Raadsvoorstel

Zaaknummer: 23088-2025

Onderwerp:	Omklap N605 Volkel (incl. aansluiting N264-Industrielaan en N264-Zeelandsedijk)

Auteur	:	Robin Aerts
Domein/team	:	Ruimte / Civiele techniek
E-mail	:	Robin.Aerts@gemeentemaashorst.nl
Port.	:	F.J.M. van Lankvelt

Effect op de begroting

☒Ja ☐Nee

Onderwerp

Omklap N605 Volkel (incl. aansluiting N264-Industrielaan en N264-Zeelandsedijk)

Voorstel

1. Door te gaan van de planstudiefase naar de realisatiefase met het project Omklap N605 Volkel (='go'!);
2. Het conceptontwerp, inclusief de fietstunnel Heikantsepad maar exclusief de fietstunnel Wilgenstraat, als basis te nemen voor het benodigde aanvullend krediet;
3. Het conceptontwerp als autonome ontwikkeling op te nemen in de kadernota 2026-2029, inclusief de benodigde financiële middelen;

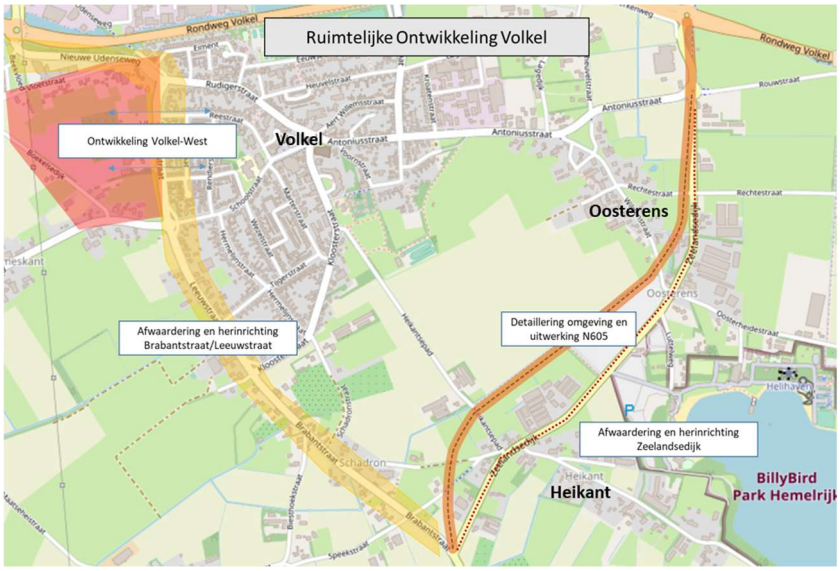
Inleiding

In 2019 zijn we begonnen met het plannen van de verlegging van de N605 naar de oostkant van Volkel. De huidige weg zorgt ervoor dat het dorp niet verder kan groeien en geeft overlast voor de mensen die langs de weg wonen. In 2021 is er door de raad van de voormalige gemeente Uden besloten (agendapunt 7a) om het voorkeurs*alternatief* (alternatief C) verder uit te werken tot een voorkeurs*variant* tijdens de planstudiefase. In 2024 zijn er in de intentieverklaring N605 Volkel (bijlage 1) met de provincie Noord-Brabant afspraken vastgelegd rondom de planstudie. In de intentieverklaring N605 Volkel met de provincie Noord-Brabant is vastgelegd dat er aan het einde van de planstudie een go/no go-moment komt om te beslissen of het plan verder gaat naar de realisatie. Omdat het een substantiële opgave is qua financiën wordt de raad gevraagd deze beslissing te nemen.

In het conceptontwerp (bijlage 2) zijn twee fietstunnels opgenomen. Het betreft een fietstunnel bij het Heikantsepad en een fietstunnel bij de Wilgenstraat. De fietstunnel Heikantsepad is daarbij de belangrijkste kruisende verbinding omdat dit de logische verbinding is voor fietsers tussen Uden/Volkel en Heikant, zowel recreatief als voor scholieren. De provincie heeft aangegeven niet bij te dragen aan de tweede fietstunnel bij de Wilgenstraat. Dit komt doordat de tunnel niet binnen het budget past, verkeerskundig niet noodzakelijk is en beperkte toegevoegde waarde heeft voor de leefbaarheid vanwege de korte omrijd-afstanden. Na besluitvorming over de scope

door gemeente Maashorst moeten het ontwerp en bijbehorende rapporten nog definitief gemaakt te worden.

