden. Deze voorwaardelijke verplichting is opgenomen in artikel 15.1 van de planregels.

In artikel 15.1 is opgenomen dat de gronden in het plangebied alleen bebouwd mogen worden onder de voorwaarde dat er binnen het plangebied voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd en in stand wordt gehouden. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning voor bouwen wordt aan de hand van de Parkeernormennota Veldhoven 2021 bepaald of er sprake is van voldoende parkeergelegenheid. Als hier niet aan wordt voldaan, dan wordt de omgevingsvergunning voor bouwen niet afgegeven.

Een voorwaardelijke verplichting met betrekking tot het parkeren is een modelregel die wij in alle nieuwe bestemmingsplannen opnemen. Er is dus geen sprake van een verzwaring van deze regel in het voorliggende plan.

Vraag 3 : De parkeerplaatsen die in aanmerking komen voor 'opheffing' zijn kennelijk bedoeld in hoofdzaak voor de bewoners van de huurappartementen. Wie zit als eigenaar van de huurappartementen in de VVE?

Antwoord:

De openbare ruimte in het plan wordt mandelig aan alle eigenaren uitgegeven. Dit houdt in dat de bewoners voor 1/20e of 1/13e deel eigenaar worden. De verdeling is afhankelijk van of de appartementen 1 eigenaar krijgen of 8 eigenaren voor alle appartementen afzonderlijk. Dat moet nog bepaald worden.

Uit de Regels:

Artikel 15 Overige regels

15.1 Parkeren (voorwaardelijke verplichting)

15.1.1 Algemeen

- De gronden zoals aangewezen in de verschillende bestemmingen mogen slechts worden bebouwd onder de voorwaarde:
 1. dat binnen het plangebied voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd en in stand wordt gehouden;
- Bij omgevingsvergunning voor bouwen wordt aan de hand van de Parkeernormennota Veldhoven 2021 of het op dat moment geldend parkeerbeleid bepaald of sprake is van voldoende parkeergelegenheid.

15.1.2 Afwijken

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde artikel 15.1 indien:

- het voldoen aan die bepalingen door **bijzondere omstandigheden** op overwegende bezwaren stuit;
- op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte wordt voorzien.

Vraag 4: Staat hier dat de parkeergelegenheid kan worden opgeheven door een omgevingsvergunning aan te vragen die 'bijzondere omstandigheden' als argument heeft?

Antwoord:

Ja, dat klopt. Mogelijk zijn er bijzondere omstandigheden waardoor het voldoen aan de bepalingen in artikel 15.1.1 op overwegende bezwaren stuit. Of er naar aanleiding van een bijzondere omstandigheid van artikel 15.1.1 afgeweken kan worden, is een afweging die pas na indiening van deze aanvraag omgevingsvergunning en bijbehorende onderbouwing gemaakt kan worden.

Vraag 5: Welke aard en omvang van bijzondere omstandigheden zouden dat mogelijk kunnen zijn, zodanig dat deze nu niet in beeld zijn? Graag een voorbeeld hiervan in deze situatie.

Antwoord:

De norm 'bijzondere omstandigheid' in artikel 15.1.1 is een 'open norm' die ruimte biedt om op een later moment, bij de vergunningverlening, een afweging te maken. Artikel 15.1.1 is een modelregel die wij in alle nieuwe bestemmingsplannen opnemen. Het is ons niet bekend dat hier in het verleden gebruik van is gemaakt. Wij kunnen op dit moment geen voorbeeld van een bijzondere omstandigheid noemen.

Uit de notitie van beantwoording zienswijzen,

ongedateerde versie ingebracht in de oordeelsvormende vergadering dd 3 oktober 2023

4.4 Indiener 4, pag 10

a. Verkeer: *Indiener geeft aan graag te zien dat er in voorliggend plan een doorgang wordt gecreëerd naar het perceel plaatselijk bekend als Kruisstraat 2A. Dit om de verkeersdruk op het pad langs de kerk, wat tot voorkort voornamelijk werd gebruikt door voetgangers en fietsers, te verminderen. De indiener is van mening dat er momenteel te veel onveilige situaties ontstaan.*

Reactie gemeente op zienswijze

De huidige verkeersbewegingen worden veroorzaakt door een bestaand perceel en zijn niet een gevolg van het beoogde bouwplan. De ontwikkelaar heeft wel mee willen denken met de indiener van de zienswijze.

