Technische vragen raadsvergadering 18 september 2025

Besluitvorming Masterplan Centrum Veghel		
Fractie	**Vragen**	**Antwoorden**
CDA	1. Wordt in het Masterplan Veghel financieel rekening gehouden met een nieuw uitgebreid busstation zoals dat door DOK architecten is ingetekend? Zo nee: waarom niet. Zo ja welke financiële middelen worden daar dan voor ingezet en wanneer wordt de raad daarover geïnformeerd / goedkeuring gevraagd?	In de financiële onderbouwing behorende bij het masterplan is nog geen rekening gehouden met de verplaatsing van het busstation. Er is in het masterplan een eerste stedenbouwkundig schetsontwerp gemaakt. Eén en ander in lijn met de eisen en wensen vanuit de provincie en vervoerder. Dit ontwerp moet nog nader worden uitgewerkt. De feitelijke uitwerking hiervan hangt nauw samen met de plannen voor Bus Rapid Transit en de verdere uitwerking van de plannen voor het Stadhuisplein en de toekomstige inrichting van de Rembrandtlaan/ Corridor.
	2. Welke parkeertarieven worden in de ons omringende plaatsen gehanteerd: denk hierbij aan Uden, Son en Breugel, Boxtel en Oss	De parkeertarieven in de omliggende gemeente bedragen: • Boxtel hanteert een tarief van € 1,00 per uur. • Oss, hanteert verschillende regimes: ○ Centrum: € 1,50 per uur met een maximum van € 2,50 voor 4 uur;

		○ Kort parkeren centrum: € 0,75 voor het 1e half uur, met elk volgend uur € 2,50 ○ Schil centrum: € 1,50 per uur Per 1 oktober 2025 wijzigt het parkeerregime in Oss: ○ Centrum: € 2,00 per uur; ○ Kort parkeren centrum: € 1,00 voor het 1e half uur, met elk volgend uur € 4,00 ○ Lang parkeren rand centrum: € 2,00 per uur, met een maximum van €6,00 per dag. • Maashorst/ Uden: € 1,00 per uur. Per 2026 wordt het tarief € 1,25 per uur en per 2029 € 1,50 per uur • Son en Breugel: geen betaald parken
	3. Waar wordt het parkeerterrein met 100 ppl op (loop-)afstand van het centrum gerealiseerd en hoeveel m2 zijn daarvoor dan nodig?	Een parkeerplaats met bijbehorende rijbaan, heeft een ruimtebeslag van circa 20 m2. Een parkeerterrein voor 100 parkeerplaatsen beslaat daarmee circa 2.000m2. Nabij de Rembrandtlaan is ruimte voor een voldoende groot parkeerterrein. Hiervoor is een in grote lijnen onderzocht of voldoende ruimte beschikbaar is. Deze eerste opzet kan na een besluit van uw gemeenteraad verder worden uitgewerkt.
	De gemeente Meierijstad is (een van) de grootste werkgevers in het centrum van Veghel. 4. Welke parkeerbelasting trekt het stadhuis in Veghel (2025) aan van de medewerkers (lang parkeren) en de bezoekers (kort parkeren). Daarnaast	In 2024 is een recente parkeerdrukmeting uitgevoerd, waarmee de feitelijke parkeerdruk in beeld is gebracht. In het parkeeronderzoek is ook gekeken naar parkeerduur en tijdstip parkeren waarmee we een indruk hebben van type parkeerders per plek

	is het goed te weten welk deel met OV, de fiets of lopend naar het werk komen.	(bewoner, bezoeker en werknemer). Uit het parkeeronderzoek kunnen we niet afleiden of het een werknemer van de gemeente is of een bezoeker aan het gemeentehuis of een andere werknemer of bezoeker. Op een werkdagochtend betreft 69% van de parkeerders op de parkeerplaatsen rondom het gemeentehuis een werknemer die in het centrum werkt.
	5. Is er een prognose mbt deze parkeerbelasting, OV en fietsgebruik na realisatie van het masterplan (2035- 2040)	In de berekeningen is rekening gehouden met de werkelijke bezetting van de huidige parkeerplaatsen. Daarbij is de toekomstige parkeerdruk van de nieuwe ontwikkelingen uit het masterplan, conform de Nota parkeernormen 2025 in beeld gebracht. Wanneer betaald parkeren wordt ingevoerd, zal dit effect hebben op de daadwerkelijke bezetting van de parkeerplaatsen. Naar verwachting zullen mensen sneller kiezen voor een (duurzamer) alternatief. Door betaald parkeren eerder in te voeren, dan de realisatie van de parkeerhub kan eventueel gewijzigd gebruik van de parkeervoorzieningen worden betrokken bij de realisatie van de hub.
	6. De gemeente Meierijstad is een van de grootste klanten van de HUB met het verschaffen (aankoop) van 200 (v2) of 50 (v3 en v4a) parkeer abonnementen. In variant 2 betekent dit een Kostenpost van € 600.000,00 voor de gemeente. Is in de langjarige begroting daar geld voor beschikbaar?	De kosten hiervan zijn niet meegenomen in de gemeentelijke meerjaren begroting, omdat het uitgangspunt is dat de gebruiker (werknemer) zelf betaald. In de huidige situatie biedt de gemeente medewerkers al een gratis Ov-kaart aan en wordt ook duurzaam woon- werkverkeer financieel gestimuleerd.

