Vragen & antwoorden Omklap N605
N.a.v. raadsinformatieavond – 11 juni 2025

Opgesteld door: [redacted]
Versie: 16-06-2025

Vragen tijdens de raadsinformatieavond die ter plekke nog niet van antwoord voorzien waren:

1. *Wat kost een VRI meer/minder t.o.v. een rotonde?*
   In het algemeen heeft een VRI (kruising met verkeerslichten) hogere investeringskosten dan een rotonde. Dat is hier naar verwachting ook het geval omdat de rotondes een relatief beperkte diameter hebben. Het verschil is erg afhankelijk van de specifieke situatie als gevolg van ruimtebeslag/inpassing, kabels en leidingen etc. Het meest relevante verschil betreft echter de beheerkosten: die zijn bij een VRI substantieel hoger omdat de VRI onderhoud vraagt, verkeerskundig beheerd moet worden en een beperkte levensduur heeft. Verder geldt dat VRI's en rotondes niet alleen op basis van kostenoverwegingen uitwisselbaar zijn. De oplossingen horen bij de betreffende wegcategorieën en verkeersintensiteiten wat samenhangt met optimale verkeersveiligheid.

2. *Waarom zit in de rotonde Brabantstraat geen knik / 'zigzag' in het fietspad ter plaatse van de opstelruimte tussen twee rijstroken?*
   Dit heeft met de overzichtelijkheid van de situatie te maken. Voor een veilige fietsoversteek bij een rotonde is een knik maar in beperkte gevallen van toegevoegde waarde. Bij beperkt zicht en grote kans op regelmatige filevorming zorgt de knik ervoor dat de fietser verplicht wordt afgeremd zodat deze meer tijd heeft om het volgende deel van de oversteek te kunnen inschatten. In het huidige ontwerp is het zicht goed en uit de modelstudies komt dat de kans op filevorming laag is.

   Bij de rotonde Rouwstraat wordt in de afronding van het wegontwerp nog beschouwd of de knik daar van toegevoegde waarde is. De fietser moet nu in een kleine ruimte twee haakse bochten maken. Dat is lang niet voor iedereen heel gemakkelijk en kan zorgen voor valpartijen. Bovendien kunnen deze bijzondere manoeuvres ervoor zorgen dat de aandacht gaat naar het sturen en niet meer naar het uitkijken bij de oversteek. Bij deze rotonde Rouwstraat is tot nu toe een knik toegevoegd na afstemming met de omgeving (bezorgde ouders schoolgaande kinderen en fietsbond).

3. *Was een parallelweg tussen Heikantsepad en Zandstraat een toezegging? Dit ten behoeve van de ontsluiting van landbouwverkeer.*
   Een parallelweg op deze locatie was onderdeel van het concept ontwerp behorende bij de besluitvorming voor het voorkeurstracé in de raad van 2021. Erna is het participatieproces nog verder doorgelopen. Vanuit dat proces bleek dat het zeer onwenselijk was om deze verbinding te realiseren. Omdat de hoeveelheid landbouwverkeer over de Heikantsepad relatief laag is, is die wens vanuit stakeholders dan ook gehonoreerd. Deze keuze is bekrachtigd in de stuurgroep van het project in april

2024. Vanaf dat moment is er in alle gedeelde tekeningen van concept ontwerpen of landschapsplan geen sprake meer geweest van een parallelweg op die locatie.

4. *Is de aansluiting van Beekvloet op de Nieuwe Udenseweg voldoende veilig?*
   Uit de beschikbare data over snelheden en ongevallen blijkt niet dat er sprake is van een gevaarlijke plek. De snelheid in de bocht ligt rond het geldende maximum en vanaf 2014 zijn er maar 2 geregistreerde ongevallen. In het ontwerp voor de aangepaste kruising is er meer ruimte gemaakt om op te kunnen stellen en met het afwaarderen van de bestaande route N605 zal het veel rustiger worden.

5. *Waarom wordt de aansluiting Beekvloed niet meegenomen in de VRI van de kruising Nieuwe Udenseweg-N264 (voorbeeld is de Veldmolenweg)?*
   Het meenemen van de aansluiting in de VRI is niet nodig omdat de aangepaste kruising meer opstelruimte bevat én omdat de Nieuwe Udenseweg straks een lagere verkeersintensiteit heeft. Het toevoegen van de afslag in de VRI zou het hele kruispunt heel complex maken om te regelen. Bovendien zorgt de extra afslag in dat geval voor langere wachttijden. Dat gaat ten koste van de doorstroming en is ook daarom niet wenselijk.
   Er zijn een aantal grote verschillen met de aansluiting Velmolenweg. De Velmolenweg wordt namelijk ook gebruikt door fietsers en voetgangers. Door aanwezigheid van bushaltes en de supermarkt in de buurt is deze kruising veel complexer dan de Beekvloet, waar alleen autoverkeer gebruik van mag maken.