Door tijdige besluitvorming over de scope van het project kan het conceptomgevingsplan omklap N605 Volkel, inclusief het ontwerp en de milieueffectrapportage (MER), in 2025 ter inzage gelegd worden (zie ook paragraaf Vervolg, 'Ter inzagelegging'). Dit is nodig omdat we voor dit conceptomgevingsplan gebruik maken van de tot 1 januari 2026 geldende Tijdelijke alternatieve maatregel (TAM) Omgevingsplan via IMRO. Als we dit niet halen is het onzeker of het project in wat voor vorm dan ook door kan gaan omdat er vooralsnog geen andere mogelijkheden zijn om het Omgevingsplan te wijzigen.



Beoogd effect
Duidelijkheid over de scope van het ontwerp van de N605 waarmee we de planstudiefase afronden en de realisatiefase starten. Daarbij hoort ook zekerheid over de beschikbaarheid van voldoende middelen om dit ontwerp te kunnen realiseren en beheren.

Argumenten
1.1 De urgentie voor dit project is ongewijzigd
De huidige N605 wordt door de omgeving ervaren als een verbinding die overlast geeft aan de leefomgeving. Daarnaast beperkt de weg huidige verkeerssituatie de verdere ruimtelijke ontwikkeling van Volkel. Door de weg te verleggen, vermindert de overlast en ontstaat er ruimte voor nieuwe woningen, zoals in het project Niemeskant waarbinnen totaal 186 woningen worden gerealiseerd. Dit draagt bij aan de groei van Volkel en een betere balans tussen verkeer en leefomgeving.

2.1 Het ontwerp met één tunnel was de basis voor de planstudie
In de voorkeursvariant is uitgegaan van 1 fietstunnel. Op basis daarvan zijn afspraken gemaakt met de provincie Noord-Brabant. Mits passend binnen het taakstellend budget zou er ruimte zijn om ook te spreken over het opnemen van een tweede fietstunnel in het ontwerp. Er bleek met de laatste raming echter dat er geen financieel restruimte is binnen het taakstellend budget om een

tweede fietstunnel in de Wilgenstraat op te nemen in de scope. Deze zou dan volledig voor rekening komen van de gemeente Maashorst.

2.2 Er is geen noodzaak voor de fietstunnel Wilgenstraat
De adviseurs verkeer en planologie van de gemeente zien geen reden voor de aanleg van de tweede fietstunnel Wilgenstraat. Met het aanleggen van de fietstunnel Heikantsepad wordt er al veel waarde toegevoegd voor de leefbaarheid in het gebied. Verder is de reistijd via de Antoniusstraat en Zeelandsedijk dusdanig kort, slechts een paar minuten, dat dit verkeerskundig niet nodig. Er zijn namelijk goede andere routes om inwoners met elkaar te verbinden. Dat is ook de belangrijkste reden dat de provincie Noord-Brabant niet wil meebetalen.

2.3 Een fietstunnel Wilgenstraat is een hoge investering voor een beperkt aantal inwoners
De aanleg van de tweede fietstunnel Wilgenstraat kost ongeveer 9 miljoen euro (prijspeil 2029). Helaas zijn er onvoldoende middelen beschikbaar passend binnen het afgesproken nieuw-voor-oud principe. Het budget zou dan grotendeels uit de algemene middelen van de gemeente moeten komen, die al onder druk staan. Dit is een substantiële hoeveelheid geld die ook kan worden besteed aan andere projecten die meer inwoners bereiken dan vooral de inwoners van Oosterens en de directe omgeving van die kern.

3.1 Door het op te nemen in de kadernota zijn de benodigde middelen duurzaam geborgd
De realisatiekosten voor het project zijn gestegen, met name vanwege hogere indexatie dan verwacht (zie ook argument 4.1 en paragraaf Financiën). Het is niet ongebruikelijk om deze kosten ad € 2.720.000,- als autonome ontwikkeling op te nemen in de kadernota 2026-2029. Des te meer omdat ontwerp optimalisaties niet meer mogelijk zijn vanwege het strakke tijdspad voor ter inzagelegging van het conceptomgevingsplan omklap N605 Volkel in 2025 (zie paragraaf Vervolg). Deze zouden ook niet wenselijk zijn omdat er vanuit het proces rondom participatie in nauwe samenspraak gekozen is voor de betreffende ontwerpinvulling.