De gevraagde doorgang gaat echter ten koste van enkele parkeerplaatsen, waardoor de parkeerbalans negatief wordt en het plan niet meer uitvoerbaar is. Een andere besproken optie is om de tuin van de hoekwoning te gebruiken voor vervangende parkeerplaatsen, maar gelet op het belang van buitenruimte en het algehele beeld van het hofje, vinden wij dit te veel ten koste gaan van de kwaliteit van het plan.

Als laatste willen wij nog benoemen dat de **openbare ruimte in het plangebied in eigendom komt van de nieuwe bewoners, waardoor een doorgang mocht deze nodig zijn met een nog te creëren VVE uit onderhandeld dient te worden.**

Vooralsnog zijn wij van mening dat een doorgang verkeerskundig niet nodig is, zie hiervoor de beantwoording onder 4.4.b.

Vraag 6: Hier wordt gesteld dat het 'nodig zijn' van een doorgang voor de VVE voldoende reden is om niet langer te voldoen aan de verplichting van instandhouding. Aan de indiener wordt dit in ieder geval als reële optie aangeboden. Zie ik dat juist?

Antwoord:

De gevraagde doorgang naar het Islamitisch Centrum gaat ten koste van een aantal parkeerplaatsen. Parkeerplaatsen die worden weggehaald, moeten ergens anders in het plangebied terugkomen zodat er sprake blijft van een positieve parkeerbalans. Een besproken optie is om de tuin van de hoekwoning te gebruiken voor de vervangende parkeerplaatsen. Gelet op het belang van buitenruimte en het algehele beeld van het hofje, is niet voor deze optie gekozen. Iets anders geformuleerd: er komt dan meer autoverkeer door het hofje. En het hofje was en is als autoluw ontworpen. De openbare ruimte in het plangebied komt straks in eigendom van een nog te creëren VVE. Mogelijk denkt de VVE anders over de gevraagde doorgang en het verplaatsen van de parkeerplaatsen. Dit kan daarom mogelijk op een later moment met de VVE uit onderhandeld worden. Hierbij geldt dus nog steeds de voorwaarde dat er voldoende parkeergelegenheid gerealiseerd moet worden, zoals bepaald in de voorwaardelijke verplichting.

Indiener 4, pag 11

b. Verkeer: *Indiener is niet tegen de bouwplannen, maar geeft aan het niet eens te zijn met de verkeersbewegingen in het kerkpad. Voorliggend plan wordt als een kans gezien om de huidige verkeersbewegingen in het kerkpad te verminderen, ook voor de langere termijn. Daarbij wordt verwezen naar het verkeer voor de percelen welke hun achteringang hier hebben, kerkhofbezoekers, bezoekers voor het nieuwe gebruik van de kerk en mensen die gebruik maken van de doorgang voor langzaam verkeer die in het nieuwe plan is verwerkt. Dit zijn te veel verkeersbewegingen op korte afstand van het perceel van de indiener.*

Reactie gemeente op zienswijze

Wij kunnen ons voorstellen dat verkeersbewegingen over het pad langs de kerk als onwenselijk worden gezien. Het is immers een smal pad. Wij zijn daarbij wel van mening dat het aantal verkeersbewegingen niet zo hoog komt te liggen als in de zienswijze wordt gesteld. **Het gaat verkeerskundig om zeer beperkte verkeersaantallen. Ondanks de smalle wegbreedte is de kans dat men elkaar tegenkomt laag.** Ook is er voldoende zicht op elkaar bij een lage rijsnelheid. Er hoeven hierdoor geen verkeersonveilige situaties te ontstaan.

De bestaande achteringen blijven hoe dan ook toegankelijk, de eigenaren bezitten **vanuit het verleden verkregen rechten van overpad**, welke niet verdwijnen met een nieuwe doorgang. **Daar komt bij dat de percelen Blaarthemseweg 7 en Kruisstraat 2a welke hun achteringang bereikbaar is via het kerkpad, hier maar weinig parkeerruimte hebben. Zeker wanneer het voorliggende plan wordt gerealiseerd. Dit is een beperking welke het aantal verkeersbewegingen verkleint.** Voor het nieuwe gebruik van de kerk (boulderhal) heeft de gemeente de exploitant **geadviseerd** om geen aanvullende bezoekersparkeerplaatsen te realiseren nabij het kerkpad.

Vraag 7 : De term 'verkeerskundig zeer beperkte aantallen' betekent waarschijnlijk dat er technisch vele honderden voertuigen overheen kunnen, maar dat dat hier niet het geval is. Is bekend om hoeveel voertuigen het per dag gaat?

