

Technische vragen raadsvergadering 27 juni 2024

Gewijzigde vaststelling bestemmingsplan en kwaliteitshandboek 'Veghels Buiten Noordoost		
Fractie	Vragen	Antwoorden
CDA	1. Wordt in het verkeersonderzoek ook alternatieve ontsluitingen meegenomen zoals een extra ontsluiting vanuit Erp ten noorden van het bestemmingsplan op de A50	Nee, een alternatieve ontsluiting wordt in het onderzoek niet meegenomen. Het betreft enkel onderzoek naar de herinrichting van de Erpseweg.
	2. De Heuvel is een sluiproute en er wordt hard gereden. Geeft het onderzoek hiervoor een oplossing en worden er nu al maatregelen genomen om de veiligheid te verbeteren en zo ja welke.	Uit verkeersonderzoek op de Heuvel blijkt niet dat de hoeveelheid verkeer ter plaatse boven de maximale richtintensiteit van 6000 motorvoertuigen per etmaal komt. De verkeersintensiteit tussen Melven en Erpseweg is ca 400 motorvoertuigen per etmaal. Vanaf het Lint worden enkele knips aangebracht om te voorkomen dat verkeer uit het nieuwe woongebied over het Melven, het Broek en de Heuvel rijdt. Slechts enkele woonbuurten met een beperkte verkeersgeneratie worden ontsloten over de genoemde wegen. De genoemde wegen kunnen deze verkeersgeneratie veilig afwikkelen.
	3. Welke wegen in de omgeving worden meegenomen in het onderzoek en hoe worden aangrenzende ondernemers zoals bv v d Linden meegenomen in dit onderzoek. Hoe wordt de veiligheid mbt afwikkeling vrachtverkeer en bouwverkeer gewaarborgd nu en straks. Is hiervoor een afwikkeling naar de Udenseweg bestudeerd en zo ja wat is het resultaat.	De Erpseweg en Udenseweg zijn meegenomen in het verkeersonderzoek van Veghels Buiten Noordoost. De aansluiting van Het Lint op de Udenseweg is onderdeel van Veghels Buiten Noordoost en wordt gedekt uit de grondexploitatie. Het gevraagde krediet betreft onderzoek naar herinrichting Erpseweg.

		Voor wat betreft de afwikkeling van vrachtverkeer en bouwverkeer wordt een faseringsplan gemaakt bij de uitvoeringsfase. Hierin kunnen afspraken worden opgenomen met aannemers over de afwikkeling van bouwverkeer. Bij de (her)inrichting van wegen en het gebied worden belanghebbenden betrokken, zoals dat gebruikelijk is bij dergelijke projecten.
	4. Vertragingen Erpseweg zijn onvermijdelijk geeft u aan. Is aan te geven met welke verkeersintensiteit we rekening moeten houden en welke vertraging dat gaat opleveren op de Rembrandtlaan.	Voor de beantwoording van deze vraag ten aanzien van de Erpseweg: zie antwoord op vraag 1 van HIER. In de Mobiliteitsstudie Veghels Buiten Noordoost is opgenomen dat de verkeersintensiteit op de Rembrandtlaan tussen Erpseweg en Stadhuisplein als gevolg van Veghels Buiten Noordoost toeneemt met 900 motorvoertuigen per etmaal. In de Mobiliteitsstudie Veghels Buiten Noordoost is opgenomen dat nader onderzoek nodig is naar de kruispunten Het Ven-Udenseweg, Udenseweg-Udenseweg, Udenseweg-Bundersweg-Het Lint. De verwachting is dat op deze kruispunten vertragingen ontstaan en/of aanvullende maatregelen op deze kruispunten wenselijk zijn bijvoorbeeld om de wachttijden voor de bussen te beperken. Het kruispunt Udenseweg-Bundersweg-Het Lint is in het kader van het bestemmingsplan Veghels Buiten Noordoost nader uitgewerkt. De resultaten zijn meegenomen in het bestemmingsplan Veghels Buiten Noordoost. Voor de route Corridor-Rembrandtlaan-

