

Veel gestelde vragen Omklap N605 Volkel (incl. kruising N264-Industrielaan)

1) Hoe ziet de planning eruit?

1 ^e kwartaal 2026	Besluit ter inzagelegging concept omgevingsplan N605 door College
3 ^e kwartaal 2026	Vaststelling wijziging omgevingsplan door de raad
Begin 2026 – eind 2028	Planologische procedure (afhankelijk van bezwaar en beroep)
Begin 2026 – eind 2028	Grondverwerving door de Provincie
2029-2030*	Realisatie

*Afhankelijk van beroepsprocedures bij planologie en grondverwerving

2) Wat is de status van het ontwerp?

Het ontwerp, ook wel het voorkeursalternatief (VKA) genoemd, is vastgesteld in 2021. Tijdens de gemeenteraadsvergadering van 26 juni 2025 is besloten dat het concept ontwerp van april 2025, een uitwerking van het VKA, zónder de fietstunnel Wilgenstraat de basis is voor de verdere uitwerking. Het definitieve ontwerp is de basis voor de wijziging Omgevingsplan Omklap N605 Volkel die van 25 februari tot en met 7 april 2026.

3) Welke onderzoeken zijn er gedaan?

Onder andere de effecten op milieu, geluid, landschap en water zijn onderzocht en beoordeeld. De resultaten van deze onderzoeken vormen input voor de wijziging omgevingsplan Omklap N605 Volkel en het milieueffectrapport Omklap N605 Volkel (MER).

4) Wat gebeurt er met de Brabantstraat/Leeuwstraat?

De huidige N605 loopt over de Brabantstraat en Leeuwstraat. Na aanleg van de nieuwe N605 wordt de Brabantstraat/Leeuwstraat afgewaardeerd door de gemeente naar een zogenaamde ETW 30 (een erftoegangsweg waar 30 km/uur gereden mag worden). Het gedeelte Brabantstraat tussen de Speekstraat en Zeelansedijk is beoogd als ETW 60. Deze afwaardering wordt als apart project opgepakt, het is geen onderdeel van het project omklap N605 Volkel.

5) Waarom is de fietstunnel Wilgenstraat niet opgenomen in het ontwerp?

De fietstunnel Wilgenstraat was vanaf het begin een grote wens van zowel bewoners als de gemeente. Het budget voor het project is echter niet toereikend om naast de fietstunnel Heikantsepad ook de fietstunnel Wilgenstraat te realiseren.

6) Waarom is er gekozen voor de fietstunnel Heikantsepad in plaats van de fietstunnel Wilgenstraat?

Het uitgangspunt van het project is altijd geweest om het lokale en regionale fietsverkeer goed en veilig af te wikkelen. In principe kan dat via de rotondes bij de Brabantstraat en bij de Rouwstraat. Tijdens het participatieproces bleek dat het belangrijkste oversteekpunt voor fietsers het Heikantsepad is. Deze route wordt zowel door buurtbewoners, scholieren, recreanten en bezoekers van Hemelrijk gebruikt (inspiratieboek uit 2023). Een adviesrapport van Witteveen+Bos uit 2020 ondersteunt dit met cijfers: voor de Wilgenstraat is de omrijdfactor kleiner dan 1,5, terwijl die voor de Heikantsepad exact 1,5 is. Hoe lager de omrijdfactor hoe minder extra reistijd er ontstaat vanwege het omrijden.

7) Kan de fietstunnel Wilgenstraat later alsnog gerealiseerd worden?

Ja, in principe kan dat. We gaan nu, zoals besloten tijdens de gemeenteraadsvergadering van 26 juni 2025, verder met het ontwerp met enkel de fietstunnel Heikantsepad. Als later de benodigde financiële middelen beschikbaar zijn, én de Provincie akkoord is, zou een fietstunnel Wilgenstraat nog gerealiseerd kunnen worden.

8) Wat betekent de komst van de N605 voor het fietsverkeer?

De fietsroute Rechtestraat komt te vervallen, omdat een fietstunnel of fietsbrug op die plek niet inpasbaar is. Een alternatief voor deze route is de rotonde Rouwstraat. De rotonde Rouwstraat is optimaal fietsvriendelijk gemaakt in afstemming met het Peels Platform, Fiets Forum en de Dorpsraad Volkel. Gemeente en provincie zijn door hen geadviseerd om de fietsveiligheid op de Rouwstraat te verbeteren ter compensatie van de fietsroute Rechtestraat.