6. *Is er sprake van een ononderbroken zichtlijn in de fietstunnel Heikantsepad?*
   De fietstunnel heeft bij de westelijke helling de tunnel in een lichte bocht om het verloop van het Heikantsepad (waarin die bocht ook zit) te volgen. Op die manier worden de aanliggende percelen zo min mogelijk gehinderd. Dat betekent dat er vanaf die kant wel zicht is de tunnel in, maar niet heel de tunnel doorgekeken kan worden. De hoogteligging heeft hier ook invloed op, maar door de relatief hoge ligging is deze invloed beperkt wat gunstig is. Daarnaast is de route, behalve het deel onder de weg, niet overdekt. Er komt daardoor veel licht ver de tunnel in wat het zicht bevorderd.

7. *Waarom laten we de rotondes op de N264 niet liggen, zodat we de tweede fietstunnel kunnen aanleggen? Waarom de noodzaak voor iVRI's?*
   De ombouw van rotondes naar kruispunten met een iVRI-regeling op de N264 is noodzakelijk om het verkeer beter te laten doorstromen, vooral tijdens drukke momenten zoals de spits. Bij hoge verkeersintensiteiten heeft een kruispunt met verkeerslichten (VRI) de voorkeur boven een rotonde, omdat dit de doorstroming bevordert. De rotonde Industrielaan is, samen met de rotonde Zeelandsedijk, overgeheveld van een ander provinciaal project (rotondes N264 Wilhelmina, Karrevracht en Velmolen) naar het project Omklap N605 Volkel. Dat is een groot deel van de reden dat de provincie medefinancier is voor het volledige project Omklap N605 Volkel. Zonder de ombouw van deze rotondes zou het project geen doorgang kunnen vinden.

   De reden voor het toevoegen van de rotondes Industrielaan en Zeelandsedijk aan de scope van het project Omklap N605 Volkel is dat de rotonde Zeelandsedijk door de herinrichting van de N605 aanzienlijk meer verkeer te verwerken krijgt. Door beide rotondes binnen één project aan te pakken, kan de verkeerssituatie beter worden

afgestemd op de nieuwe omstandigheden. Dit draagt, met name tijdens de piekmomenten, bij aan een vlottere verkeersdoorstroming en een verbeterde bereikbaarheid van het gebied.

8. *Is er overwogen dat mensen wellicht toch de N605 gaan oversteken ter hoogte van het buurtschap Oosterens?*
   De N605 heeft als provinciale weg bermen, bermsloten en op diverse plaatsen geluidwerende voorzieningen. Verder is er, afhankelijk van de locatie opgaande, beplanting. De inrichting is zo dat dit zeker niet uitnodigt tot oversteken op plaatsen die daar niet voor bedoeld zijn.

9. *Waarom wordt de investering geïndexeerd op 2029? En waarom niet op 2025 en daarna mee in de indexering?*
   Hier worden kosten en dekking door elkaar gehaald. Aan de ene kant moeten wij gewoon ramen wat iets daadwerkelijk gaat kosten en daartegenover moeten we zoeken naar dekking. De investering moeten we dus reëel ramen op basis van de op dat moment te verwachten kosten voor het project. Dus als in 2029 het plan duurder wordt door loon-en prijsstijgingen houdt dat moet er op basis van die prijzen straks afgerekend worden. Dus de benodigde investering wordt hoger (de facturen die wij straks als gemeente moeten gaan betalen) en daarmee ook de toekomstige kapitaallasten. Het benodigde investeringsvolume kunnen we niet dekken uit de algemene uitkering maar de daaruit voortvloeiende kapitaallasten wel. De algemene uitkering is een algemeen dekkingsmiddel in de begroting. De kapitaallasten door het duurder worden van het project nemen we op in het bestedings- en dekkingsplan van de begroting waar de algemene uitkering vervolgens als dekking wordt ingezet.