		Voor dienstreizen zijn Greenwheels en fietsen beschikbaar. Om overlast in de omgeving van het centrum te voorkomen en mensen die niet bereid zijn om te betalen te faciliteren, wordt op loopafstand ook een gratis parkeerplaats gerealiseerd.
	Opmerkelijk is dat er naast de gemeente (met uitzondering van v4b) geen bedrijfsabonnementen in rekening worden gebracht. Met betrekking tot dit aspect de volgende vragen met als peildatum medio 2025: 7. Hoe groot is de werkgelegenheid in het centrum van Veghel?	Binnen de gemeente zijn geen gegevens beschikbaar over de werkgelegenheid van het centrum van Veghel.
	8. Is bekend welke parkeerbelasting (2025) de medewerkers werkzaam in het centrum van Veghel realiseren.	In 2024 is de laatste parkeerdrukmeting uitgevoerd. Uit deze gegevens blijkt wat de werkelijke (auto) parkeerdruk in het Veghelse centrum is. Zie ook het antwoord op vraag 4.
	9. Hoeveel komen er met OV, met de fiets of lopend?	Binnen de gemeente zijn hier geen gegevens van beschikbaar.
	10. Wat is de onderliggende reden om geen bedrijfsabonnementen in te rekenen.	Er is gekozen voor een redelijk conservatieve (financiële) benadering, om zodoende een realistisch maar niet te rooskleurig scenario te presenteren.
	11. Wat is de planning van de herontwikkeling (in samenwerking met de veiligheidsregio) van de brandweerkazerne??	De eerste stap om tot uitvoering van de plannen over te gaan voor de plannen voor de omgeving van het Stadhuisplein is de verplaatsing van de brandweerkazerne. Op dit moment doorlopen gemeente en veiligheidsregio gezamenlijk een locatiestudie.

	12. Zij er extra maatregelen noodzakelijk en ingerekend om geen hinder te hebben van milieu uitstoot tijdens de gehele transitie. Denk hierbij aan elektrisch aangedreven bouw equipment om uitstoot te voorkomen en zo door te kunnen gaan met de transitie.	De eerste stap om tot herontwikkeling te komen is het vaststellen van het masterplan. Pas daarna volgen planologische procedures en omgevingsvergunningen, waarin de concrete effecten van een deelproject worden onderzocht/ berekend. Wanneer werkzaamheden door/ namens de gemeente worden uitgevoerd, wordt het gemeentelijk inkoopbeleid gehanteerd. Dit betekent dat bij aanbestedingen rekening wordt gehouden met bijvoorbeeld duurzaamheid en social return.
HIER	1. Welke concrete afspraken zijn er al gemaakt over de invoering van betaald parkeren en vergunning parkeren rond de hub vanaf 2027? Hoe wordt draagvlak bij inwoners en ondernemers geborgd, en wat is het scenario als de raad besluit géén regulering in te voeren?	Er zijn nog geen concrete afspraken gemaakt over de invoering van betaald parkeren en de daarbij behorende regulering. De eerste stap in het proces is een raadsbesluit over het principe om betaald parkeren in te voeren. De plannen zijn besproken met de zogenaamde ‘koepels’: het centrummanagement Veghel, de vereniging van Veghelse vastgoedeigenaren en de ondernemersvereniging Veghel centrum. Zij hebben een adhesieverklaring ingediend, waaruit blijkt dat er vanuit deze gremia draagvlak is voor het masterplan en daarbij behorende besluiten en maatregelen. Ook omwonenden die we hebben gesproken tijdens de inloopmomenten ervaren parkeerdruk. Betaald parkeren bleek tijdens de bijeenkomsten geen ‘heet hangijzer.’

		Wanneer uw gemeenteraad besluit om geen betaald parkeren in te voeren, dan moeten alle kosten die samenhangen met masterplan door de gemeente worden bekostigd. Dat betekent dat de kosten voor de bouw en exploitatie van de parkeerhub stijgen van € 6,4 miljoen (netto contant 2025) naar € 33,7 miljoen euro (netto contant 2025) in variant 1 (grote hub, zonder regulering). Structureel betekent dit, na realisatie van de parkeerhub, jaarlijks circa € 800.000 aan extra kosten voor rekening van de gemeente.
	2. De doorrekeningen laten zien dat zelfs bij de kleinere hub met regulering het cumulatieve exploitatieresultaat in 2069 negatief blijft. Welke aanvullende bronnen (subsidies, bijdragen ontwikkelaars, regionale fondsen) zijn realistisch beschikbaar om dit tekort te dekken?	Het lijkt niet realistisch om te rekenen op extra inkomstenbronnen, buiten hetgeen reeds is ingerekend.
	3. Welke gevoeligheidsanalyses zijn gemaakt als de mobiliteitstransitie sneller gaat dan voorzien (meer fietsen, deelmobiliteit, minder autogebruik), waardoor de bezetting van de hub structureel lager uitvalt?	Het ligt in de lijn der verwachting dat het gebruik van de (huidige) parkeervoorzieningen wijzigt wanneer in het centrum betaald parkeren wordt ingevoerd en reizen met alternatieve vervoerwijzen wordt vergemakkelijkt (zoals met de plannen voor Bus Rapid Transit en de doorfietsroute Veghel-Son-Eindhoven).. Het is echter lastig om de daadwerkelijke effecten daarvan in te schatten. Om te voorkomen dat wordt ‘gebouwd voor leegstand’ of dat de hub uiteindelijk te klein is, is voorgesteld om per 2027 betaald parkeren in te voeren. Zodoende zijn de effecten van betaald parkeren in beeld, voordat de hub wordt gebouwd. Ook meer algemene trends in autobezit en vervoerswijzen