9) Wat gebeurt er met de Rouwstraat?

De Rouwstraat valt niet binnen het project. Er zijn daarom geen maatregelen voor aanpassing of herinrichting opgenomen voor de Rouwstraat.

10) Wat betekent de komst van de N605 voor recreatieve routes?

De nieuwe N605 zal een aantal recreatieve wandel- en fietsroutes doorsnijden. Door de fietstunnel bij Heikant en de rotonde Rouwstraat blijft een (aangepaste) versie van deze routes gehandhaafd. De verbinding bij de Berkenweg zal toegankelijk blijven voor voetgangers en fietsers. En er komt een wandelpad waar recreatieve fietsers ook overheen kunnen tussen de Speekstraat, Zandstraat en het Heikantsepad.



11) Hoe is bepaald waar geluidwerende voorzieningen komen?

Geluidwerende voorzieningen, zoals geluidsschermen of geluidwerende vangrails, zijn bepaald op basis van de uitkomsten van het geluidsonderzoek. Dit onderzoek is gebaseerd op de geldende wet- en regelgeving. Geluidwerende voorzieningen ter hoogte van woningen worden visueel zoveel mogelijk groen en natuurlijk ingepast met een (winter)groene afscherming van minimaal 1,5 meter hoog.

12) Wat gebeurt er met het F16 monument?

De F16 zal geplaatst worden op de nieuwe rotonde Rouwstraat. Deze nieuwe locatie is besproken met de dorpsraad en afgestemd door de provincie Noord-Brabant met Defensie.

13) Welke maatregelen worden er getroffen bij de kruising N264-Industrielaan

De kruising Industrielaan-N264 wordt, net zoals andere rotondes op de N264, omgebouwd van een rotonde naar een kruising met intelligente verkeerslichten (iVRI). Dit gebeurt op basis van de bestaande situatie. De aansluiting Beekvloed aan de Nieuwe Udenseweg is geen onderdeel van dit project, maar van een toekomstig gemeentelijk project in combinatie met de Vloetstraat. Er is in de nieuwe situatie meer opstelruimte voor het invoegend verkeer. Daardoor verbetert de doorstroming. Gecombineerd met de verwachte afname van verkeersdruk op de Brabantstraat/Leeuwstraat verbetert de doorstroming nog verder.

14) Kan ik bezwaar maken tegen de plannen?

In het eerste kwartaal van 2026 legt het college van B&W het Omgevingsplan 6 weken ter inzage voor inspraak, van 26 februari tot en met 8 april 2026. Dan kunnen inwoners hun mening (zienswijze) indienen bij de gemeente. We organiseren ook een inloopavond, waar mensen het ontwerp kunnen inzien en vragen kunnen stellen. In het najaar van 2026 neemt de gemeenteraad naar verwachting een definitief besluit.

15) Hoe verloopt de grondverwerving/nadeelcompensatie?

De provincie is verantwoordelijk voor de grondverwerving en voert de gesprekken met eigenaren van percelen en eventuele gebouwen, zoals woningen of schuren, moet worden verworven. In afstemming met de gemeente Maashorst wordt er gekeken waar nadeelcompensatie aan de orde is voor direct betrokkenen. Meer informatie over de mogelijkheden binnen het proces van grondverwerving en nadeelcompensatie volgt begin 2026.

16) Wanneer start de grondverwerving/nadeelcompensatie?

Hierover kan pas echt gesproken worden gesproken als het ruimtelijk plan is vastgesteld (voorzien voor najaar 2026). Wel start de procedure al eerder: nadat de inzageperiode van het ontwerp omgevingsplan is afgelopen, beginnen de eerste gesprekken over grondverwerving en nadeelcompensatie. Een eerste brief is medio maart vanuit de provincie verstuurd aan de betreffende grondeigenaren.

17) Wat gebeurt er met het kruisbeeld t.h.v. de splitsing Brabantstraat – Zeelandsedijk?