10. *De fietstunnel Wilgenstraat zou volgens de financiële verordening over 40 jaar afgeschreven worden. Onder welke voorwaarden zou dat 80 jaar kunnen zijn en op welke structurele lasten zouden we dan uitkomen?*
    Onze financiële verordening geeft het volgende aan over afschrijvingstermijnen: ‘De genoemde afschrijvingstermijnen (in dit geval 40 jaar) gelden als maximum, niet als minimum. Op grond van een voorzichtig financieel beleid is een afschrijvingsbeleid aan te bevelen waarin wordt voorkomen dat (te veel) lasten naar de toekomst worden geschoven.’ Maar we kunnen afwijken mits de raad daartoe besluit. De financiële verordening zegt daarover: ‘Er kan (indien goed gemotiveerd) worden afgeweken van onderstaande afschrijvingstermijnen middels een raadsbesluit.’ Dat goed motiveren wordt verder niet toegelicht maar het mag duidelijk zijn dat dat inhoudelijke argumenten moeten zijn. Bijvoorbeeld landelijke cijfers die aantonen/onderbouwen waarom die termijn ruimer kan zijn dan 40.
    De afschrijving van de fietstunnel Wilgenstraat, ter waarde van 9 miljoen (prijspeil 2029) zou structurele lasten van 201.000 euro met zich meebrengen wanneer dit wordt afgeschreven over 80 jaar.

Gestelde vragen voorafgaand aan de raadsinformatieavond:

Omklap N605

1. *Brabantstraat verkeersluw en auto-onvriendelijk. Hoe ziet de poho dat te realiseren, daar de weg tot aan de Speekstraat bekend staat als een zeer drukke landbouwroute voor zwaar tot zeer zwaar landbouwverkeer.*
   Afwaarderen Brabantstraat-Leeuwstraat is gekoppeld aan eerdere besluitvorming Raad in 2021. Deze wordt afgewaardeerd voordat de N605 gereed is. Onderzoek daartoe wordt ingepland. Vanuit dat onderzoek zal er aandacht besteed worden aan een afwaardering met oog voor benodigde landbouwverkeersbewegingen. Zie slide 6 in PPT van raadsinformatieavond.

2. *Brabantstraat verkeersluw en auto-onvriendelijk. De fietsersoversteek aan Boekelzijde is deze fietsveilig gemaakt? Zo ja hoe en zo nee waarom niet?*
   De nieuwe situatie met de rotonde wordt verkeersveiliger dan de bestaande situatie. Onder andere doordat er bij de rotonde, in plaats van een T-splitsing, een dubbelzijdig rood gemarkeerd fietspad aanwezig is met opstelruimte om veilig over te steken. Zie afbeelding in PPT van raadsinformatieavond (slide 16).

3. *Brabantstraat verkeersluw en auto-onvriendelijk. Kruisbeeld verplaatsen is hier al meer over bekend.*
   In afstemming met de monumentencommissie hebben we een nieuwe locatie voor het kruisbeeld ensemble gevonden. Zie afbeelding in PPT van raadsinformatieavond (slide 16).

4. *Geen verbinding tussen Speekstraat, Zandstraat en Heikantsepad? Waar is de ontsluitingsweg, fietspad, fietsstraat gebleven tussen deze straten.*
   Een verbinding voor wandelaars en recreatieve fietsers wordt hier nog toegevoegd. Zie afbeelding in PPT van raadsinformatieavond (slide 19).

5. *Geen verbinding tussen Speekstraat, Zandstraat en Heikantsepad? Aan beide zijde een geluidwerende voorziening van 1mtr. Hoog, vinden jullie dit hoog genoeg voor zicht, geluid en woongenot aanwonenden, de aanwonenden zelf niet?*
   Geluidwerende voorzieningen worden bepaald op basis van de uitkomsten van het akoestisch onderzoek. Deze is weer geënt op wet- en regelgeving. Zie afbeelding in PPT van raadsinformatieavond (slide 21). Daarnaast worden schermen achter woningen visueel groen ingepast met groene afscherming van circa 1,5 meter hoog (slide 22).

6. *Zandstraat 2-4. Wanneer is het vernieuwde landschaps- en beeldkwaliteitsplan klaar?*
   Deze is gereed wanneer het ontwerp omgevingsplan N605 ter inzage gaat, voorzien voor oktober 2025 (zie slide 4 in PPT raadsinformatieavond).

7. *Zandstraat 2-4. De beloofde fiets – en wandelpaden Zandstraat, Speekstraat en Berkenweg zij die daarin ingetekend?*
   Ja. Zie ook antwoord vraag 4.

8. *Zandstraat 2-4. Maakt hiervan ook het 'klompenpad' deel uit vals verbinding tussen de beide buurtschappen over de Bolle Akker?*
   Ja. Zie afbeelding in PPT van raadsinformatieavond (slide 20).

9. *Zandstraat 2-4. Er is gekozen voor 2 wadi's. Waarom worden er niet veel meer bomen ingetekend?*
   Wadi's en andere waterhuishoudkundige elementen zoals watergangen worden bepaald op basis van de eisen en benodigdheden vanuit het waterhuishoudkundige systeem gekeken. Daarnaast wordt er groen ingepast en gecompenseerd passende bij wat er aangetast wordt. In het landschapsplan wordt een nadere invulling gegeven daarin. Zie afbeelding in PPT van raadsinformatieavond (slide 24).