		worden betrokken bij de toekomstige capaciteitsberekeningen van de hub.
	4. Voor sociale huurappartementen wordt de volledige parkeerbehoefte in de hub afgewikkeld. Welke afspraken zijn gemaakt om te voorkomen dat de kosten hiervan via de huurconstructie doorwerken en zo de betaalbaarheid van sociale huurwoningen aantasten?	In de praktijk constateren we dat de realisatie van sociale huurwoningen onder druk staat. Met name wanneer er sprake is van (binnenstedelijke) herontwikkelingslocaties. Door het aanbieden van parkeermogelijkheden in de hub, verbetert de financiële haalbaarheid van de sociale woningbouwplannen, omdat er geen dure parkeerplaatsen door de corporatie meer gerealiseerd hoeven te worden. Dit betekent dat de realisatie van sociale huurwoningen iets gemakkelijker wordt. Meestal maar niet altijd berekent een woningbouwcorporatie de kosten van een parkeerplaats door in de huurprijs van een woning (via het puntenstelsel). De daadwerkelijke keuze hangt daarbij af van de doelgroep van een complex en het daarbij behorende autobezit.
	5. Er wordt gesproken over een bouwkundige voorbereiding op uitbreiding van de hub. Welke fasering- en terugvalopties zijn contractueel vastgelegd zodat bij tegenvallende vraag niet onnodig in een (te) grote hub wordt geïnvesteerd?	Er zijn nog geen contractuele afspraken gemaakt. Zie ook het antwoord op vraag 3.
	6. Het masterplan spreekt over een mix van woningen, maar benoemt geen harde aantallen of percentages voor sociale huur en middenhuur. Hoe wordt concreet geborgd dat er voldoende betaalbare woningen komen (met name voor starters en senioren) én dat deze in de eerste fasen gerealiseerd worden?	Het masterplan biedt de stedenbouwkundige kaders voor nieuwe bouwplannen. Om tot realisatie te komen zijn ook nog planologische procedures noodzakelijk, waarin aangetoond dient te worden dat de plannen gezamenlijk voldoen aan het woonbeleid, waaronder de Woonzorgvisie.

	7. Hoe wordt in de uitwerking van het masterplan voorkomen dat de nadruk op centrumappartementen vooral leidt tot duurdere koopsegmenten, en welke instrumenten worden ingezet om ook starters en doorstromers in Meierijstad daadwerkelijk kans te geven op een betaalbare woning in het centrum?	Zie ook het antwoord op vraag 6: de plannen moeten gezamenlijk voldoen aan de Woonzorgvisie.
	8. Het Koersdocument verwijst naar de 3-30-300-regel voor groen. Hoe wordt dit concreet gemonitord en afgedwongen in de uitwerking van de plannen? Welke meetbare normen en instrumenten worden hiervoor gebruikt?	De gemeente heeft op verschillende manieren grip op de beoogde herontwikkeling: wanneer het eigen grond betreft hebben we zelf maximale invloed. In het geval van herontwikkellocaties is de gemeente bevoegd gezag en heeft een toetsende rol. Op deze wijze is een duurzame en toekomstbestendige inrichting van de openbare ruimte gewaarborgd.
	9. Extra groen, waterstructuren en verblijfsplekken vragen structureel onderhoud. Welke langjarige financiële reserveringen zijn hiervoor opgenomen in de exploitatie, en hoe worden de lasten verdeeld tussen gemeente en andere partijen?	Er zijn geen extra middelen gereserveerd voor het onderhoud aan de openbare ruimte. Grosso modo, zullen de onderhoudskosten voor de openbare ruimte naar verwachting dalen, aangezien het areaal openbare ruimte door het bebouwen van de pleinen afneemt. Wanneer openbaar toegankelijke ruimte eigendom is van een derde, dan is deze verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud hiervan.
	10. Het masterplan koppelt de hub aan een nieuw busstation aan de Rembrandtlaan. Welke afspraken zijn al vastgelegd met provincie en vervoerders over de komst van dit station, en wat is het scenario als Bus Rapid Transit niet of later wordt gerealiseerd?	Het masterplan is besproken met de provincie en de busmaatschappij. Zij hebben een (globale) aanzet gemaakt voor een programma van eisen. Hierop is het stedenbouwkundig ontwerp gebaseerd. Dit stedenbouwkundig ontwerp moet nog

