

## **Wat gaat er goed fout bij de Aanpak Woningbouwversneller?**

In de Programmabegroting, lees ik:

- *Met de woningbouwversnelling zorgen we ervoor dat er sneller meer woningen worden gebouwd*

En in de *Verkenning naar de toekomst van het Citycentrum*:

- *500 tot 1000 woningen in het Citycentrum is denkbaar*
- *In met name het middel dure en duurdere woonsegment*

Maar, in het Veldhovens Weekblad:

- *Vertraging bij drietal grote bouwplannen*
- *Door juridische procedures van inwoners*

Wat klopt hier niet?

Bij het bestemmingsplan Bossebaan hebben we meer dan vier maanden moeten wachten op de Nota van beantwoording (vele) zienswijzen en bij de Raad van State heeft de gemeente namens deze Raad nog steeds geen verweer ingediend.

Naast de drie genoemde grote bouwplannen, is het hoogbouwplan bij de Ambachtslaan stilgezet, voorafgaand aan een eventuele juridische procedure van inwoners. En bij de gebiedsontwikkeling Djept is uit voorzorg de woontoren als optie opgenomen.

46 lopende rechtszaken.

Ligt de fout voor al deze bouwplannen bij inwoners?

**Dat leefbaarheid leidend moet zijn bij ruimtelijke initiatieven, ook in en rondom het (City)Centrum, is (net als Participatie) niet nieuw.**

In lijn met het huidige beleid moet hoger bouwen passen in de (directe) omgeving, met een passende groen invulling. Maar de gemeente heeft de *Inbreidingsvisie, beleid inbreidingslocaties* niet geëvalueerd en naast deze Inbreidingsvisie was de gemeente bij het ontwerpbestemmingsplan Bossebaan ook de *Werkwijze beoordelen verzoeken hoogbouw* vergeten.

Wie heeft welk belang bij een Landmark, Eyecatcher, Oriëntatiepunt?

Wie kan dat ons, omwonenden / inwoners van Veldhoven, uitleggen?

**Hoe worden er voldoende betaalbare woningen gebouwd?**

In de *Verkenning naar de toekomst van het Citycentrum* lees ik:

- *Doordat het huidige Citycentrum royaal is voorzien van woningen in het goedkope segment*

Dat kan natuurlijk niet kloppen, want er is juist een schreeuwend tekort / grote behoefte aan betaalbare woningen, voor jong en oud.

Uit stukken verkregen middels WOB-verzoek blijkt dat de ontwikkelaar van het Woningbouwversnelling project Bossebaan voor de (slechts) 9% sociale huur / koop van de in totaal maximaal 170 appartementen, hele andere plannen heeft.

- *█ geven aan voor blok C een woonconcept te hebben bedacht voor kenniswerkers (nieuwe naam: Internationals) van █ (long stay). Deze woningen zullen gemeubileerd worden waardoor de huurprijs naar verwachting boven de sociale huurprijs zal uitkomen. Er wordt aangegeven dat dit waarschijnlijk in de servicekosten verrekend kan worden.*

Weet het College dit? En heeft zij hier de Raad voldoende en tijdig over geïnformeerd?

In de *(ontwerp)Omgevingsvisie* staat bij elk van de drie kernopgaven een moeilijk te beantwoorden vraag, waaruit blijkt dat leefbaarheid binnen de *Sterk stedelijke structuur* voor toekomstige bewoners en omwonenden niet leidend is.

Misschien helpen deze drie concrete vragen bij het vinden van de juiste oplossing voor deze blijkbaar ingewikkelde puzzel:

Hoe dringen we de dominante rol van het autoverkeer terug?

Hoe maken we de fiets het efficiëntste vervoermiddel?

Hoe versterken we het groen met betekenis?

**Uitbreiding personele capaciteit ruimtelijke ontwikkelingen is geen garantie voor betere samenspraak.**

Tot slot wil ik kort vermelden dat we op onze petitie jammer genoeg nog geen enkele inhoudelijke reactie hebben mogen ontvangen, maar sinds vorige week zijn we weer in gesprek met de gemeente over ons burgerinitiatief.

Wordt vervolgd...

# Wat gaat er goed / fout bij de woningbouwversneller?

- **Met de woningbouwversnelling zorgen we ervoor dat er sneller meer woningen worden gebouwd** \*1 & 13

- De toevoeging van 500-1000 woningen in het Citycentrum is denkbaar. Mede doordat het huidige Citycentrum royaal is voorzien van woningen in het goedkope segment is het voor een goede menging van doelgroepen en een gedifferentieerd woonklimaat wenselijk woningen in met name het middeldure en duurdere woonsegment toe te voegen. \*2

- **Participatie staat centraal** \*3

- ... zullen we deze eerste omgevingsvisie reeds over 2 jaar actualiseren. Hierin zal ook een nadere uitwerking van een visie op en kaders voor hoogbouw een plek krijgen.
- Voor Veldhoven is participatie niet nieuw. ... Er wordt op dit moment participatiebeleid opgesteld...

