Technische vragen raadsvergadering 26 juni 2025

Besluitvorming woningbouwlocatie Mintveld in Veghel (modulaire woningbouw)		
Fractie	**Vragen**	**Antwoorden**
CDA	De fietsoversteek Tijmveld is problematische en in de huidige situatie al gevaarlijk. De auto's die komen vanaf de Busselbunderweg moeten met hun neus op het fietspad gaan staan om goed overzicht te hebben. Tevens wordt op het stuk tussen de Busselbunderweg en de kruising van het fietspad geparkeerd op de weg. Voorgestelde maatregelen zijn: • Drempel verhogen naar een 30km drempel • Parkeerverbod op het stuk tussen Busselbunderweg en kruising fietspad met compensatie van de parkeerplaatsen in het nabijgelegen groen. Het CDA heeft hier de volgende vragen: 1. De geparkeerde auto's tussen de Busselbunderweg en de kruising van het fietspad hebben een snelheidremmende werking.	Algemeen: Er is aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de verkeersveiligheid van de Tijmveld in het algemeen en in het kader van de komst van Mintveld. Er zijn diverse aspecten en deellocaties bekeken: - Deel tussen Busselbundersweg en kruising fietspad; - Locatie Tijmveld ter hoogte van speeltuintje; - Aansluiting Tijmveld op Mintveld. Ook zijn op diverse periode in een jaar tijd op 4 locaties verkeerstellingen gehouden. Over dit geheel is gesproken met een klankbordgroep (Wijkraad De Bunders en vertegenwoordiging van de bewoners / aanwonenden). Voor het voorstel deel van de Tijmveld (tussen Busselbunderweg en kruising fietspad) is bekeken of een parkeerverbod een betere oplossing zou zijn. Gecombineerd met een alternatieve locatie voor de auto's en het effect daarvan op de omgeving, is er ruimte voor, kost het groen / bomen, en het effect op rijsnelheid als er geen auto's geparkeerd staan. Conclusie daarvan was dat geparkeerde auto's inderdaad een (gewenst) snelheidsremmend effect hebben, en dat een goede nabije alternatieve locatie voor de auto's niet vindbaar is zonder dat dit ten koste zou gaan van groen. Het parkeren in dit deel van de Tijmveld wordt hier dan ook gehandhaafd.

	Is de snelheidsremmende werking en daarmee de veiligheid van de kruising van het fietspad in de overwegingen meegenomen? Het opofferen van kostbaar groen is ook een nadeel.	Momenteel wordt nog nader bekeken (door een extern bureau) welke oplossingen het meest optimaal zijn. Deze zullen dan ook weer worden besproken met de klankbordgroep. Het gaat dan nog om: - De kruising met het fietspad; - De kruising naast de speeltuin; - De aansluiting Tijmveld op Mintveld. Voor de kruising met het fietspad wordt gedacht aan (een of meerdere van) onderstaande maatregelen: - Steiler maken van de bestaande drempels, - Fietspad iets laten afbuigen naar het oosten, zodat beter zicht ontstaat voor alle verkeersdeelnemers (dit zou dan ten koste gaan van 1 boom); Plaatsen van lampjes in de rijbaan, ter indicatie van naderend fietsverkeer (wordt beschouwd in relatie tot dezelfde maatregel elders in de wijk).
	2. Is overwogen om de auto's vanaf de Busselbunderweg verlicht te laten stoppen alvorens het fietspad te kruisen? Zo ja; waarom wordt dat dan niet toegepast, Zo nee; kan dit alsnog worden ingevoerd?	Dat is inderdaad een van de mogelijkheden die nu nader worden uitgewerkt. Het plan is dan om uitvoering van de maatregel naar voren te halen in de tijd, en niet te wachten op realisatie van Mintveld.