		Udenseweg wordt een verkeersstudie uitgevoerd. Naast ruimtelijke ontwikkelingen aan de as Corridor-Rembrandtlaan-Udenseweg zijn de plannen voor Bus Rapid Transit en doorfietsroute Veghel-Eindhoven aanleiding voor deze studie. De studie geeft inzicht in de huidige en toekomstige verkeersafwikkeling op de route. Het uiteindelijke doel is om te komen tot de juiste inrichting van de weg passend bij de functies van de weg voor fiets, bus en auto.
HIER	1. Uit het mobiliteitsonderzoek wat is uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan blijkt dat het merendeel van de kruispunten op de Erpseweg, ook zonder realisatie van Veghels Buiten Noordoost, knelt op het gebied van verkeersafwikkeling. Dat is de reden waarom dit geen onderdeel uitmaakt van het (bestemmings)plan Veghels Buiten Noordoost. Verkeersafwikkeling zelf zou geen probleem zijn, vertraging zou acceptabel zijn, maar het leidt in dit geval tot verkeersonveilige situaties. Waarom zou verkeersafwikkeling geen probleem zijn? Er is nu al sprake van een probleem en straks met + 1250 wordt de afwikkeling van verkeer een groter probleem. In het vervolgonderzoek dat zal komen ten behoeve van de Erpseweg welke verkeersoplossingen zullen dan de insteek hebben?	Algemeen geldt dat het steeds drukker wordt op het wegennet als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen en de autonome groei van het verkeer. We zien dat het autosysteem steeds meer vastloopt. We zien ook dat realisatie van meer wegcapaciteit vaak de aantrekking van extra verkeer betekent, waardoor vervolgens weer vertraging ontstaat en het weer vastloopt. De verkeersafwikkeling op de Erpseweg hangt nauw samen met die van de verkeersafwikkeling op de Rembrandtlaan, Udenseweg in Veghel, A50, N264 bij Uden en de wegen in Erp. Daarom wordt steeds meer de vraag gesteld in hoeverre we de knelpunten in de doorstroming voor de auto moeten oplossen. Binnen verkeersstudie is het accent verlegd van doorstroming naar multimodale (auto, openbaar vervoer en fiets) bereikbaarheid, verkeersveiligheid en gezondheid. Uit onderzoeken blijkt dat congestie op de wegen (ook in de spitsen) niet de kern van het bereikbaarheidsprobleem is. We zetten (daarom) in op een mobiliteitstransitie.

		In de Mobiliteitsstudie Veghels Buiten Noordoost is als aanbeveling opgenomen om nader onderzoek te doen naar de Erpseweg. Geadviseerd is om de kruispunten in samenhang met elkaar te bekijken en busvoorzieningen te treffen en een fietspad aan te leggen aan beide zijden van de Erpseweg tussen Heuvel en Rembrandtlaan. In een eerste onderzoek naar de verkeerssituatie op de Erpseweg is onderzocht in de “Verkeersstudie en ontwerp Erpseweg Veghel; analyse en advies inrichting Erpseweg” (Megaborn, 2023). Nagegaan is hoe het verkeer op een veilige manier afgewikkeld kan worden en het openbaar vervoer en fietsen wordt gestimuleerd. Dit onderzoek dient nader uitgewerkt te worden. Daarin wordt uiteraard ook gekeken naar wachttijden, intensiteiten en kruispuntoplossingen.
	2. Bij het realiseren van woningen met een geurnorm van 5 ouE/m³ is sprake van een belemmering in de maximale planologische mogelijkheden van de veehouderij aan Erpseweg 5. Bij een eventuele uitbreiding van deze veehouderij brengt met zich dat je dan boven de grens zit van 5 ouE/m³. Wat voor gezondheidsrisico's neemt dit met zich mee voor de omwonenden? Wordt op voorhand al aangegeven dat uitbreiding van de bestaande veehouderijen op slot gaan?	Het plan vormt geen belemmering voor de maximale planologische mogelijkheden. Verdere uitbreiding van de veehouderij was al niet reëel. De aanwezige veehouderij heeft een bouwvlak van 1,43 ha en is provinciaal begrensd op maximaal 1,5 ha. De gronden richting de woningbouw (direct achter het bedrijf) zijn in eigendom van bouwbedrijf van de Ven. Er zijn nu dus al geen uitbreidingsmogelijkheden meer voor het bedrijf. Om te voorkomen dat geurgevoelige objecten worden opgericht binnen de geurcontour van 5 ouE/m³ van de veehouderij aan Erpseweg 5 is een gebiedsaanduiding

