

Antwoord op vragen n.a.v. webinar Omgevingsstudie N605

Versie 1.0 (08-12-2020)

Cultuurhistorie

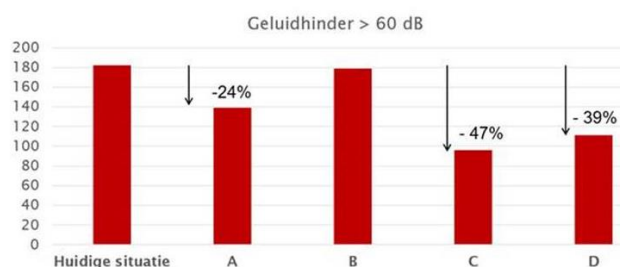
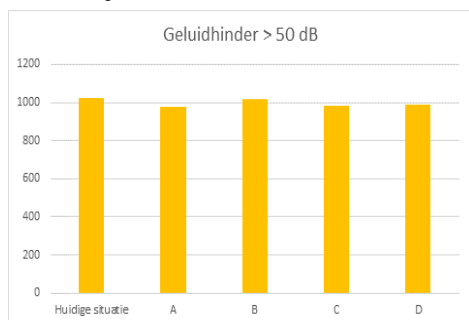
- **In hoeverre is het aantasten van historische patronen van belang in de afweging?**

Historische patronen zijn in het onderzoek zeker van belang in de afweging. Iedere variant is afzonderlijk beoordeeld op basis van de verwachte aantasting van deze patronen. Hieruit blijkt dat de bestaande tracés altijd het minste aantasten, omdat hier simpelweg geen nieuwe ruimte nodig zal zijn. Alternatief D (Zeelandsedijk) is hierop een uitzondering, omdat uit onderzoek blijkt dat hier wel degelijk ingrepen nodig zijn om de route voldoende verkeersveilig te maken, met behoud van voldoende doorstroming.

Geluid

- **Wat betekenen de geluidscijfers?**

Hier hebben we gekeken naar het effect op het aantal geluidsgevoelige bestemmingen (lees: woningen) vergeleken met de huidige situatie (referentiesituatie). Dat effect wordt weergegeven in twee categorieën, namelijk lichte hinder (50-60 dB = vergelijkbaar met het geluid in een woonwijk) en hinder van meer dan 60 dB. Uit de metingen blijkt het volgende: Het aantal woningen dat last zal hebben van lichte geluidshinder neemt bij de meeste alternatieven weliswaar relatief ietsje af (tussen de 1% en 4%), maar in absolute aantallen is er nauwelijks verschil.



Het aantal geluidgehinderden van geluid boven de 60DB neemt echter met name bij de alternatieven C en D aanzienlijk af en in mindere mate bij de A alternatieven. Conclusie: op het gebied van lichte hinder zijn de verschillen erg klein en kan er moeilijk onderscheid gemaakt worden tussen de alternatieven. Op het gebied van hogere geluidshinder is het duidelijk dat het bestaande tracé en de westelijke tracés relatief veel hinder behouden, en dat de nieuwe, met name C veel hinder doet afnemen.

- **Waarom is er de geluidsafname bij variant D dan zo groot, terwijl het tracé juist heel dicht tegen de bestaande woningen komt?**

Uit de berekeningen wordt verwacht dat alternatief D (met een snelheid van 80 km/u) het grootste deel van het verkeer naar zich toe trekt omdat de doorstroming daar verbetert. Dat is precies het gedeelte dat anders voor de bestaande Leeuwstraat/N605 gekozen zou hebben. Hiermee ontzie je dus een groot deel van de huidige gehinderden aan de westkant van Volkel. De grootste totale afname vindt vervolgens plaats bij C (omdat deze weer verder van de Zeelandsedijk en de daar aanwezige woningen afligt) en in mindere mate bij D. Een kanttekening is echter wel dat er nieuwe gehinderden aan de oostkant bijkomen.

- **Op basis waarvan worden de drempelwaardes berekend? En worden hier de F16's/F35's ook in meegenomen?**

Antwoord: In de geluidsonderzoeken is de geluidsbelasting van de F16 of F35 niet meegenomen. Ten aanzien van geluid wordt er voor wegverkeer en vliegverkeer volgens aparte regels en wetgeving gewerkt. Het effect van beide kan dan ook niet worden opgeteld. Dat treedt in praktijk ook niet op: alleen het sterkste geluidseffect wordt ervaren.