	3. Kan het Tijmveld van Busselbunderweg – kruising fietspad en ter hoogte van de speeltuin (Muskaatveld- Laurierveld) als 30 km zone worden ingericht? Nu wordt aangegeven dat de speeltuin geen probleem is en dat een drempel die er ligt nu afdoende is. Als een 30 km zone niet mogelijk is graag een gedetailleerde toelichting.	Het gebied heeft al een maximale rijsnelheid van 30km/h. Net als een groot deel van het binnenstedelijke gebied van Veghel. Deze straten herinrichting als 30km/h-weg zou vergaande maatregelen vergen. Wel wordt momenteel dus nog gekeken naar o.a. de locatie bij de speeltuin, m.n. kruising Tijmveld – Lavasveld – Musketveld. De oplossingsrichting die nu nader wordt uitgewerkt bestaat uit: - Het steiler maken van de bestaande drempel, danwel het maken van een plateau op dit kruispunt, om de rijsnelheid van het verkeer verder te drukken; - Het versmallen van de aansluiting Lavasveld – Tijmveld. Die is nu zo royaal vormgegeven dat verkeer praktisch rechtdoor kan tijden in deze as. Door de bochtaansluiting te maken zoals alle andere zijstraten van de Tijmveld, wordt het verkeer gedwongen de bocht langzamer te nemen.

		Overigens is niet duidelijk waar zou zijn aangegeven dat de speeltuin geen probleem is en dat een drempel die er ligt nu afdoende is.
LOKAAL	1. Wat wordt nu precies verstaan onder 'tijdelijke woningen/woningbouw'? Wat zijn gehanteerde voorwaarden voor tijdelijke woningen?	Daarmee wordt bedoeld dat de periode dat de woningen hier blijven staan, is gemaximeerd. In dit geval is gekozen voor een exploitatieduur van 45 jaar. Voorwaarden zijn o.a. dat ze moeten voldoen aan het bouwbesluit, aan de genoemde typologie, aan een instandhouding daarvan van 45 jaar, etc.
	2. Gelden andere voorwaarden bij tijdelijke/modulaire woningen met een exploitatieduur van 45 jaar dan voor bijvoorbeeld 15-20 jaar? Zo ja, kan dit worden toegelicht. Zo nee, waarom niet?	Voor een tijdelijk bouwwerk is van tevoren vastgesteld hoelang het bouwwerk op een bepaalde plek mag blijven staan. Voor het Besluit bouwwerken leefomgeving (voorheen: Bouwbesluit) blijft een tijdelijk bouwwerk maximaal 15 jaar staan. Als basisregel geldt dat tijdelijke bouwwerken (van maximaal 15 jaar) moeten voldoen aan de regels van bestaande bouw. Blijven bouwwerken langer dan 15 jaar staan dan gelden de regels voor nieuwbouw.
	3. Op basis van welke argumentatie/bevindingen/overwegingen is bij dit plan gekozen voor een exploitatieduur van 45 jaar?	De gemeente wil op deze locatie meerdere doelen realiseren: - Het realiseren van een permanent openbaar park, van goede kwaliteit, zonder dat dit de gemeente geld kost, en op een locatie die niet van de gemeente is; - Ledigen van de woningnood; - Met de focus op sociale huur en middeldure huur. Deze combinatie maakt dat een exploitatieduur van 45 jaar nodig is voor de tijdelijke woningen om de ontwikkeling te kunnen realiseren.