## Vertraging bij drietal grote bouwplannen \*4

De door raad en college vurig geuite wens om versneld tot (extra) woningbouw te komen, stuit niet zelden op weerbarstige praktijk van beroepsprocedures. Door Juridische procedures van inwoners bij de Raad van State lopen momenteel drie grote woningprojecten vertraging op: bouwplan hoek Burg. Van Hoofflaan – Bossebaan, bouwplan De Run 5601 (Zuidzorg) en uitbreidingsplan Zilverackers – Kransackerdorp. Dat gaf wethouder Ad van den Oever (VVD) te kennen, toen VSA-raadslid Wim Peter hem om deze informatie vroeg.

Wij zijn een groep die op de trom slaat, omdat bij inbreidingen / hoogbouwplannen in Veldhoven leefbaarheid leidend moet zijn



1 / 2

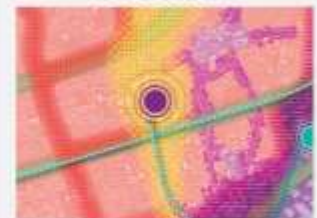
# Waarom gaat het niet goed en hoe kan het beter?

- **Dat leefbaarheid leidend moet zijn bij ruimtelijke initiatieven, ook in en rondom het (City)Centrum, is niet nieuw** \*5-7

- Wie heeft welk belang bij een Landmark, Eyecatcher, Oriëntatiepunt?
- Hoe worden er voldoende betaalbare woningen gebouwd?
- Hoe dringen we de dominante rol van het autoverkeer terug? \*5 & 10
- Hoe maken we de fiets het efficiëntste vervoermiddel? \*12
- Hoe versterken we het groen met betekenis? \*2-3 & 8

- **Uitbreiding personele capaciteit ruimtelijke ontwikkelingen** \*1 is geen garantie voor betere samenspraak \*9 & 11

## Sterk stedelijke structuur \*3



Hoogwaardige groenstructuur  
Versterken fietsnetwerk

- Verdichting gaat gepaard met goed openbaar vervoer en met een aantrekkelijke groene omgeving
- Bij verdichting worden de 'groene vingers' ontzien en waar mogelijk versterkt

Wij zijn een groep die op de trom slaat, omdat bij inbreidingen / hoogbouwplannen in Veldhoven leefbaarheid leidend moet zijn



2 / 2

### Referenties:

1. Programmabegroting 2022, 8 & 9 november 2021
2. Verkenning naar de toekomst van het Citycentrum, juli 2021
3. (ontwerp)Omgevingsvisie: Stad van dorpen in het hart van de Brainport, augustus 2021
4. Raadsnieuws, Veldhovens Weekplan, woensdag 13 oktober 2021
5. Ruimtelijke StructuurVisie Veldhoven, Durven kiezen voor kwaliteit, maart 2009
6. Inbreidingsvisie, beleid inbreidingslocaties, november 2016
7. Werkwijze beoordelen verzoeken hoogbouw, juli 2019
8. Belangrijke keuzes voor een verdere verstedelijking van Veldhoven, januari 2021
9. Tijdelijke kaders participatie bij ruimtelijke initiatieven, juli 2021
10. Stedelijke As Veldhoven, Stralende parels aan een sterk en schitterend snoer, november 2008
11. Omgevingsdialoog volgens BügelHajema, BügelHajema
12. Vijf tips voor een fietsvriendelijke stad, RUIMTEVOLK, 3 juni 2021
13. Aanpak Woningbouwversnelling, maart 2019

## Bijlagen:

- A. Burgerinitiatief: Autoluwe Stedelijke As, september 2020
  - B. Petitie: Leefbaarheid moet leidend zijn bij hoogbouwplannen in Veldhoven, maart 2021
- Extra bijlagen (op verzoek verkrijgbaar, zie ook QR-code)

Wij zijn een groep die op de trom slaat, omdat bij inbreidingen / hoogbouwplannen in Veldhoven leefbaarheid leidend moet zijn



## Bijlage A: Burgerinitiatief

### Stadsdorp Veldhoven \*3

Wie over twintig jaar door Veldhoven fietst zal zien dat er flink is bijgebouwd om zo elke Veldhovenaar een goede, betaalbare woning te kunnen bieden. Met name in en rondom het Citycentrum, Burgemeester van Hoofflaan, op en langs bedrijventerrein De Run en de uitvalswegen heeft Veldhoven een nieuw gezicht gekregen. Hier is Veldhoven stads. Langs de as Hertgang, Dom, Sterrenlaan, Heerbaan laat het meer stedelijke karakter zich af toe zien bij knooppunten van wegen, entrees van wijken of rondom voorzieningen. De ruimtelijke structuur van Veldhoven is meer verweven geraakt met de stad Eindhoven, maar desondanks heeft Veldhoven dankzij haar compacte opzet haar zelfstandige positie en eigen karakter weten te behouden. Het Citycentrum is vanuit alle delen van de stad goed op de fiets bereikbaar.