10. *Speekstraat 8. De wal is hier ingetekend op 1,5 meter hoogte behalve het 1e stuk bij de Wadi die is 1 meter. Kan de wal hier niet gelijkgetrokken worden in zijn geheel tot 1.5/2 meter?*
    Zie antwoord vraag 5.

11. *Speekstraat 8. Het huis is nog vrij jong en maximaal en optimaal geïsoleerd. Het geluid op de voorgevel is hoog, wat alleen maar meer wordt. Kunnen er extra maatregelen genomen worden om geluidsniveau te verlagen?*
    Zie antwoord vraag 5.

12. *Speekstraat 8. Voor verkeer vanuit Boekel voor en op de rotonde zorgen dat de lichtinval van koplampen de huiskamer binnenkomt. Kunnen er extra maatregelen genomen worden om deze lichtinval te voorkomen?*
    De N605 ligt hier verhoogd en is op die locatie geflankeerd door geluidschermen. Deze ontnemen het merendeel van de lichthinder op de woning. Zie afbeelding in PPT van raadsinformatieavond (slide 21). Verder schijnen koplampen van een auto over een lengte van maximaal 100m schuin naar de grond. De woning staat op circa 165m van de rotonde (hemelsbreed), dat is voldoende afstand om de scherpste lichtinval te voorkomen. Daarnaast draait het verkeer de rotonde op en rijdt het dus niet in een rechtstreekse lijn richting de woning. Mocht er toch sprake zijn van overlast door lichthinder, dan kan dit worden opgevangen met het aanbrengen van beplanting van max 1m hoog in de groene zone achter het scherm.

13. *Speekstraat 8. Voor zowel lichtinval als geluidsniveau zou de rotonde zuidelijker moeten komen. Is dit een reële optie en kan deze meegenomen worden?*
    Zie antwoord vraag 12. Daarnaast ligt de locatie voor deze rotonde reeds vast sinds het raadsbesluit in 2021 (zie slide 7 in PPT van raadsinformatieavond).

14. *Speekstraat 8. Er loopt een sloot langs het nieuwe traject van de rotonde tot aan Speekstraat 8. Daarna houdt deze op. Dit zou afwateringsproblemen kunnen veroorzaken voor tuin/weide/oprit/garage. Kan de sloot niet doorgetrokken worden?*
    Nee. Zie antwoord vraag 9. Met de aanwezige sloten en wadi's is er voldoende bergingscapaciteit en is er geen voorziene wateroverlast in dit gebied.

15. *Zeelandsedijk 29/31 Brabantse hoeve. Waar staat de lichtblauwe dubbele streep voor die aan deze zijde van het nieuwe traject loopt om de Wadi heen? (Deze staat ook niet in de legenda). Is dit een greppel o.i.d.?*
    Het betreft een nieuw te graven primaire watergang (zoals zichtbaar in de legenda). Zie verder antwoord vraag 9.

16. *Zeelandsedijk 29/31 Brabantse hoeve. Er wordt volgens de info geen geluidswal, maar een vangrail van 0.75 meter aangelegd, klopt dit?*
    Ja. Zie afbeelding in PPT van raadsinformatieavond (slide 21). Zie ook antwoord vraag 18 rondom groene visuele afscherming. Mits dit anders uitpakt op basis van het definitieve akoestisch rapport wordt dit teruggekoppeld aan de betreffende stakeholder(s).

17. *Zeelandsedijk 29/31 Brabantse hoeve. Volgens tekening ontbreekt aan deze zijde de geluidwerende voorziening van 1mtr. Klopt dit?*
    Klopt. Zie ook antwoorden vraag 5 en vraag 18.

18. *Zeelandsedijk 29/31 Brabantse hoeve. I.v.m. de bedrijfsvoering (trouwlocatie) is toegezegd dat aan deze zijde een wal zou komen van 1 meter hoog met geluidscherm en groenblijvende begroeiing (zichtbescherming van 2 zijden) van 1 meter, totaal 2 meter. Deze ontbreekt totaal op deze tekening, wat is hier de reden van? Kunnen wij de toezegging hebben dat dit voor de commissie aangepast is en wij voorzien worden van correcte tekeningen? (zie 5) verderop in het traject worden er wel geluidwerende voorzieningen gecreëerd van 1,5 en 2 meter.*
    Zie antwoord vraag 5. Het definitief akoestisch onderzoek kan nog wijzigingen met zich meebrengen. Verder wordt in het landschapsplan nog duidelijker verwerkt en opgenomen dat er ter hoogte van de Brabantse Hoeve, ongeacht de geluidwerende voorzieningen, wintergroene beplanting geplaatst wordt van ongeveer 1,5 meter hoogte om het zicht op de weg te minimaliseren. Zie afbeelding in PPT van raadsinformatieavond (slide 14).