		'milieuzone – geur' opgenomen in het bestemmingsplan. Bij de afweging en in het onderzoek in het bestemmingsplan is betrokken dat de vergunde maar nog niet gerealiseerde bouwplannen van de betreffende veehouderij het uitgangspunt zijn. De contour van 5 ouE/m³ op basis van deze uitgangspunten is in het bestemmingsplan vastgelegd. De gezondheidsrisico's zijn afgewogen en aanvaardbaar bevonden voor dit type gebied. Verder moet de veehouderij voldoen aan de norm van 5 ouE/m³, dus een overschrijding daarvan kan ook in de toekomst niet aan de orde zijn. Deze norm is geborgd in de gebiedsgerichte geurverordening die in november 2023 is vastgesteld door de gemeenteraad.
	3. Uit de adviesbrief van de GGD op het geuronderzoek blijkt dat op de hoogst belaste locaties (TP02 en TP03) wordt niet aan de gezondheidkundige advieswaarde voor de voorgrondgeurbelasting voor woningen in de bebouwde kom (2 OU/m³) voldaan. Evenmin wordt op TP03 voldaan aan de gezondheidkundige advieswaarde voor de achtergrondgeurbelasting (5 OU/m³). Wanneer de geurbelasting boven de gezondheidkundige advieswaarde ligt, ligt het percentage geurgehinderden op grond van het onderzoek van Geelen e.a. boven het vanuit gezondheid als maximum gehanteerde percentage van 12% voor een woonkern. Daarnaast ligt in de directe nabijheid van de varkenshouderij aan de Erpseweg 5 ook een grotere melkrundveehouderij. Deze veehouderij is, evenals de paardenhouderij aan de Erpseweg 8, niet in de berekening van de achtergrondgeurbelasting meegenomen omdat voor dergelijke dieren geen geuremissiefactor wordt gehanteerd. De daadwerkelijke	Bij de vaststelling van de "gebiedsgerichte geurverordening Veghels Buiten" heeft de raad bepaalt dat de maximale waarde voor de geurbelasting van een veehouderij op een geurgevoelig object 5 ouE/m³ mag bedragen. Er wordt in het bestemmingsplan geen woningbouw mogelijk gemaakt binnen de zone waarbij de geurbelasting hoger is dan 5 ouE/m³, dat is op de verbeelding geregeld via de 'milieuzone - geur' en in artikel 23.6 van de regels. Op deze plekken kunnen wel openbare voorzieningen zoals parkeren, groen en waterberging binnen het woongebied aangelegd worden. Ter plaatse van toetspunt TP03 is geen