### De 15 minuten stad \*2

Het idee van de 15-minutenstad of -wijk is niet nieuw. Samengevat betekent het dat bewoners op 15 minuten ("density") wandelen of fietsen ("design") alle essentiële functies vinden: winkels, kantoren, scholen, gezondheidszorg, sport, cultuur en ontspanning ("diversity"). Nabijheid is het uitgangspunt van de 15-minutenstad. Elke voorziening vind je op een wandel- of fietsafstand van 15 minuten.

### Groenstedelijk, Groen met betekenis \*8

- Ideaal is een woning op tien (hoogwaardige) OV-reisminuten van het stedelijke centrum. Bereid 5-10 minuten te lopen voor autovrije straat
- Stadspark met parkachtig groen als standaard, ruimte om te spelen en te recreëren. Collectieve tuinen, parken, pleinen en hofjes als vervanging voor de eigen tuin,
- Afwisselende en verrassende architectuur. Maximaal 5-10 lagen.

2. Verkenning naar de toekomst van het Citycentrum, juli 2021;
3. (ontwerp)Omgevingsvisie: Stad van dorpen in het hart van de Brainport, augustus 2021
8. Belangrijke keuzes voor een verdere verstedelijking van Veldhoven, januari 2021
10. Stedelijke As Veldhoven, Stralende parels aan een sterk en schitterend snoer, november 2008



### Ruimte maken voor kwaliteit \*10

Door slim om te gaan met de infrastructuur en strategische keuzes te maken in de ontsluiting ontstaan ruimte en mogelijkheden voor een kwalitatieve invulling van zowel de centrale parel, het City Centrum, de kleinere parel, het Odeonplein en vooral voor grote delen van het snoer.

Bereikbaarheid is een belangrijke basisvoorwaarde voor het functioneren van het centrum. Bereikbaarheid staat echter niet synoniem aan doorgaandheid. In het ontwerpatelier is een helder en realistisch alternatief geschetst voor de bestaande structuur van doorgaande wegen. Dit alternatief maakt een daadwerkelijk aangenaam en kwalitatief verblijfsgebied in grote delen van de beoogde as mogelijk.

De basis ligt in de omleiding van doorgaand autoverkeer. Het City Centrum blijft bereikbaar voor autoverkeer, maar de wegen eindigen bij het City Centrum.

De Burgemeester Van Hoofflaan wordt gevoelsmatig afgetakt van de hoofdontsluitingsroute, door een haakse kruising met de Abdijlaan/Run te maken. Het gebruik van de Burgemeester Van Hoofflaan vormt daarmee geen vanzelfsprekende route meer, maar een bewuste keuze.





## Leefbaarheid moet leidend zijn bij hoogbouwplannen in Veldhoven

De gemeente Veldhoven besluit over u, zonder u. Dat kan ook u overkomen. Ingrijpende veranderingen in uw buurt, zonder dat u daar vooraf inspraak in heeft. Bij Bossebaan, Ambachtslaan, KFC / Domino's in Zeelst hebben de buurtbewoners vooraf géén samenspraak gehad en was leefbaarheid niet leidend.

Wij

burgers van Veldhoven die vóór woningbouw zijn maar óók opkomen voor leefbaarheid bij bouwplannen

constateren

- De lopende bouwplannen passen niet in de omgeving: Bossebaan met een woontoren van 38 meter, KFC / Domino's drive-thru met een reclametoren van 20 meter en Ambachtslaan met een woontoren van 32 meter
- Er heeft geen omgevingsdialoog plaatsgevonden
- Het College vindt voor lopende projecten het respecteren van afspraken met Ontwikkelaars en Stedelijk Gebied Eindhoven belangrijker dan leefbaarheid voor en samenspraak met haar eigen burgers

en verzoeken

het bestuur van de gemeente Veldhoven dan ook nadrukkelijk haar lopende bouwplannen wat betreft hoogbouw in Veldhoven per direct te herzien, in samenspraak met omwonenden.

<https://hoogbouwveldhovenanders.petities.nl/>