19. *Heikantsepad 3. Hoe ver komt de tunnelbak, kunnen zij nog wel veilig naar en van hun perceel komen?*
    De tunnelbak eindig bij het perceel van Heikantsepad 3, maar op afstand van de uitrit van het perceel. Ter hoogte van deze locatie wordt momenteel de laatste hand gelegd aan het ontwerp vanwege eerder opgehaalde signalen bij bewoners. Het aangepaste ontwerp wordt nogmaals besproken met hen voordat deze als onderdeel van de stukken bij het ontwerp omgevingsplan ter inzage wordt gelegd. Zie afbeelding in PPT van raadsinformatieavond (slide 14).

20. *Heikantsepad 3. Hoe veel na deze herinrichting komt deze over het perceel van deze familie en hun bedrijf?*
    Zie antwoord vraag 19.

21. *Heikantsepad 3. De tunnelbak is nu ingetekend met een flauwe bocht, bouwtechnisch en verkeersveilig zou een rechte tunnel het beste zijn. Familie kan er toch vanuit gaan dat de nu getekende optie het gaat worden?*
    Ja, de ingetekende tunnel met een lichte bocht is ook het tracé van de fietstunnel. Zie verder antwoord bij vraag 19.

22. *Heikantsepad 3. In – en uitrijdend vrachtverkeer zal door hun verkeersbeweging gedeeltelijk in de tunnel komen om hun manoeuvre te kunnen maken. Dit kan zorgen voor zeer onveilige situaties door E-bikes/Fatbikes die door de tunnel snellen, wat gaat hier gebeuren om de veiligheid te garanderen?*
    Zie antwoord vraag 19. Als onderdeel van deze ontwerpslag wordt er verkeerskundig getoetst dat het mogelijk is voor vrachtwagens om te keren op de Heikantsepad. Zie ook slide 15 in PPT van raadsinformatieavond.

23. *Heikantsepad 3. Dagelijks komen hier 1 of 2 vrachtwagens hoe ziet de poho de ontsluiting voor deze vrachtwagens, door het centrum van Volkel? Vindt de poho dit een wenselijke situatie?*
    Er loopt een onderzoek naar de impact voor vrachtverkeer en landbouwverkeer over het Heikantsepad. Deze loopt tot september 2025. Daarbij wordt ook gekeken naar eventuele benodigde maatregelen die getroffen dienen te worden om het vracht- en landbouwverkeer goed af te wikkelen.

24. *Heikantsepad 3. Er is gesproken over een ontsluiting tussen de Heikantsepad en de Antoniusstraat om de fietscrossbaan heen, wordt dit een reële optie?*
    Zie antwoord vraag 23. Dat is een mogelijke locatie voor als een extra route voor de afwikkeling van het landbouwverkeer noodzakelijk is.

25. *Heikantsepad 3. Ontsluiting via de Zandstraat waarom is deze optie komen te vervallen?*
    Deze optie, een parallelweg tussen de Heikantsepad en de Zandstraat, is vervallen op verzoek van de aanwonenden van Heikantsepad. Deze keuze is vervolgens vastgelegd in de stuurgroep en gecommuniceerd aan de Raad.

26. *Heikantsepad 3. De ingetekende wal van maar 1 meter is te laag voor enig behoud van hun woongenot, kan de toezegging komen dat deze aangepast gaat worden (zie 5 en 9)?*
    Zie antwoord vraag 5.

27. *Heikantsepad 3. De familie heeft aangegeven dat het bespreekbaar is om het woonhuis te verplaatsen naar een ander wenselijk gedeelte op hun terrein. Waarom is daar nooit een reactie op gekomen?*
    Familie kan een principeverzoek indienen bij de gemeente om hierover verder in gesprek te gaan.

28. *Heikantsepad 2. Hoe ver komt de tunnelbak, kunnen zij nog wel veilig naar en van hun perceel komen?*
    Zie antwoord vraag 19.

29. *Heikantsepad 2. Hoe veel na deze herinrichting komt deze over het perceel van deze familie en hun bedrijf?*
    Zie antwoord vraag 19.

30. *Heikantsepad 2. De tunnelbak is nu ingetekend met een flauwe bocht, bouwtechnisch en verkeersveilig zou een rechte tunnel het beste zijn. Familie kan er toch vanuit gaan dat de nu getekende optie het gaat worden?*
    Zie antwoord vraag 19.