		verkeerstechnisch worden uitgewerkt en afgestemd op de plannen voor Bus Rapid Transit (BRT). BRT heeft invloed op de voorzieningen bij het busstation. Het gaat bijvoorbeeld over de kwaliteit (bij voorkeur bewaakt) en het aantal fietsenstallingen. In de huidige situatie heeft het busstation in Veghel al de functie van regionale knoop. Er komen diverse buslijnen samen onder andere de HOV-lijnen naar Den Bosch, Eindhoven, Uden en Oss. Ook in de huidige situatie zijn er wensen vanuit provincie en vervoerder voor verbetering van het busstation. Het gaat bijvoorbeeld om verbetering van de voorzieningen op en nabij het busstation en het natransport. Er zijn nog geen concrete afspraken met de provincie vastgelegd over Bus Rapid Transit. Opgemerkt wordt dat alle voorzieningen die we treffen voor BRT ook bijdragen aan de (gewenste) verbetering van het huidig openbaar vervoer.
	11. Het masterplan benadrukt 'knikken, knakken en doorsteekjes' als Veghels DNA. Hoe wordt in de uitwerking voorkomen dat schaalvergroting en hogere bebouwing alsnog het dorpse en historische karakter verdringen?	Het Veghelse centrum heeft meerdere gezichten: de Markt en Hoofdstraat zijn voorbeelden van bebouwing met een dorps karakter. In de jaren ’70, ’80 en ’90 zijn verschillende bouwplannen gerealiseerd, die we (inmiddels) niet meer waarderen, omdat de menselijke maat- en schaal verloren is gegaan. In het masterplan is zorgvuldig bekeken welke bouwmassa’s toelaatbaar zijn en zijn concrete

		spelregels geformuleerd voor de verdere uitwerking, zie ook pagina 35 van het masterplan. Twee voorbeelden hiervan zijn ‘pandsgewijs bouwen’ en ‘elk pand smaller dan hoog.’ Tevens is voorgesteld om een vorm van supervisie in te stellen, zodat de ruimtelijke kwaliteit en de samenhang tussen de delen gewaarborgd wordt.
Lokaal	1. Pagina 3 van het raadsvoorstel: “De parkeerhub is daarmee een noodzakelijke randvoorwaarde voor een aantal herontwikkelingen…”. Om welk lastige/noodzakelijke herontwikkelingen gaat dit?	Uit de ‘visie herstructurering centrum Veghel’ en de evaluatie van het centrumbeleid (2023) blijkt dat de Wiekslag en de Meijerijgaarde om herontwikkeling vragen, waarbij een actievere rol van de gemeente wordt gevraagd. Dit zijn binnenstedelijke herontwikkelingen, die lastig of niet (volledig) in hun eigen parkeerbehoefte kunnen voorzien. Tevens wordt in het masterplan geconstateerd dat de ruimtelijke kwaliteit van Veghel op veel plaatsen te wensen overlaat. Dit komt mede omdat een groot deel van de openbare ruimte is ingericht als parkeerplaats (“pleinen die waaien”). Wanneer deze parkeerplaatsen vervallen, als gevolg van ingrepen om kwaliteit toe te voegen, moet deels worden voorzien in een redelijk parkeeralternatief.
	2. Pagina 5 van het raadsvoorstel: “… gewaarborgd door een supervisieteam in te stellen”. Waaruit bestaat een dergelijk supervisieteam?	Dat is nog nader te bepalen. Het ligt in de lijn der verwachting dat deze bijvoorbeeld bestaat uit: • Voorzitter • Secretaris

		• Architect • Erfgoedadviseur • Landschapsarchitect • Stedenbouwkundige • ..?
	3. Pagina 22 Bijlage 1 Masterplan centrum Veghel: “Het exacte aantal plaatsen is nog onderwerp van studie”. Zijn de uitkomsten van de parkeerstudie al reeds bekend? Zo ja, wat is hier de uitkomst van? Zo nee, wanneer wordt dit verwacht?	In bijlage 2 ‘notitie verkenning parkeerexploitatie hub’ zijn concrete aantallen opgenomen. Zie daarbij ook het antwoord op vraag 3 van HIER.
	4. Pagina 24 Bijlage 1 Masterplan centrum Veghel: “Met goede fietsvoorzieningen in de nabijheid”. Wordt hiermee de parkeerhub bedoeld waar mensen hun fietsen kunnen stallen bij het busstation, een fietsenstalling direct gelegen aan het busstation of iets dergelijke?	Hiermee wordt gerefereerd naar een fietsenstalling nabij het busstation.
SP	1. Wat is de stand van zake wat betreft de huisvesting van de brandweer?	Samen met de veiligheidsregio wordt een locatiestudie uitgevoerd. Zie ook het antwoord op vraag 11 van het CDA.
	2. Er wordt gesproken over het instellen van een supervisieteam? Wie gaat dit “team” instellen en wie gaan er deelnemen aan dat team?	De samenstelling van het supervisieteam moet nog worden bepaald, zie ook de beantwoording van vraag 2 van Lokaal. Wanneer het instellen van de commissie past binnen de regels uit “Verordening adviescommissie omgevingskwaliteit Meierijstad” dan is het college bevoegd om hierover te besluiten.
GBM	1. Waarom moeten we nu al een besluit nemen voor de komende 10 jaar? Voorbeeld: voor aanpassingen van de openbare ruimte van het stadhuisplein en de Meierijstraat een investeringskrediet beschikbaar moeten stellen van: 1.383.500 in 2035.	Het masterplan omvat een pakket aan maatregelen, waarmee uitvoering wordt gegeven aan de Centrumvisie en de Visie herstructurering centrum Veghel.