	In het raadsvoorstel staat dat er 42 sociale huurwoningen door Area worden gerealiseerd met een exploitatieduur van 45 jaar, 70 huurwoningen categorie midden huur door SmartBuilds met een exploitatieduur van 45 jaar, 21 koopwoningen die permanent blijven staan. Dit maakt een totaal van 133 woningen. Echter, Op pagina 63 van de Gebiedsvisie staat maximaal 125 woningen die worden	In de bijlage van de Gebiedsvisie (de Ladder) staan nog de getallen van enkele weken geleden (125 woningen). Met die aantallen bleek het plan echter niet haalbaar. In de vergunningaanvraag zullen de definitieve aantallen worden onderbouwd en toegelicht. Het aantal sociale huurwoningen staat al geruime tijd op 42 stuks. En het aantal middeldure huurwoningen al vanaf de start van het project op 70 stuks. Er is echter nog gestudeerd op het aantal en type permanente woningen, als een van de knoppen om aan te draaien om een haalbaar plan te krijgen. Aanvankelijk zaten er 13 dure koopwoningen in het plan. Nu is het plan om een deel van deze woningen te splitsen naar beneden-bovenwoningen. Het aantal komt daarmee op 20

	gerealiseerd. Daarnaast, in de Gebiedsvisie Mintveld pagina 60 staat het volgende: sociale huur aantal 42, midden huur laag 18, midden huur hoog 52 en dure koop 13. 4. Dit maakt een totaal van 125 woningen. Zowel het raadsvoorstel als de gebiedsvisie bevatten 112 tijdelijke woningen, echter het aantal koopwoningen/permanente woningen verschilt dan? Kan dit verschil nader worden toegelicht? Ligt er al een plan klaar wat er gaat gebeuren met de ruimte van de 112 tijdelijke woningen na de exploitatieduur van 45 jaar? Zo ja, kan dit worden toegelicht. Zo nee, waarom niet? Naast de genoemde woningen zal ook ruimte worden gemaakt voor wegen en parkeergelegenheden. Na de exploitatieduur van 45 jaar, worden de wegen en parkeergelegenheden weer aangepast naar de dan huidige bewoning?	koopwoningen (8 duur en 12 middelduur). Het oppervlak en volume van de woningen is niet veel toegenomen overigens. Hiermee wordt het aantal benodigde parkeerplaatsen bij de koopwoningen ook wat hoger; ook die kunnen goed worden ingepast in het plan. Het totaal voorzien is daarmee 132 woningen. In het raadsvoorstel was daarom ook deze zinsnede opgenomen: “Het initiatief heeft betrekking op de ontwikkeling van ca. 130-135 woningen”. Daarin stond verder 133 als totaal genoemd. Na de exploitatieperiode van 45 jaar worden de tijdelijke woningen weggehaald, en indien mogelijk elders nog herplaatst. De woningen hebben namelijk een levensduur van minimaal 70 jaar, en worden modulair gebouwd, zodat herplaatsing mogelijk is. Ook de parkeerplaatsen en verharding die dan niet meer nodig is, wordt verwijderd. De ruimte die hiermee vrijvalt, wordt toegevoegd aan het park. Hier kunnen trapveldjes, bloemenweides, bomen en dergelijk komen. Die precieze inrichting is nu nog niet bepaald, omdat daar naar onzes inziens beter over 45 jaar kan worden gedaan. Het is de bedoeling, en dat wordt momenteel anterieur uitgewerkt en vastgelegd, dat de gemeente het park / de openbare ruimte na 3 jaar overneemt.
GBM	1. Worden er nog extra wegen aangelegd om de verkeersbeweging te kunnen compenseren?	Nee dat is niet nodig gebleken.
PvdA-GroenLinks	1. In de samenvatting Ruimtelijke motivering Mintveld & Weihoef (BOPA) is onder de kop ‘Archeologie’ opgemerkt	Het aangehaalde Bestemmingsplan Parapluplan Archeologie is op 10 april 2025 vastgesteld en is 6 weken nadien dus medio mei in werking getreden.