3.2 De middelen zijn nodig om de nieuwe weg met één fietstunnel te kunnen realiseren
Kosten worden geraamd op basis van een prijspeil. De vorige raming was gebaseerd op prijspeil 2027, het toen verwachtte jaar voor start realisatie. De huidige raming is gebaseerd op het geactualiseerde realisatiejaar 2029. Deze actualisatie was onder andere nodig vanwege de aanvullende benodigde stikstofberekeningen door veranderende regelgeving. Daarnaast is in deze raming de sterk gestegen realisatiekosten van de afgelopen jaren verwerkt. Bovendien kan er, naar mate het ontwerp meer gedetailleerd wordt, preciezer worden geraamd. In de huidige raming is daar gebruik van gemaakt.

3.3 De bij het conceptontwerp horende kostenraming is realistisch
Hoewel het definitieve ontwerp pas bij vrijgave van de ruimtelijke plannen beschikbaar is geeft het huidige plan al een realistisch beeld van de kosten. Omdat er bij vrijgave een politiek gedragen plan moet zijn moet er nu al zekerheid zijn over de (financiële) haalbaarheid van het plan.

Kanttekeningen
1.1 Toekomstige aanpassing van regelgeving rondom stikstof kan alsnog een ‘no go’ voor het project betekenen
In december 2024 heeft de Raad van State besloten dat stikstofcompensatie niet meer intern mag worden gesaldeerd in de voortoets. Voor de N605 wordt nu een stikstofdepositie van 0,00 mol/ha/j berekend, zonder interne saldering van landbouwgronden, maar wel met interne saldering voor het verkeer dat van het oude naar het nieuwe tracé verplaatst wordt. Het is nog

niet duidelijk of dit verplaatste verkeer intern gesaldeerd mag worden. Als de Raad van State voor de vaststelling van het omgevingsplan een negatief besluit neemt, of als uit andere rechtszaken blijkt dat dit niet mag (jurisprudentie), kan het project niet doorgaan met het huidige tracé.

1.2 Doorgaan betekent ook dat er kosten gemaakt worden
Zodra er wordt ingestemd met de voortzetting van het project, is er geen weg meer terug. Het go/no-go-moment is de laatste kans om het project te beëindigen zonder aanzienlijke extra kosten. Enkel het gemeentelijke aandeel voor de planstudiekosten dient dan afgerekend te worden. De uitvoeringsovereenkomst (zie paragraaf Vervolg), die rondom de start van de fase voorbereiding realisatiefase wordt gesloten, zal bepalingen bevatten over het vergoeden van gemaakte kosten als een partij zich tussentijds alsnog terugtrekt uit het project.

2.1 Het ontwerp is nog niet definitief
Het ontwerp waarop de raming gebaseerd is betreft een conceptontwerp. Dat houdt in dat er aanpassingen in het definitief ontwerp kunnen zitten welke doorwerken in de raming. Zo is de fietstunnel Heikantsepad geraamd op basis van kengetallen, en nog niet op basis van een ontwerp.

2.2 *De fietstunnel Wilgenstraat is een sterke wens vanuit de omgeving*
In de voorkeursvariant is uitgegaan van één fietstunnel. Dat is de fietstunnel Heikantsepad. Op basis daarvan zijn afspraken gemaakt met de provincie. Vanuit de participatie is de sterke wens uitgesproken voor een tweede fietstunnel bij de Wilgenstraat. Door de weg wordt het buurtschap Oosterens in twee delen opgeknipt wat door een fietstunnel enigszins gecompenseerd zou worden.