31. *Heikantsepad 2. In – en uitrijdend vrachtverkeer zal door hun verkeersbeweging gedeeltelijk in de tunnel komen om hun manoeuvre te kunnen maken. Dit kan zorgen voor zeer onveilige situaties door E-bikes/Fatbikes die door de tunnel snellen, wat gaat hier gebeuren om de veiligheid te garanderen?*
    Zie antwoord vraag 23.

32. *Heikantsepad 2. Er is gesproken over een ontsluiting tussen de Heikantsepad en de Antoniusstraat om de fietscrossbaan heen, wordt dit een reële optie?*
    Zie antwoord vraag 23.

33. *Heikantsepad 2. Ontsluiting via de Zandstraat waarom is deze optie komen te vervallen?*
    Zie antwoord vraag 25.

34. *Heikantsepad 2. Aan deze zijde is geen wal getekend, terwijl er een toezegging is gedaan dat er een wal zou komen van 1 meter met 1,5 meter groene begroeiing omdat hun perceel lager ligt dan andere zijde. Graag aangepaste tekening en toezegging dat wij een aangepaste tekening krijgen voor de commissie van volgende week? (zie 5, 9 en 17).*
    Zie antwoord vraag 5.

35. *Heikantsepad. Aan beide zijde vindt er intensieve landbouw plaats. Hoe ziet de poho dat al het zware landbouwverkeer door het centrum van Volkel wordt afgewikkeld. Is de vraag 15 en 23 ook hiervoor een reële optie die uitvoerbaar is?*
    Zie antwoord vraag 22.

36. *Fietstunnel tussen Heikantstraat en Oosterheidestraat ter hoogte van de ingang Billy Bird. Is deze optie onderzocht en/of besproken met beide buurtschappen?*
    In de verkenningsfase zijn er meerdere opties bekeken voor mogelijke oversteken op diverse plekken (zoals vastgelegd in het ambitiedocument). Daar zat toen echter nooit een locatie op de Bolle Akker bij. Dat is ook geen logische locatie tussen de twee buurtschappen in omdat deze dan beiden doorsneden worden. Zie slide 26 in PPT van raadsinformatieavond.
    De Raad heeft in 2021 het voorkeursalternatief vastgesteld. Daarbij hoorde een tracé met twee rotondes: bij de Rouwstraat en de Brabantstraat. Ertussen geen rotondes. Ook waren de opties voor een fietstunnel bij Heikantsepad en/of Wilgenstraat toen benoemd. Zie slide 7 in PPT van raadsinformatieavond.

37. *Zo ja wat was hiervan de uitkomst en zo nee waarom niet?*
    Zie antwoord vraag 36.

38. *Fietstunnel tussen Heikantstraat en Oosterheidestraat ter hoogte van de ingang Billy Bird. Behoort deze optie nog steeds tot de mogelijkheden?*
    Nee. Zie antwoord vraag 36. Daarnaast zijn er vrijwel geen ontwikkelingen wenselijk en mogelijk op de Bolle Akker.

39. *De mogelijkheid om een fietsstraat/fietspad naast het nu voorliggende tracé te realiseren tussen Heikantsepad en Wilgenstraat, kan dat?*
    Nee. Zie antwoord vraag 38.

40. *Fietstunnel Wilgenstraat. Zijn er ook goedkopere varianten realiseerbaar en ook bespreekbaar?*
    De raming van de fietstunnel Wilgenstraat wordt betrouwbaar en realistisch geacht. Zie slide 27 in de PPT van de raadsinformatieavond.

41. *Fietstunnel Wilgenstraat. Kunt u een overzicht presenteren wat daarvan de structurele jaarlasten zijn voor de gemeente van de diverse mogelijke varianten? Niet alleen de huidige variant van € 9 miljoen maar ook van een variant van €4,5 of € 6 miljoen?*
    Zie slides 27 en 28 in de PPT van de raadsinformatieavond.

42. *Fietstunnel Wilgenstraat. We krijgen maar 1 keer de mogelijkheid om hier ja te zeggen, kan de poho bevestigen dat de beslissing onomkeerbaar is voor de komende 80 jaar?*
    Nee. Als wordt besloten om het conceptomgevingsplan N605 Volkel, volgens het raadsvoorstel, dit jaar ter inzage te leggen, dan moet dat plan eerst onherroepelijk zijn. Daarna kan er een procedure gestart worden voor de aanleg van de fietstunnel bij de Wilgenstraat. De aanleg van deze tunnel kan dan mogelijk gemaakt worden via een BOPA-procedure (buitenplanse omgevingsplanactiviteit), zodra het omgevingsplan N605 definitief is vastgesteld. Uiteraard moeten de benodigde financiële middelen op dat moment beschikbaar zijn evenals een akkoord van de Provincie vanwege raakvlakken met de N605.

