



MEMO

25 juni 2025

Aan: Raads – en burgerleden
Van: College van Burgemeester en Wethouders

Documentnummer
674703

Beste raads- en burgerleden,

Zaaknummer
654898

Onderwerp: beantwoording schetsontwerp oost-westverbinding

In deze memo geven wij antwoord op de vragen die zijn gesteld in de commissievergadering *wonen en werken* van 18 juni jl. Tijdens deze commissievergadering is het schetsontwerp voor de oost-westverbinding besproken. De toezeggingen die in deze memo beantwoord worden, zijn:

- De informatie die in een gesprek met de ambtelijke organisatie is gedeeld, wordt gedeeld met de gehele raad;
- De informatie waarom volgens het College het toepassen van een Programma vanuit de Omgevingswet niet past bij de oost-om variant;
- De gevolgen voor uitgeefbare grond in de grondexploitatie van de Burgt fase 2 wanneer er gekozen wordt voor de zuidelijke variant.

Ten eerste zal de informatie die gedeeld is met de DOP in een gesprek met de ambtelijke organisatie gedeeld worden. Daarbij wordt er wel vermeld dat de tijdsduur van het gesprek – 1,5 uur – en de mogelijkheid tot vragen stellen, zeer helpend waren in het verduidelijken van de vragen die de fractie had. Bij dit gesprek was zowel de medewerker verkeer als de medewerker fysieke leefomgeving, die over het plan Burgt fase 2 gaat. Op 26 juni 2025 is er ook een gesprek geweest tussen de ambtelijke organisatie en de VVD. Hierbij was, vanwege de vooraf gestelde vragen over de grondexploitatie, aanvullend ook de medewerker grondzaken en financiën aanwezig.

Ambtelijke gesprek met DOP en VVD

Woningbouw

Tijdens het gesprek tussen de ambtelijke organisatie en de fractie is als eerste stilgestaan bij het verlies aan grond binnen het plangebied De Burgt fase 2 als gevolg van de aanleg van de zuidelijke aansluiting op de Bovenstehuis. Daarbij kwamen ook de consequenties voor het aantal realiseerbare woningen aan bod. Eerder is al gecommuniceerd dat de doorsnijding van het plangebied door deze aansluiting ertoe leidt dat er naar schatting 20 tot 30 woningen minder kunnen worden gebouwd. Dit verlies aan uitgeefbare vierkante meters – en daarmee aan potentiële woningen – staat in scherp contrast met de huidige woningnood en de onlangs vastgestelde Woonzorgvisie, waarin juist de nadruk ligt op het versneld bouwen van meer en betaalbare woningen.

Hierbij hebben we laten zien dat de eventuele ligging van de weg door het plangebied er voor zorgt dat er sprake is van een direct verlies aan vierkante meters door de ruimte voor de weg. Daarbij zorgt deze ligging ervoor dat de geluidscontouren van de weg het plangebied in worden getrokken, wat zorgt voor minder uitgeefbare grond en minder woongenot. Bijkomend nadelig effect is dat percelen niet direct ontsloten kunnen worden op de verbindingsweg, en er extra ruimte nodig is voor een parallelstructuur om een aansluiting naar de verbindingsweg te realiseren.

Zuinig ruimte gebruik en beleefbaar groen

Een belangrijke onderbouwing voor zorgvuldig ruimtegebruik binnen het plangebied is het benutten van zones die vanwege regelgeving of milieutechnische beperkingen niet geschikt zijn voor woningbouw, maar wél kunnen worden ingezet voor andere functies, zoals groen, waterberging, infrastructuur of recreatie. Door deze zones doelgericht toe te wijzen aan niet-woonfuncties, blijven de daadwerkelijk uitgeefbare vierkante meters voor woningbouw optimaal beschikbaar. Op deze manier wordt het ruimtebeslag efficiënt georganiseerd en wordt voorkomen dat functies elkaar verdringen binnen het schaarse areaal voor woningbouw. Dit draagt bij aan een evenwichtige en doordachte inrichting van het gebied, in lijn met de principes van zorgvuldig en toekomstbestendig ruimtegebruik.

De keuze voor een zuidelijke aansluiting doorsnijdt het plangebied zodanig dat het noordelijke gedeelte wordt afgescheiden van de rest van nieuwbouwwijk Burgt fase 2. Hierdoor ontstaat er weliswaar een aanzienlijke groenstrook, maar deze kan niet als functioneel en beleefbaar groengebied voor de Burgt fase 2 worden benut. Toepassingen zoals een speeltuin of wandelgebied zijn onwenselijk op deze locatie, omdat dit zou betekenen dat langzaam verkeer – waaronder spelende kinderen en voetgangers – de nieuwe verbindingsweg moet oversteken. Vanuit verkeersveiligheid en ruimtelijke samenhang wordt gestreefd naar het minimaliseren van dergelijke oversteekbewegingen én het toevoegen van functioneel maar bovenal beleefbaar groen voor nieuwbouwwijk Burgt fase 2.