		De kosten voor het geheel aan maatregelen zijn, zo realistisch mogelijk, naar eer en geweten in beeld gebracht zodat uw gemeenteraad een reëel beeld heeft van de benodigde investeringen en niet later alsnog voor verassingen komt te staan. Tevens bieden we hiermee centrumondernemers en vastgoedeigenaren comfort: de uitvoering van het centrumbeleid en de daarbij behorende investeringen zijn hiermee gewaarborgd.
	2. Wat voor plannen moeten er blijven liggen om dit te kunnen blijven financiering?	Dat is op dit moment niet te duiden, omdat dit afhankelijk is van de prioriteiten die de gemeenteraad nu of in de toekomst wenst te stellen.
	3. Indien huidige parkeerplaatsen voor toekomstige woningbouw plaatsmaken, in hoeverre betaald de toekomstige projectontwikkelaar mee aan het realiseren van de nieuwe parkeerhub?	Ontwikkelaars moeten voldoen aan de geldende parkeernormen. In principe moeten zij dit op eigen terrein oplossen. In het geval van complexe binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen is dit financieel uitdagend en soms zelfs doorslaggevend onderdeel van de planontwikkeling. Wanneer een ontwikkelaar niet de mogelijkheden heeft om op eigen terrein de parkeeropgave te realiseren, dan kan deze voor het restant van de parkeeropgave - tegen betaling – gebruik maken van de hub. In bijlage 2 bij het raadsvoorstel zijn verschillende scenario’s in beeld gebracht, waarbij rekening is gehouden met bijdragen van ontwikkelaars.

	4. Waarom kan er geen woningbouw gerealiseerd worden op de plek van de nieuwe parkeerhub?	Voor het functioneren van het Veghelse centrum zijn voldoende parkeerplaatsen noodzakelijk. Hiervoor zijn verschillende mogelijke locaties onderzocht, waarbij de locatie van de hub als meest kansrijke optie naar voren kwam. De hub ligt namelijk strategisch nabij het centrum, het gemeentehuis, het voormalige Rabobankpand en de supermarkt. Op deze manier kan de hub door veel verschillende doelgroepen worden gebruikt.
	5. Waarom wordt de bijdrage voor de gereguleerde parkeerplaatsen van ontwikkelaars niet vastgesteld op de volledige kosten per parkeerplaats (23.000 euro ipv 10.000 euro)?	De hub is voor verschillende gebruikers bedoeld, die op verschillende momenten van de dag gebruik maken van de hub. Werknemers parkeren bijvoorbeeld op werkdagen overdag in de hub en bewoners gebruiken deze met name in de avonduren en in het weekend. Wanneer een ontwikkelaar of woningbouwcorporatie een parkeerplek ‘afkoopt’ wordt deze niet gereserveerd en blijft deze openbaar toegankelijk, zodat het dubbelgebruik optimaal is. Wanneer een toekomstige bewoner gebruik wenst te maken van de hub, dient deze daarbij een abonnement aan te schaffen. Tot slot is bij de evaluatie van het centrumbeleid geconstateerd dat bij de herstructurering van het centrum, extra inzet van de gemeente noodzakelijk is. Inclusief het beschikbaar stellen van financiële middelen. Het voorgestelde tarief valt ook als zodanig te karakteriseren.