43. *Fietstunnel Wilgenstraat. Fietsers vanuit Oosterens en fietsers vanuit Odiliapeel die gebruiken van de nu al niet veilige Rouwstraat en Rechtestraat moeten alsnog de zeer drukke en drukker wordende N605 bij de rotonde Antoniusstraat oversteken. Is deze optie wenselijk qua veiligheid en bescherming van kwetsbare fietsers? Is dan een tunnel bij de Wilgenstraat niet de oplossing om een betere veiligheid te garanderen voor deze groepen, scholieren en bewoners.*
    De nieuwe situatie wordt verkeersveiliger dan de bestaande situatie. Onder andere doordat er bij de rotonde een dubbelzijdig rood gemarkeerd fietspad aanwezig is met opstelruimte om veilig over te steken. Daarnaast is er meer overzicht op en door fietsers in de nieuwe situatie. Zie afbeelding in PPT van raadsinformatieavond (slide 13).

44. *Tracé rotonde Antoniusstraat - N264. Het fietspad houdt op voor Zeelandsedijk 15, waarom wordt fietspad niet doorgetrokken naar de Berkenweg?*
    Deze situatie zullen we aanpassen zodanig dat het fietspad Berkenweg doorloopt tot na de kruising met de Zeelandsedijk. Voor de twee adressen op dit tracé wordt er een verhard pad aangelegd. Zie afbeelding in PPT van raadsinformatieavond (slide 12).

45. *Tracé rotonde Antoniusstraat - N264. De huidige blinde oversteek 50 meter verder voor fietsers naar de Berkenweg komt dan te vervallen en zorgt voor een veiliger situatie op 2 plekken. Is de poho het daar mee eens en kan deze ingetekend worden?*
    Zie antwoord vraag 44.

46. *Kruising Zeelandsedijk/N264. De oversteek voor fietsers wordt neem ik aan ook meegenomen in de VRI, klopt dat?*
    Ja. Zie slide 12 in PPT van raadsinformatieavond.

47. *Kruising Zeelandsedijk/N264. De Zeelandsedijk richting Vliegbasis als nieuwe entree voor ons industrieterrein. We mogen er toch vanuit gaan dat beide projecten vloeiend in elkaar overgaan, klopt dit?*
    Ja.

48. *Kruising Zeelandsedijk/N264. Het voorziene evenemententerrein zorgt toch niet voor conflicterende omstandigheden met huidige presentatie N605/N264?*
    Nee.

49. *Kruising Zeelandsedijk/N264. Graag toezegging dat ontwikkeling evenementen terrein niet ten koste gaat van de voortgang in project N605/N264.*
    Ontwikkeling evenementen terrein gaat niet ten koste van de voortgang project N605.

50. *Verplaatsing F16 is daar al een oplossing voor gevonden? Verplaatsing van de F16 zorgt toch niet voor conflicterende zaken en voortgang voor snelle realisatie van omklap N605?*
    Er is een nieuwe beoogde locatie voor de F16. Deze is besproken met de dorpsraad en wordt momenteel door de provincie Noord-Brabant voorgelegd aan Defensie. Zie afbeelding in PPT van raadsinformatieavond (slide 13).

Aansluiting Industrielaan-N264

1. *De ontsluiting Beekvloed/Nieuwe Udenseweg was een tijdelijke ontsluiting voor bouwverkeer Volkel West I en II. Lezende de tekening wordt dit een definitieve ontsluiting. Klopt dit?*
   Nee. De kruising Industrielaan-N264 wordt aangepast op basis van de bestaande situatie waarbij de Beekvloed aansluit op de Nieuwe Udenseweg. Zie slide 17 in PPT van raadsinformatieavond. Een permanente oplossing voor de ontsluiting van Volkel West wordt beschouwd in relatie tot het afwaarderen van de Brabantstraat/Leeuwstraat.

2. *Komende vanaf de Beekvloed is er geen oplossing voor het invoegende verkeer. Dit zorgt voor opstopping en slechte doorstroming. Wordt deze constatering gedeeld?*
   Nee. Er is in de nieuwe situatie meer opstelruimte voor het invoegend verkeer. Daardoor verbetert de doorstroming. Gecombineerd met de verwachte afname van verkeersdrukte op de Brabantstraat/Leeuwstraat verbetert de doorstroming nog verder.

3. *Wanneer Niemeskant gebouwd gaat worden wordt de druk op deze ontsluiting alleen maar groter. Wordt deze redenatie gedeeld?*
   Nee. Met het ontwerp en de dimensionering van deze kruising is rekening gehouden met de toekomstige verkeersintensiteiten. De kruising kan deze toekomstige aantallen aan. Daarnaast is de hoofdontsluiting voor Niemeskant voorzien aan de Leeuwstraat, met een secundaire ontsluiting aan de Vloetstraat.