Uitgeefbare grond Burgt fase 2

Zoals in de door u vastgestelde grondbedrijfsrapportage 2025 is te lezen is het uitgifte percentage van De Burgt 2 al laag. Met een noordelijke aansluiting komt dat op 43,4%. Een uitgiftepercentage van minder dan 50% is binnen het grondbedrijf een norm waarbij we aandachtig kijken naar kosten versus opbrengsten. Door de zuidelijke aansluiting wordt het uitgifte percentage verder verlaagd naar 39.9%. Het verlies aan duizenden uitgeefbare vierkante meters grond zorgt voor een flinke vermindering van de opbrengsten in de exploitatie. Met een kleine tegenvaller in het verdere traject lopen we een gerede kans op een negatief exploitatieresultaat.

Waterval

Tijdens het gesprek is ook gesproken over de Waterval. De fractie had de vraag welke opties er besproken zijn voor de tijdelijke maatregelen op de Waterval. Na het amendement van 3 april jl. is Kragten aan de slag gegaan met de invulling van de tijdelijke maatregelen. Kragten heeft daarbij tijdens de klankbordgroep bijeenkomst van 17 april jl. enkele maatregelen gepresenteerd en nieuwe ideeën opgevraagd. De gepresenteerde ideeën waren: extra verlichting plaatsen, extra verhoging in de drempels bij de oversteken, bebouwde komgrens bestendigen en een volledig fysieke afscheiding tussen fietspad en rijbaan (bijvoorbeeld door hekwerk m.u.v. inritten). Zowel de klankbordgroep als Kragten gaven aan dat deze maatregelen niet afdoende bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. De eerder voorgestelde oplossing, met middengeleiders en het verleggen van het fietspad, is wel een goede oplossing voor de verkeersveiligheid van de Waterval. Ook door de klankbordgroep is geopperd om verkeerslichten bij de ingang van de sportvelden te plaatsen. Dat wordt door Kragten niet geadviseerd. Verkeerslichten zijn alleen effectief als er voldoende verkeersintensiteiten van zowel fietsers als automobilisten zijn, zodat het te verwachten is dat er kruisend verkeer is en men moet wachten op elkaar. Dat is voor de Waterval niet het geval. Het is maar op enkele momenten van een dag drukker op dit kruispunt. Het is mogelijk om het fietspad niet te verleggen en de middengeleiders wel aan te leggen. Dat is een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Dit zijn echter allemaal geen oplossingen voor de kruising Waterval/ Statenweg. Door het fietspad te verleggen zouden fietsers vanuit Boekel bij de kruising Waterval/ Statenweg niet meer hoeven over te steken, omdat ze al aan de juiste kant fietsen om de afslag te maken. Voor fietsers uit de richting van Venhorst verbetert de situatie omdat de zichtlijnen verbeteren bij het verleggen van het

fietspad op deze kruising. Daarom is zowel door de klankbordgroep als door Kragten de eerder voorgestelde oplossing op de Waterval geadviseerd. Dit advies heeft het College overgenomen.

Programma voor de weg oost-om

Deze vraag is in de memo van 16 juni (documentnummer 673960) ook beantwoord. Dat antwoord luidt als volgt: *Verder werd er gevraagd naar een mogelijke versnelling van de weg oostelijk van het sportpark door het toepassen van een Programma vanuit de omgevingswet. Hierover is er nog een verduidelijkende vraag gesteld, deze is nog niet beantwoord. Programma's zijn volgend op een visie en mogen daarmee niet in strijd zijn. Tot het moment dat er een nieuwe omgevingsvisie wordt vastgesteld geldt de structuurvisie (2011). De beoogde weg oost-om het sportpark is niet opgenomen in deze structuurvisie. In onze optiek is dat geen mogelijke versnelling tot realisatie van de weg oostelijk van het sportpark.*

Aanvullend op het gegeven antwoord geldt dat de provincie Noord-Brabant in artikel 5.12 van de Omgevingsverordening verlangt dat er een ontwikkelingsrichting wordt vastgesteld (of aanwezig is) bij functieveranderingen in het landelijk gebied. Een visie vormt zo'n ontwikkelingsrichting. Voor de aanleg van de weg aan de oostzijde van het sportpark ontbreekt zo'n visie op dit moment. Voordat hier verdere stappen gezet kunnen worden, is het noodzakelijk eerst een integrale omgevingsvisie op te stellen. Deze visie moet niet alleen verkeerskundige aspecten zoals (verkeers)veiligheid omvatten, maar een bredere, toekomstgerichte benadering van het gehele gebied hanteren.