PvdA-GroenLinks	1. Op pagina 2 van het Raadsvoorstel staat vermeld dat er voor de juiste doelgroepen nabij voorzieningen zal worden gebouwd. Welke doelgroepen worden er bedoeld?	In het plan worden, naast sociale huurwoningen, met name betaalbare appartementen gerealiseerd. Deze zijn financieel goed toegankelijk voor starters en senioren. Daarbij hanteren we het uitgangspunt dat deze woningen moeten voldoen aan Woonkeur, zodoende zijn deze levensloopbestendig.
	2. Op pagina 5 van het Raadsvoorstel staat onder punt 2 beschreven dat het totaal moet voorzien aan de zorgvisie. Echter, per deelgebied kan dit afwijken. Wij zouden graag concreet ingevuld zien wat dit betekent. Graag met een voorbeeld onderbouwen.	Met name in het hart van het centrum liggen grote herstructureringsopgaven, die al jarenlang niet van de grond komen. Naast het versnipperd eigendom en een breed scala aan belangen, blijkt het financieel uitdagend om tot herontwikkeling te komen. Een mogelijkheid om de financiële haalbaarheid te verbeteren is bijvoorbeeld om een lager aandeel sociale huur te eisen en dit op een andere locatie binnen het masterplangebied extra te realiseren ofwel te compenseren.
	3. Er wordt voldaan aan de minimumeis van 30% sociale huur, er is echter niets opgenomen voor middenhuur en goedkope koop, Hoe en waar gaan we dit compenseren? Hoeveel geld dienen de ontwikkelaars daarvoor in het compensatiefonds te storten?	Zie ook het antwoord bij vraag 6 van HIER.
	4. Is er ook nagedacht over de gevolgen voor het plan voor de bewoners net buiten het centrum? Met name wat betreft het verkeer en parkeren? Wat zijn daarvan de uitkomsten?	Tijdens de participatiemomenten over het masterplan is uitvoerig gesproken met bewoners. Ook is veel gebruik gemaakt van de mogelijkheid om de ‘stadswinkel’ Plan V binnen te lopen. Eén van de constateringen was, dat omwonenden nu al parkeeroverlast ervaren van mensen die langdurig net buiten de blauwe zone in de woonwijk parkeren. Bijvoorbeeld in de Heuvelstraat.

		Pas nadat uw gemeenteraad instemt met het voorstel wordt het betaald parkeren verder uitgewerkt. Om ongewenst parkeergedrag in de woonwijken te voorkomen, wordt op loopafstand nabij het centrum een gratis parkeervoorziening gerealiseerd. Daarbij is het belangrijk om omliggende gebieden te beschermen tegen uitwijkgedrag, zodat automobilisten niet buiten de parkeerhub of de voorziening op loopafstand gaan parkeren. Waarschijnlijk is het nodig om gebieden buiten de betaald parkeerzone te beschermen met vergunninghoudersparkeren.
	5. Er zijn verschillende bedragen genoemd bij het betaald parkeren. Is er ook nagedacht over een dagtarief?	Er is in de tarieven aangesloten bij de gemeente Maashorst waarbij (nog) niet is gekeken naar een dagtarief.
	6. Gaat het betaald parkeren straks ook voor ons ambtenarencorps gelden?	Ja.
	7. Is al duidelijk waar de extra 100 gratis parkeerplaatsen komen?	Het zoekgebied ligt bij de Rembrandtlaan. Zie ook antwoord op vraag 3 van het CDA.
Hart	1. Is voor dit project elders subsidie aangevraagd? Zo ja, waartoe leidde die aanvraag of aanvragen?	Het masterplan beslaat een relatief groot gebied aan de oostflank van het centrum van Veghel. De Wiekslag valt ook binnen de scope van het masterplan. Voor een bouwplan aan de Wiekslag is een subsidie aanvraag gedaan binnen de regeling ‘Impulsaanpak winkelgebieden’. Hoewel het plan voldeed aan alle voorwaarden, is geen subsidie ontvangen omdat andere plannen hoger scoorden tijdens de beoordeling

		van de aanvragen. Er is voor het overige nog geen subsidie voor dit project aangevraagd, maar we blijven gedurende de looptijd van het project monitoren of er (nieuwe) subsidiemogelijkheden zijn
D66	De titel is ‘Centrum Veghel’ terwijl het plangebied slechts een klein deel daarvan beslaat. 1. Waarom is voor deze titel gekozen?	Het plangebied beslaat een (groot) deel van (de schil van) het Veghelse centrum. Om de scope van het masterplan te duiden is voor deze (geografische referentie als) titel gekozen. De impact van ingrijpen aan de oostzijde rondom Meijerijstraat heeft zijn weerslag op het totale plangebied van de Visie herstructurering centrum Veghel uit 2019.
	2. Welke andere delen van het centrum (‘ontwikkelvlekken’ aldus het raadsvoorstel) worden onderscheiden, waarvoor deelplannen nodig zijn? Wat is de planning daarvoor? Wat is de rol van de raad daarin?	Op dit moment onderscheiden we nog geen ontwikkelvlekken waarvoor ook een masterplan of nieuwe stedenbouwkundige visie noodzakelijk is. Mocht eventueel voor een deel van de gemeente een nieuwe visie wenselijk zijn, dan is uw gemeenteraad het bevoegde gezag om hierover te besluiten.
	3. In het raadsvoorstel staat dat gezocht wordt naar subsidies of fondsen. Wat zijn op dit moment (kansrijke) opties? Is bij bijvoorbeeld landelijke of Europese subsidies samenwerking met provincie nodig en zo ja, wordt deze gezocht?	Er zijn verschillende subsidiestromen die wellicht perspectief bieden. Bijvoorbeeld een mogelijk vervolg op de ‘Impulsaanpak winkelgebieden’, een Woningbouwimpuls subsidie of de realisatiestimulans. Gedurende het vervolgproces wordt ‘een vinger aan de pols gehouden’ voor eventuele subsidiemogelijkheden.
	4. Zijn er voor duurzaamheid meerdere scenario’s te ontwikkelen van meer en minder circulair? Er staat dat bestaande bomen zullen worden verwijderd terwijl het doel meer vergroening is. Hoe is dat te rijmen?	Bij de nadere uitwerking van de plannen, is het mogelijk om duurzaamheid, circulariteit en bijvoorbeeld biobased bouwen concreet nader uit te werken.