3.1 Het conceptontwerp dient nog aangepast te worden
Het conceptontwerp bevat momenteel zowel een fietstunnel Heikantsepad als een fietstunnel Wilgenstraat. De fietstunnel Wilgenstraat dient nog verwijderd te worden uit het ontwerp, waarmee rekening is gehouden in de planning. De provincie heeft aangegeven niet mee te betalen aan de fietstunnel Wilgenstraat omdat deze verkeerskundig niet noodzakelijk is én omdat deze niet binnen het taakstellend budget past. De volledige investeringskosten zijn helaas te hoog voor de gemeente om voor eigen rekening te kunnen nemen.

3.2 Onze begroting is niet alle jaren structureel sluitend
Ons uitgangspunt is voor alle jaren een structureel sluitende begroting. Dat is momenteel niet het geval. De Bestuursrapportage 2024 laat de volgende ontwikkeling zien:

(Bedragen x € 1.000, V= voordeel, N= Nadeel)

	2025	2026	2027	2028	2029
Saldo meerjarenbegroting 2024 - 2029	V 868	N 9.577	N 5.273	N 4.634	N 4.634

Dit is uiteraard een moment opname maar wél de huidige stand van zaken en daar moeten we naar handelen. Er is dus in ons financieel meerjarenbeeld geen dekking voor voorstellen met structurele financiële gevolgen die betrekking hebben op de jaren 2026, 2027, 2028 en 2029.

Mocht de raad instemmen met dit voorstel dan zal er bij het opstellen van de kadernota 2026-2029 extra dekking gezocht moeten worden in een combinatie van;

- Herijking bestaand beleid, oftewel andere zaken niet meer doen
- Bezuinigingen, oftewel het concreet stoppen met activiteiten

- De inzet van onze algemene reserve als structureel dekkingsmiddel
- Belastingverhoging voor onze inwoners, bedrijven en gasten.

3.3 Daadwerkelijke kosten voor de nieuwe weg, incl. fietstunnel Heikantsepad, kunnen wijzigen
De kostenraming is gebaseerd op het conceptontwerp, excl. de tunnel Wilgenstraat. Daarbij is ontworpen en geraamd op basis van tot een bepaald detailniveau uitgewerkt ontwerp. In de fase voorbereiding realisatie wordt het ontwerp nader gedetailleerd en de kostenraming bijgesteld. De huidige raming heeft een bandbreedte van 20% bij een trefzekerheid van 70%. Dit houdt in dat de kans 70% is dat de totale kosten van het project binnen de bandbreedte van 20% meer en 20% minder van de huidige raming vallen.

Financiën
De kostenraming voor de investeringskosten, van eind 2024, valt hoger uit dan het taakstellend budget van 27 miljoen euro (prijspeil 2027). De reden voor de stijging van het benodigd budget is tweeledig. Enerzijds is dit vanwege het verschuiven van de start realisatie mijlpaal naar 2029. Daardoor weegt de indexatie zwaarder door. Anderzijds is de prijsstijging voor de indexatie hoger dan verwacht. Dit komt omdat het indexatiepercentage is gebaseerd op de afgelopen 5 jaar, waarin de prijzen sterk stegen door onder andere corona en de oorlog in Oekraïne.

De kostenraming is opgesteld op basis van het conceptontwerp van de voorkeursvariant. Die omvat ook twee kruisingen op de N264, namelijk de kruising N264-Zeelandsedijk en de kruising N264-Industrielaan. Naast de investeringskosten zijn er ook planstudiekosten, apparaatskosten en beheer-en onderhoudskosten voor de fietstunnels. De investeringskosten en planstudiekosten worden volgens een 50/50 verhouding gedragen door de Provincie Noord-Brabant en de gemeente Maashorst.

Het totale benodigde budget voor de gemeente bedraagt € 16.495.000,-. Dat is inclusief € 600.000,- voor de planstudiekosten en € 500.000,- aan apparaatskosten. We hebben reeds € 13.775.000,- beschikbaar. Er is dus een aanvullend krediet benodigd van € 2.720.000,- in 2029. De hieruit voortvloeiende kapitaallasten bedragen in 2029 € 12.000 en in 2030 en verder € 92.000. De jaarschijven 2030 en verder vallen buiten de scope van de kadernota 2026-2029 waardoor de op te nemen autonome ontwikkelingen € 12.000 bedraagt in 2029.

Daarnaast is voor onderhoud van de fietstunnel Heikantsepad vanaf 2030 € 5.200 per jaar benodigd. Dit valt echter buiten de scope van de kadernota 2026-2029.