4. *Zou het gezien de toenemende drukte en veiligheid niet verstandig zijn om de Beekvloed mee te nemen in de complete VRI van het gehele kruispunt? Vergelijkbaar de oplossing zoals bij de Aldi en Velmolenweg?*
   Zie antwoord vraag 1.

5. *Komende vanuit Volkel over de Nieuwe Udenseweg kan men dan veilig linksaf de Beekvloed opdraaien? Of ook meegenomen in de VRI?*
   Dat kan. Zo is er opstelruimte toegevoegd die het overzicht en de veiligheid voor overstekende automobilisten verbetert.

6. *Voor het realiseren van het nieuwe kruispunt is er meer ruimte nodig voor de realisering. Is de constatering juist dat de weg dan dichter tegen Volkel West komt te liggen? Heeft dit consequenties voor het geluid en voelbaarheid meer trillingen in de wijk en woningen?*
   De aangepaste aansluiting valt vrijwel volledig binnen de bestaande grenzen. Er is slechts sprake van een minieme (hooguit ene paar decimeters) uitbreiding van de kant asfalt aan de westzijde van het tracé en aan de zuidzijde van het tracé.

7. *De wegafscheiding op de Nieuwe Udenseweg is dat middels een verhoging en/of wegmarkering?*
   De witte wegmarkering betreft markerkering, Het gedeelte dat groen is ligt ets hoger met kantbanden ernaast die licht verhoogd zijn.

8. *Voor Volkel West I en II, Niemeskant en omliggende bewoners is de totale infrastructuur en verkeersafwikkeling in dit gebied één project. Herinrichting Boekelsedijk en gedeelte Vloetstraat tot aan de Beekvloed wordt na de zomervakantie gerealiseerd, Niemeskant is in ontwikkeling en is de ontsluiting nog ter discussie (Vloetstraat of beter Boekelsedijk). Nu kruising Industrielaan, dadelijk 2e deel Vloetstraat (wensen Fietsforum)en later nog de afwaardering Leeuwstraat/Brabantstraat. Wanneer wordt de toezegging gestalte gegeven om hier via participatie als één project te behandelen? Nu zijn het allemaal postzegeloplossingen en ontbreekt het totale plaatje. Reeds gerealiseerde aanpassingen kunnen conflicteren met de beste oplossing voor het gehele gebied. Wordt deze mening gedeeld? Zo nee, waarom niet, zo ja wanneer krijgt dit dan een vervolg?*
   Er zal dit jaar nog communicatie plaats vinden rondom de inrichting van de kruising in de volgende fase van het project. Daarbij wordt rekening gehouden met de reeds bestaande ontwikkelingen. Zie verder ook antwoord vraag 1.

---

1. *Over de rotonde Rouwstraat-St.Antoniusstraat-Zeelandsedijk gaan dagelijks ongeveer 10.000 auto's en langzaam verkeer, onder andere 2 x de schooljeugd komende vanuit Odiliapeel en omgeving. Is een verkeerslichtinstallatie in plaats van een rotonde een veiliger oplossing?*
   In het BBMA2022 rijden er ongeveer 7.000 motorvoertuigen per etmaal over de N605 nieuwe route. Bij deze verwachte intensiteit is de rotonde de best passende inrichtingsvorm. Dat heeft te maken met de intensiteiten van het verkeer en de gaten die vallen in de verkeersstroom waardoor oversteken goed gaat. Verder ontstaat er bij VRI's op plekken met te lage intensiteiten het risico op (te) lang moeten wachten en daarmee rood licht negeren. Omdat de snelheid van het autoverkeer potentieel veel hoger ligt dan

op een rotonde is dat een risico op fatale ongevallen.

2. *Wat zijn de (meer)kosten van een verkeerslichtinstallatie t.o.v. een nieuwe of aan te passen rotonde?*
   In het algemeen heeft een VRI (kruising met verkeerslichten) hogere investeringskosten dan een rotonde. Dat is hier naar verwachting ook het geval omdat de rotondes een relatief beperkte diameter hebben. Het verschil is erg afhankelijk van de specifieke situatie als gevolg van ruimtebeslag/inpassing, kabels en leidingen etc. Het meest relevante verschil betreft echter de beheerkosten: die zijn bij een VRI substantieel hoger omdat de VRI onderhoud vraagt, verkeerskundig beheerd moet worden en een beperkte levensduur heeft. Verder geldt dat VRI's en rotondes niet alleen op basis van kostenoverwegingen uitwisselbaar zijn. De oplossingen horen bij de betreffende wegcategorieën en verkeersintensiteiten wat samenhangt met optimale verkeersveiligheid.