		Het is mogelijk dat om sommige locaties bomen staan, waar bijvoorbeeld nieuwbouw is voorzien. Dit kan dus betekenen dat her en der groen moet wijken, om uiteindelijk tot een meer klimaatbestendige en groene openbare ruimte te komen.
	In het raadsvoorstel staan bij beslispunt 2a en b bedragen voor het parkeren en bij punt 3 dat er nog een uitwerking komt. 5. Bij welk van de vier varianten (en/of delen daarbinnen) horen de bedragen?	Alle bedragen zijn op basis van het voorgestelde scenario. De onder punt 2 benoemde bedragen zijn bedoeld voor de realisatie van respectievelijk circa 100 gratis parkeerplaatsen op maaiveld en de realisatie van de parkeerhub. Met punt 3 is bedoeld om aan te geven dat de exacte uitwerking van het betaald parkeerregime nog nader uitgewerkt dient te worden, bijvoorbeeld de exacte begrenzing van het betaald parkeren en de regulering voor de schil daar rondom.
	6. Wat is het gebied waar het betaald parkeren (niet in de Hub maar op straatniveau) zich op richt? M.a.w. waar komt (mogelijk) betaald parkeren?	Dat is onderdeel van de verdere uitwerking van het betaald parkeerregime.
	7. Wordt in de uitwerking ook gekeken naar het gebied rondom Noordkade en/of ingegaan op consequenties van verschillende parkeerregimes?	De consequenties van de verschillende keuzen worden in beeld gebracht. Het Havenkwartier is niet in beeld voor betaald parkeren. Overigens is een groot deel van de parkeerterreinen in het Havenkwartier geen eigendom van de gemeente.

	8. Voor parkeren wordt Uden als referentieniveau genomen. Is overwogen om een andere, qua centrum meer vergelijkbare gemeente, als referentieniveau te nemen?	Er is samen met adviesbureau Empaction gekeken naar meerdere vergelijkbare centra en welke tarieven realistisch zijn voor een centrum als Veghel. Hieruit blijkt dat de tarifering vaak vergelijkbaar is. Zie ook het antwoord op vraag 2 van het CDA.
	9. Wat wordt bedoeld met de termen stadsdorp (pag 24) en corridorwoningen (pag 38)?	Stadsdorp: Veghel is een kern die qua grootte ‘tussen het tafellaken en het servet’ valt. Corridorwoningen: hiermee worden appartementen bedoeld die via een gang (in plaats van een galerij) worden ontsloten. Hiermee ontwikkel je gebouwen met aan alle zijde voorkanten naar de openbare ruimte.
	Op pagina 24 wordt ingegaan op het busstation. In het koersdocument wordt echter gesproken over een OV-Hub als centraal OV-punt waar verschillende vormen van (deel)mobiliteit samenkomen, met ook voorzieningen voor fietsen. 10. Hoe verhouden de verschillende benaderingen in het Masterplan en het Koersdocument zich tot elkaar?	Het masterplan richt zich op de komende 10 jaar, terwijl het Koersdocument een visie schetst voor een langere termijn. Het koersdocument en het masterplan zijn parallel aan elkaar opgesteld, zodat deze op een goede manier op elkaar aansluiten. In beide plannen is het uitgangspunt dat aan de Rembrandtlaan, nabij het Stadhuisplein, een OV-hub aanwezig is en blijft.
	11. Waar en welke fietsvoorzieningen zijn er in het masterplan voorzien?	Er zijn nog verschillende mogelijkheden om goede fietsvoorzieningen nabij de OV-hub te realiseren. Op dit moment is daarvoor het perceel van de voormalige Rabobank in beeld. De exacte oplossing van het fileparkeren wordt tegelijkertijd met de verdere uitwerking van het busstation nader vormgegeven.
	12. Welke voorzieningen of maatregelen komen er voor de bevordering van deelmobiliteit?	Dit is nu nog niet bekend en vraagt om verdere uitwerking. Het ligt daarbij in de lijn der verwachting in