Antwoord:

Nee, dat is niet bekend. Zoals aangegeven, is er weinig parkeergelegenheid op de percelen Blaarthemseweg 7 en Kruisstraat 2a. Bezoekers die met de auto komen, parkeren daarom voor het grootste deel in de omgeving en rijden niet over het Kerkpad.

Vraag 8 : Kunt u uitleggen wat de smalle wegbreedte te maken heeft met de kans op tegenliggers?

Antwoord:

Wij hebben geen relatie aangegeven tussen een smalle wegbreedte en de kans op tegenliggers. Wel hebben wij de relatie aangegeven tussen mogelijke tegenliggers en de ter plaatse smalle wegbreedte.

Vraag 9 : Over de achteringang ten behoeve van Blaarthemseweg 7 en Kruisstraat 2A: deze inrit Veldhoven D 5167) is eigendom van Islamplanning (Kruisstraat 2A). Hoe/waardoor wordt de parkeerruimte beperkt door realisatie van het plan?

Antwoord:

Bij de percelen Blaarthemseweg 7 en Kruisstraat 2a is weinig parkeerruimte. Met de beantwoording van de zienswijze wordt bedoeld dat de grens tussen het plangebied en de doorgang naar de achteringen van deze percelen op dit moment niet duidelijk is door het ontbreken van een erfafscheiding. Na de realisatie van het plan ligt er een erfafscheiding waardoor de grens wel zichtbaar wordt. De erfafscheiding beperkt de parkeerruimte in die zin, dat er in ieder geval niet (meer) op het plangebied geparkeerd kan worden.

Vraag 10 : Uit informatie van indiener 4 blijkt dat zij last heeft van verkeersbewegingen, dus niet noodzakelijk beperkt tot het aantal parkeerplaatsen. Denk aan bezorgers, brengers en ophalers van bezoekers van Islamplanning. Waar komt de 'verkleining van het aantal verkeersbewegingen' vandaan?

Antwoord:

Wij bedoelen hiermee het aantal huidige parkeermogelijkheden dat Blaarthemseweg 7 en Kruisstraat 2A hebben op eigen terrein. Daar zijn weinig parkeermogelijkheden. Kort gesteld: hoe meer parkeermogelijkheden, hoe groter de kans op meer verkeersbewegingen.

Vraag 11 : Het kerkepad is eigendom van het Bisdom; is het dan mogelijk om vanwege het karakter waarborgen op te leggen voor de verkeersveiligheid? Bijvoorbeeld door het verbieden (!) van de aanleg van parkeerplaatsen tbv de boulderhal?

Antwoord:

Wij kunnen en willen de Parochie Christus Koning (zij zijn eigenaar daar) geen verbod opleggen. Het is een advies vanuit ons geweest.

Vraag 12 : over elk perceel/percelen gaat het bij 'vanuit verleden verkregen rechten van overpad'? (Nb: Blaarthemseweg 7 heeft een erfdienstbaarheid op D5167 van Islamplanning, verder is mijn niets bekend)

Antwoord:

Met de beantwoording van de zienswijze wordt bedoeld dat ook bij het realiseren van een nieuwe doorgang vanuit het plangebied, de achteringen via het pad langs de kerk toegankelijk blijven. Een recht van overpad ontstaat door de vestiging van dit recht in een notariële akte of door verjaring.

Mijn aannames:

In de combinatie van toelichting en regels wordt duidelijk dat het Bestemmingsplan aan de normen voor parkeren voldoet en dat wij als gemeente daarop wensen te handhaven.

In de notitie van beantwoording zienswijzen wordt gesuggereerd dat er na de realisatie een eenvoudige manier is om van de regels af te wijken.

Als gemeenteraad stellen wij dus met 1 en hetzelfde besluit formeel een 'startvoorwaarde' vast met tegelijk een 'we-knijpen-een-oogje-toe ' optie voor de toekomst.

Vraag 13 : [Is deze aanname juist?](#)

Antwoord:

Nee, deze aanname is niet juist. Zie het antwoord op vraag 6.

Het Kerkepad is door aard en gebruik tot aan het hek van de begraafplaats te beschouwen als openbare ruimte. (Veldhoven D 5325 en 5323).

Vraag 14 : [Is deze aanname juist?](#)

Antwoord:

Het eerste deel van het pad hebben wij als gemeente in erfpacht, maar is eigendom van de Parochie Christus Koning. Het tweede deel van het pad, langs de zijkant van de kerk, is in beheer en onderhoud van de Parochie Christus Koning. Voor het voorliggende plan hebben we het pad daarom beschouwd als openbaar toegankelijk. Het pad is daarmee, in ieder geval voor het tweede deel, naar onze mening niet te beschouwen als openbare ruimte.