	dat de gemeente oordeelt dat het aspect ‘Archeologie’ geen belemmering is voor de ontwikkeling. Dat is gebaseerd op een eerder onderzoek van Kooi en Verbeek uit 2009. In het bestemmingsplan Parapluplan Archeologie zijn echter 3 verschillende waarden opgenomen voor dit gebied (Archeologie 2, 4 en 7). Waarom is niet uitgegaan van deze regeling en onderzoeksverplichtingen?	Op 1 oktober 2024 is het Selectieadvies archeologische monumentenzorg Gemeente Meierijstad opgesteld. Dat is gebaseerd op het Archeologisch Bureauonderzoek van Den Ouden Bodac van 9 september 2024. Daarin is onderstaande selectieadvies opgenomen. Met het onderzoek van Bodac is voldaan aan de onderzoeksverplichting. **3.1 Selectieadvies Gemeente Meierijstad** Met dit rapport is de archeologische waarde van het plangebied voldoende vastgesteld. De gemeente Meierijstad keurt het onderzoeksrapport goed, maar gaat niet mee in het advies voor een proefsleuvenonderzoek. Het plangebied betreft hier een jonge heideontginning. Als gevolg van intensieve cultivatie is de kans op het aantreffen van voldoende intacte prehistorische (vuursteen)vindplaatsen gering. Deze marginale gebieden lagen buiten de oude cultuurgronden en boden voorafgaand aan de negentiende eeuwse ontginning geen geschikte vestigingscondities. Dit wordt ondersteund door de aanwezigheid van beekeerdgronden, welke gevormd worden onder natte omstandigheden. De ontginningshoeve De Weihof bevond zich in het uiterste zuidwesthoek van het terrein, in een gebied dat reeds is vrijgegeven op basis van eerder onderzoek. Op grond hiervan oordeelt de gemeente dat er onvoldoende aanleiding is voor nader archeologisch onderzoek en dat het gebied vrijgegeven kan worden, ten aanzien van archeologie, voor verdere ontwikkeling. Ondanks de uitkomsten van dit onderzoek is het altijd mogelijk dat tijdens grondwerkzaamheden onverwacht archeologische vondsten aan het licht komen. Het verdient daarom aanbeveling om de uitvoerder van de grondwerkzaamheden te wijzen op de plicht deze zogenoemde toevalsvondsten te melden bij de bevoegde overheid, zoals aangegeven in artikel 5.10 en 5.11 van de Erfgoedwet. De melding dient behalve bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) tevens plaats te vinden bij de gemeente Meierijstad.
	2. Het plan Mintveld komt in de buurt te liggen van het in ontwikkeling zijnde plan rondom Veghels Buiten. Daar is veel discussie (geweest) over de verkeersafwikkeling en de veiligheid voor met name fietsers. Hoe verhoudt zich dit plan tot het plan Mintveld? Hoe is rekening gehouden met de verkeersstromen van beide plannen?	Bij het verkeersonderzoek voor Mintveld is gebruik gemaakt van het Verkeersmodel. Hierin zijn alle bekende ontwikkelingen in de buurt / regio meegenomen, zo ook de plannen voor Veghel Buiten.
	3. In hoeverre is nu de afwikkeling via (een extra rotonde/afslag) de Udenseweg een afweging geweest?	Die is ook nu niet gewenst. Dat heeft te maken met de stroomfunctie van de Udenseweg. Een extra aansluiting zou een belemmering zijn op de doorstroming, en zou pas als mogelijkheid in beeld zijn gekomen als deze verkeerskundig gezien hoogstnoodzakelijk

		zou zijn. Dat is verre van aan de orde; uit het verkeersonderzoek blijkt dat het bestaande wegennet het verkeer kan afwikkelen.
	4. Pag. 3 van de samenvatting ruimtelijke motivering (bijlage 3). “De aandachtspunten op het gebied van verkeersveiligheid spelen in de huidige situatie en worden niet veroorzaakt door de ontwikkeling.” Welke aandachtspunten betreft het? Zijn er plannen om deze aandachtspunten op te lossen?	Zie graag de antwoorden op de vragen van het CDA bovenaan deze lijst. Er zijn inderdaad plannen om deze punten op te lossen, ongeacht de tijdlijn van de realisatie van Mintveld. Dit om de verkeersveiligheid hier verder te optimaliseren.