		ieder geval dat de huidige voorzieningen behouden blijven. Het gaat daarbij om Greenwheels en OV-fietsen. Basisvoorzieningen bij een regionale OV-knoop zijn (overdekte) fietsenstallingen, overdekt wachten en een Kiss + Ride mogelijkheid. Daarnaast zijn bij een regionale OV-knoop voorzieningen als een bewaakte fietsenstalling, OV-fietsen, deelauto's, taxi-standplaats, elektrisch laden voor fietsen, een horeca-automaat, pakketmuur en fietsenmaker wenselijk.
	13. Is er met de huidige busvervoerder overleg geweest over de benodigde ruimte voor een busstation/OV-hub? Graag antwoord toelichten	Er is met de provincie en de huidige vervoerder overleg geweest, zodat de eisen en wensen van een BRT halte op hoofdlijnen in beeld zijn. Deze liggen ten grondslag aan het huidige stedenbouwkundige schetsontwerp voor de bushalte. Dit moet echter nog verder (ook verkeerstechnisch) worden uitgewerkt.
	14. Hoeveel m2 beslaat het huidige busstation met fietsvoorzieningen (dus incl snelbushaltes) en hoeveel m2 is in het centrumplan voorzien?	Het huidige ruimtebeslag is op dit moment niet exact in beeld. Wel is het beeld dat de huidige busvoorzieningen ruim zijn opgezet, omdat naast de BRT-haltes aan de Rembrandtlaan de regionale busroutes halteren op de aparte voorziening naast het gemeentehuis, waarbij ook het kunstwerk veel plek in beslag neemt. Met de beoogde aanpassing van de haltes en enkele (kleine) aanpassingen van de busroutes binnen Veghel, kunnen alle bussen halteren aan de Rembrandtlaan. Dit kan tot een efficiënter

		ruimtebeslag en efficiënter gebruik van het busstation leiden.
	Er staat bij het Bolkenplein op pag 19 dat er nu sprake is van kleinschalige pandsgewijze markante bebouwing. Op pagina 44 wordt voor de toekomst gesproken over een smal en hoog pand, maar niet van hoogbouw. Bij de impressies op de pagina's 46 en 47 is daar hoogbouw ingetekend. 15. Wat wordt de hoogte op en rond het Bolkenplein?	Het masterplan is een plan op hoofdlijnen, dat richting geeft voor verdere uitwerking. Dit betekent concreet dat de schetsen in het masterplan (nog) geen exact eindbeeld geven. Uit de schetsen valt af te leiden dat het om circa 8 verdiepingen gaat. Om ervoor te zorgen dat de uitwerking van het masterplan op een goede manier gebeurt, is voorgesteld om supervisie in te stellen. Hiermee wordt de ruimtelijke kwaliteit en de samenhang tussen ontwikkelingen gewaarborgd, gemonitord en is er ook nog ruimte voor flexibiliteit.
	16. Wat wordt de opbouw in hoogtes van panden aan de Meierijlaan, startend vanuit Bolkenplein?	Kortheidshalve wordt verwezen naar het antwoord op vraag 15 en de impressies uit het masterplan op pagina 18, 19, 46 en 47.
	17. Op pag 39 staat een gebouw met 12 woonlagen. Hoe hoog is dat, in vergelijking met de huidige hoge markante gebouwen Lambertuskerk en de silo's van de Noordkade?	De hoogte van de Sint-Lambertuskerk bedraagt 80,6m. De silo's aan de Noordkade hebben een hoogte van circa 35 meter. Volgens het Bouwbesluit dient de afstand tussen de verdiepingsvloer en het plafond 2,60m1 te bedragen, inclusief constructie is een verdieping zo'n 3,2 meter hoog. Een gebouw van 12 verdiepingen is daarmee bijna 40 meter hoog.

	18. Er zijn twee vertrouwelijke bijlagen. Tot wanneer geldt de vertrouwelijkheid?	Er is voor gekozen om de stukken als ‘vertrouwelijk’ te bestempelen vanwege de economische en financiële belangen van de gemeente. De status ‘vertrouwelijk’ wordt opgeheven, wanneer deze informatie de marktwerking niet meer kan verstoren.
	19. Er staat dat Vudel Invest de beoogde ontwikkelaar is en dat deze al bij de ontwikkeling betrokken is. Hoe is de verdere procedure voor uitwerking en gunning van de onderdelen van dit plan? Wat worden criteria bij de werving en selectie van betrokken partijen?	Vudel Invest heeft een eigendomspositie in de Wiekslag. De gemeente faciliteert, in lijn met de ambities uit de Visie herstructurering centrum Veghel, herontwikkeling. Via een planologische procedure, zoals een Buitenplanse omgevingsplanactiviteit (Bopa) of via een herziening van het Omgevingsplan, kan het plan mogelijk worden gemaakt. De gemeente heeft geen rol in werving en selectie van (uitvoerende) partijen.
	20. Het Koersdocument is een inspiratiedocument. Is er een planning van de uitwerking van deelplannen? Zo ja, hoe ziet dat er uit? Zo nee, wanneer wordt aan uitspraken gewerkt zoals bijvoorbeeld op pag 45: “De Hoogstraat wordt verder versterkt door deze groener in te richten, de verblijfskwaliteit te versterken en waar nodig panden te renoveren.”	Het Koersdocument biedt een toekomstperspectief voor de langere termijn. Wanneer initiatiefnemers met ontwikkelplannen komen, biedt het Koersdocument richting en inspiratie. Dit geldt ook wanneer de gemeente besluit de openbare ruimte aan te passen. Op dit moment zijn hiertoe (nog) geen initiatieven bekend.