Duurzaamheid
Het welzijn en de gezondheid, Global Goal 3, van de inwoners van Volkel verbeteren doordat de N605 (Brabantstraat/Leeuwstraat) wordt verlegd naar het westen van het dorp. Het project zorgt er ook voor dat de infrastructuur in en rond Volkel duurzaam blijft, wat goed is voor de industrie en innovatie in het gebied. Dit past binnen Global Goal 9. In dit project werkt de gemeente samen met de provincie Noord-Brabant en andere betrokkenen in het gebied. Dit is een samenwerking, die past bij Global Goal 17 – Partnerschap om doelen te bereiken.

Participatie
Het conceptontwerp van de N605 is gepresenteerd en besproken met omwonenden en de leden van de klankbordgroep. Er hebben in december 2023, maart en juni 2024 informatiebijeenkomsten plaatsgevonden waarin de opgenomen oplossingen werden besproken. Daarna zijn er nog verdere gesprekken gevoerd met omwonenden van Heikant en Oosterens. Voor het conceptontwerp is er in principe draagvlak bij omwonenden, de gemeente en de provincie. Maar er is zeker ook

weerstand. In de planning is er daarom rekening gehouden met proceduretijd tot aan de Raad van State.

Communicatie
Na het besluit in de raad wordt er in juni een nieuwsbrief gestuurd namens de projectorganisatie van de N605. Deze nieuwsbrief komt twee keer per jaar uit, in overleg met de communicatieadviseur van het project. In de nieuwsbrief worden alle geabonneerden op de hoogte gebracht van de genomen besluiten.

Vervolg
Ter inzagelegging
Na het besluit van de raad in mei worden alle documenten die bij het conceptomgevingsplan omklap N605 Volkel horen, zoals het definitieve ontwerp en de milieueffectrapportage (MER), compleet gemaakt. Daarvoor is de tijdspanne van juni tot september benodigd en opgenomen in de planning van het ingenieursbureau. Als alles is verwerkt kan het conceptomgevingsplan ter inzage worden gelegd. Die stukken worden naar verwachting in oktober bij het college geagendeerd ter besluitvorming. De ter inzagelegging van het conceptomgevingsplan zou dan in oktober of november zijn.

Uitvoeringsovereenkomst
De afspraken over de kosten worden vastgelegd in een uitvoeringsovereenkomst met de provincie. Deze afspraken worden vastgelegd door het college, naar verwachting eind dit jaar of begin volgend jaar. Erna wordt uw raad weer geïnformeerd.

Raakvlakprojecten
Vanwege de omklap N605 Volkel zijn er diverse andere opgaven die een plek dienen te krijgen. Deze vallen buiten de scope van het project N605. De volgende opgaven staan op de lijst van projecten die nog geprioriteerd dienen te worden voor het uitvoeringsprogramma mobiliteit:

- *Herinrichting Brabantstraat-Leeuwstraat*: Nodig om de oude verbinding autoluw te maken na realisatie N605 (streven is gelijktijdig gereed zijn met de N605, conform raadsbesluit september 2021);
- *Afwaardering Zeelandsedijk*: De snelheidslimiet verlagen waar mogelijk, met behoud van de vrij liggende fietsverbinding (motie n.a.v. raadsbesluit september 2021);
- *Herinrichting Rouwstraat*: Herprofilering mits nodig om verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren (motie n.a.v. raadsbesluit september 2021);
- *Doortrekken N605 ten noorden van N264*: Verkennen nut & noodzaak vanwege routering verkeer bij aanpassingen N605.

Bijlagen die onderdeel uitmaken van het besluit
- Bijlage 2.1: Conceptontwerp N605 v 2.0 (zie Inleiding)
- Bijlage 2.2: Conceptontwerp kruising Industrielaan v 2.0 (zie Inleiding)

Bijlagen ter informatie
- Bijlage 1: Intentieverklaring N605 d.d. 23 januari 2024 (zie Inleiding)

Uden, 1 april 2025

Burgemeester en wethouders van gemeente Maashorst,

de secretaris,	de burgemeester,
J.A.G.M. van Aaken	J.A. van der Pas