	achtergrondgeurbelasting en daarmee gepaard gaande ernstige hinder ligt daarmee mogelijk iets hoger dan berekend. In hoeverre zijn de adviezen ten aanzien van de gezondheid van de GGD doorgevoerd in de plannen?	geurgevoelig object mogelijk vanwege bovengenoemde gebiedsaanduiding.
Lokaal	1. Op basis van 'een overzicht van relevante richtafstanden en of desbetreffende bedrijven mogelijk belemmering vormen voor de realisatie van woningen/clusters in het bestemmingsplan' (Bijlage 1c. B07 BMZ VBNO -v05- inclusief bijlages) is de conclusie getrokken dat nadere onderzoeken kunnen worden ingesteld of kunnen er wijzigingen worden voorgenomen met betrekking tot het aanpassen van het plan (pagina 21). Voorbeelden van bedrijven waarom het gaat zijn Van der Linden, Zutphen FA Van Autosloperij en Erpseweg 11. Hierover wordt gezegd dat nader onderzoek gedaan moet worden naar het aspect "geluid" en zal moeten worden aangetoond dat m.b.t. dit aspect geen sprake is van belemmering en bij de woningen het woon- en leefklimaat acceptabel is. Vraag is of dergelijke onderzoeken al zijn ingesteld of plannen zijn voor wijzigingen van het bestemmingsplan? En is hierbij de continuïteit gewaarborgd van de bedrijven waarbij nader onderzoek gedaan moet worden naar het aspect "geluid"?	Er is een akoestisch onderzoek industrielawaai uitgevoerd (bijlage 8 bij het bestemmingsplan) naar aanleiding van de bevindingen uit het onderzoek bedrijven en milieuzonering Veghels Buiten Noordoost (bijlage 1c B07 BMZ). Daarin zijn 5 omliggende bedrijven beschouwd: Udenseweg 5A, Udenseweg 11, Erpseweg 11, De Stad 11 en Blankenburg 2. In par. 4.4.2.2 van de plantoelichting zijn de onderzoeksresultaten nader beschouwd. Hieruit komt naar voren dat er enkele zones binnen het plangebied zijn, waar geluid een aandachtspunt vormt zonder nadere maatregelen/voorschriften. Voor die gebieden zijn in het bestemmingsplan specifieke regels gesteld (zones met de aanduiding 'Milieuzone - aandachtsgebied geluid industrie') om te waarborgen dat er enerzijds sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en anderzijds dat er geen beperkingen voor de betreffende omliggende bedrijven optreden. Binnen die zones mogen in principe géén (gedeeltes van) geluidsgevoelige objecten opgericht worden, tenzij op het moment van vergunningverlening aangetoond wordt dat dit akoestisch verantwoord is. Dat kan door aanpassing van de betreffende woningen of door het nemen van overdrachtsmaatregelen

		(geluidwering tussen het bedrijf en woningen). Dit is opgenomen in artikelen 23.1 en 23.2 van de regels. Op deze plekken kunnen wel zonder meer de niet-geluidsgevoelige openbare voorzieningen zoals parkeren, groen en waterberging binnen het woongebied aangelegd worden.
	2. Ziet Lokaal het juist in de Regiekaart (Bijlage 1c. Bo1_regiekaart_def_20240502) dat de Meccadamweg een verharde verkeersweg wordt en deze dan ook aansluit op de Udenseweg?	Nee, dit is niet correct. De grijze kleur betekent dat de weg een verkeersbestemming heeft en zegt niks over de verharding van de weg. Er zijn geen wijzigingen voorzien voor de Meccadamweg in dit bestemmingsplan.
	3. Wat wordt verstaan onder het onderzoek doen van de Erpseweg waar €200.000 euro voor is vrijgemaakt? Wat wordt precies onderzocht? De mogelijkheden om de veiligheid te waarborgen op deze weg of ook de verkeersafwikkeling?	Zie antwoord op vraag 1 van HIER. De focus ligt op verkeersveiligheid voor het autoverkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer. Verkeersveiligheid heeft wel samenhang met verkeersafwikkeling. Het onderzoek richt zich op veilige kruispuntoplossingen en veilige fiets- en openbaar vervoervoorzieningen. Het budget is nodig voor een integrale uitwerking van het eerste (verkeers)onderzoek en vervolgens het bovengrondse en ondergrondse ontwerp van de weg.
GBM	1. Kan het college concreet aangeven of inhoud wordt gegeven aan het uitgangspunt natuurinclusief bouwen. Zo ja, op welke wijze en met welke concrete voorschriften?	Er zijn in het bestemmingsplan geen specifieke regels of voorschriften opgenomen over natuurinclusief bouwen. De opzet van het plan (woonbuurten in een groene, landelijke omgeving) geeft op zichzelf al een invulling aan natuurinclusief bouwen. Concreet houdt dit in dat er in de zogeheten 'Groene Mal' van Veghels Buiten diverse inrichtingsmaatregelen worden getroffen waarbij