- **Wat is de invloed van de uitbreiding van F35 vliegbewegingen op nieuwbouw (potentie)?**

Antwoord: In principe verandert er niks aan de huidige contouren op de mogelijkheden tot nieuwbouw. We kunnen echter niet garanderen dat dit in de toekomst ook zo zal zijn.

- **Wordt er rekening gehouden met de normen van het fijnstofbeleid (luchtkwaliteitsnormen) en geluidshinder (i.r.t. vliegverkeer)?**

Antwoord: De onderzoeken hebben enkel gekeken naar het verkeer op de weg. Hier worden de oplossingen aan getoetst. Vliegverkeer wordt hier momenteel niet in meegenomen. Zolang de Ke-contouren gelden, is dit ook het kader waaraan oplossingen getoetst zullen worden.

Gezondheid/luchtkwaliteit

- **Hoe worden de gezondheidseffecten van de vier varianten meegenomen?**

Antwoord: In het beoordelingskader zijn hierover vijf indicatoren opgenomen, te weten: fijnstof, stikstof, geluidshinder, barrièrewerking/eenheid Volkel en een algemene gezondheidsscore (verzamelsscore).

- **Gaan er fysieke metingen (dus geen gebruik van rekenmodellen) plaatsvinden langs het traject als het gaat om concentraties van fijnstof, roet, etc.?**

Antwoord: Dit is tot op heden nog niet bepaald. In het kader van planstudies is dit ook zeer ongebruikelijk. Fysieke metingen kunnen hooguit worden toegepast als verificatie van de referentiesituatie in de rekenmodellen. De toekomstige situatie kan je immers niet meten door fysieke metingen.

Hulpdiensten

- **Hoe worden de hulpdiensten meegenomen in de studie?**

Antwoord: De hulpdiensten worden in de komende fase meegenomen en geconsulteerd bij het verder uitwerken van schetsen.

- **Wat is de invloed van een omklap op de aanrijtijden van bijvoorbeeld de ambulance en politie?**

Antwoord: Het uitgangspunt is dat een omklap de aanrijtijden niet in negatieve zin beïnvloedt. Een betere doorstroming op de N264 en de N605 via een oostelijke variant zou deze aanrijtijden zelfs kunnen verbeteren. Daarnaast blijft de huidige Brabantstraat/Leeuwstraat ook bestaan en kunnen de hulpdiensten dus over 2 routes beschikken om bijvoorbeeld naar Boekel te komen.

Ontwerp

- **Is de eenrichtingsoptie voor tracé C en D meegenomen in het onderzoek?**

Antwoord: Op dit moment is een eenrichtingsoptie (nog) niet meegenomen. Ingeschat wordt dat dit voor de effecten in het algemeen ongunstig kan uitpakken, maar in het kader van kosten en ruimtegebruik positief werken. Bij het nader schetsen van oplossingsrichtingen is het mogelijk om deze optie in te brengen. Dan kunnen we beoordelen of dit kans van slagen heeft. Blijf vooral ideeën en aandachtspunten inbrengen: alleen zo kunnen we samen tot een optimale oplossingsrichting komen.

Verkeer

- **Is er rekening gehouden met mogelijke afname of verminderde toename van verkeersdrukte door meer thuiswerken na Corona ?**

Antwoord: Nee, we zijn uitgegaan van de cijfers die op dit moment (t/m oktober 2020) tot onze beschikking staan. Hierin is het vermoedelijke corona-effect nog niet in meegenomen.

- **Kan de bestaande Brabantstraat/Leeuwstraat voldoende verkeersluw worden gemaakt om sluijverkeer te ontmoedigen?**

Antwoord: Het verkeersluw maken van de Brabantstraat/Leeuwstraat zal altijd moeten plaatsvinden. Hiervoor zijn voldoende verkeerskundige oplossingen voorhanden. Ook dit zal de komende tijd nader uitgewerkt moeten worden.

Wonen

- **Mocht woningbouw ter hoogte van Niemeskant niet mogelijk zijn, verandert dit dan iets aan de opties?**

Antwoord: We gaan ervan uit dat woningbouw, met de huidige beleidsregels en richtlijnen, enkel mogelijk is aan de westzijde van Volkel en dat we hiermee ook onze andere argumenten voldoende kracht kunnen bijzetten om voor een oostelijke optie te gaan. Het moet in ieder geval helder zijn dat woningbouw een belangrijke factor is voor het leefbaar houden van een dorp als Volkel en dat dit daarom erg belangrijk is geweest in de afweging. Veel andere ontwikkelingen zijn hiervan afhankelijk.