		rekening wordt gehouden met landschapsontwikkeling, biodiversiteit, klimaatadaptatie e.d. Voorbeelden hiervan zijn de aanplant van nieuwe bospercelen, inrichtingsmaatregelen ten behoeve van dieren zoals de das en vleermuizen, aanleg van waterberging waarbij ook rekening wordt gehouden met ecologie en het gebruik van diverse beplantingssoorten die een positief effect hebben op biodiversiteit. Daarnaast is in het kwaliteitshandboek opgenomen dat voor de inrichting van de openbare ruimte binnen buurten het principe 'groen, tenzij' geldt. Dit betekent dat de openbare ruimte binnen de buurten zo veel mogelijk groen wordt toegevoegd ten behoeve van klimaatadaptatie en het tegengaan van hittestress. Voor wat betreft de woningen zelf is in het kwaliteitshandboek (als toetsingskader) opgenomen dat er duurzame en natuurlijke materialen moeten worden toegepast en dat de materialen moeten passen bij een natuurlijk kleurenpalet. Bij de uitgifte van gronden door middel van tenderen kunnen er eventueel nog aanvullende specifieke eisen worden gesteld ten aanzien van natuurinclusief bouwen.
Hart	1. Bijlage 1b: Op pagina 30 staat: 'Het is mogelijk in de toekomst te stijgen naar 35% sociale huur, zodat het plan voldoet aan de inspanningsverplichting die is opgenomen in de woondeal'. Wat wordt er gedaan om aan deze inspanningsverplichting te voldoen?	Eerder werd oorspronkelijk uitgegaan van 25% sociale huur, conform de huidige woonvisie. Het uitgangspunt ten aanzien van de woningbouwprogrammering voor Veghels Buiten Noordoost is dat er wordt aangesloten bij de thans geldende woonvisie, de nieuwe woonzorgvisie en de woondeal. Daarin is een percentage van 30% sociale huur opgenomen. Daarmee is ook

		rekening gehouden in het bestemmingsplan en de grondexploitatie. In de woondeal is geen inspanningsverplichting van 35% opgenomen, dus dit betreft een tekstuele omissie in de toelichting van het bestemmingsplan voor wat betreft het opgenomen percentage. In theorie is het echter uiteraard altijd mogelijk om dit percentage te realiseren, maar heeft dit wel forse (financiële) consequenties en wordt daar niet actief op gestuurd.
	2. Bijlage 1c, 'Woonladder Veghels Buiten 20240426', pagina 5: 'In de gemeente blijkt dat op dit moment sprake is van veel 'scheefwoners', waarbij huishoudens met een midden of hoger inkomen in sociale huurwoningen wonen. Door woningen te bouwen voor deze doelgroep kunnen zij doorstromen en worden de sociale huurwoningen niet langer bezet door een groep voor wie dit eigenlijk niet bedoeld is'. Worden er concrete acties ondernomen om deze doorstroom daadwerkelijk te realiseren? Zo ja welke? Zo nee: waarom niet?	Juist door in Veghels Buiten Noordoost te bouwen voor deze doelgroep wordt getracht om het scheefwonen te verminderen en mensen in deze groep de mogelijkheid te bieden om een volgende stap op de woningmarkt te maken. Overige acties op dit gebied staan los van de vaststelling van het bestemmingsplan Veghels Buiten Noordoost. NB, ter informatie: in de woonzorgvisie is opgenomen dat er een "Integraal actieplan doorstroming" wordt opgesteld. Deze is geagendeerd voor de raad van september 2024.
	3. In bijlage 1c ('B05 Mobiliteitsstudie Veghels Buiten Noordoost_Geredigeerd), hoofdstuk 2.8 staat dat in dit plangebied vooral inzet wordt op het voorkomen van de tweede auto. Hoe?	Er zal zoveel mogelijk worden ingezet op goede voorzieningen en directe infrastructuur voor langzaam verkeer. Dit zodat fietsers en voetgangers directe en snelle verbindingen hebben van- en naar het gebied, en de auto indirect door het gebied moet via het Lint. Ook wordt ingezet op het clusteren van parkeerplaatsen op enige loopafstand van de woning zodat mensen makkelijker de fiets dan de auto kunnen

		gebruiken voor korte afstandsverplaatsingen. Daarnaast worden ook eventuele mogelijkheden voor deelmobiliteit bekeken bij de verdere planvorming.
--	--	---