Het kruisbeeldensemble, bestaande uit het kruisbeeld en drie omliggende bomen, wordt enkele meters verplaatst. De nieuwe locatie blijft dicht bij de weg, maar biedt meer ruimte voor een verkeersveilige inrichting. De verplaatsing en situering zijn afgestemd met de monumentencommissie van de gemeente Maashorst.

18) Houdt de Bolle Akker zijn open karakter?

Ja. De Bolle Akker behoudt zijn open karakter. Het gebied heeft een hoge landschappelijke en cultuurhistorische waarde als groene dorpsrand en overgangszone tussen Heikant, Oosterens en het agrarische buitengebied. Daardoor zijn slechts zeer beperkte ruimtelijke ingrepen mogelijk. Binnen de plannen rond de nieuwe N605 wordt juist ingezet op het behouden en versterken van de landelijke identiteit, de groen-blauwe structuur met watergangen en greppels en de functie als klimaatbestendige zone met recreatieve wandelroutes die dorp en buitengebied met elkaar verbinden.

19) Waarom heeft de fietsoversteek bij de rotonde Brabantstraat geen bajonet, en de rotonde Rouwstraat wel?

Dit heeft te maken met een duidelijk en overzichtelijk verkeersbeeld. In het huidige ontwerp is het zicht voor fietsers die oversteken bij de rotonde Brabantstraat goed. Deze situatie is de standaard en wordt ook op andere plekken toegepast.

Bij een veilige fietsoversteek bij een rotonde heeft een knik meestal weinig extra waarde. Alleen in sommige situaties is dit wel nodig. Bij de rotonde Rouwstraat is daarom wel een bajonet aangebracht. Dit is gedaan omdat dit een belangrijke en drukke schoolroute is. Hierover is gesproken met verschillende mensen uit de omgeving, zoals ouders van schoolgaande kinderen en een fietsvereniging. Om hun zorgen over de veiligheid van fietsende kinderen weg te nemen, zijn extra maatregelen opgenomen in het ontwerp, waaronder deze bajonet. Door deze knik moeten fietsers vaart minderen. Daardoor hebben zij meer tijd om het volgende deel van de oversteek goed te bekijken en veilig over te steken.

20) Waarom kan er t.h.v. de Wilgenstraat geen gelijkvloerse fietsoversteek gerealiseerd worden (zoals wel is gedaan bij de N264)?

De gemeenteraad van de gemeente Maashorst heeft in 2021 het voorkeursalternatief vastgesteld. Daarbij hoorde een tracé met twee rotondes: bij de Rouwstraat en de Brabantstraat. Tussen deze rotondes komen geen gelijkvloerse kruisingen. Op een provinciale weg wordt dit in principe niet gedaan vanuit veiligheidsoverwegingen. Op de N264 tussen Odiliapeel en Haps is op drie plekken van deze regel afgeweken. Dat is gebeurd na verschillende afwegingen, zoals omrijdtijd en beschikbare mogelijkheden. Bij de N605 is dat niet nodig. Daar zijn voldoende mogelijkheden om om te rijden, bijvoorbeeld via de fietstunnel bij het Heikantsepad en de rotonde bij de Rouwstraat.



21) Hoe is het geluidsonderzoek uitgevoerd en zijn de geluidwerende voorzieningen bepaald?

Voor het Ontwerp Omgevingsplan is een uitgebreid geluidonderzoek gedaan. Met een rekenmodel is gekeken hoeveel geluid de nieuwe weg in 2040 veroorzaakt bij de woningen in de omgeving. De uitkomsten zijn vergeleken met de wettelijke normen, de zogenaamde standaardwaarden. Als het geluid te hoog is, moeten maatregelen worden genomen. Daarom komt er op de hele N605 stil asfalt. Dat is een bronmaatregel.

Op sommige plekken is dat niet voldoende. Daar komen extra maatregelen, namelijk overdrachtsmaatregelen, zoals een grondwal met daarop een scherm met begroeiing. Zo blijft de invloed op het landschap zo klein mogelijk. De hoogte van deze geluidwerende maatregelen varieert van 0,75 tot 2 meter. Er zijn op sommige plekken extra maatregelen genomen, meer dan wettelijk verplicht is. Dit is gedaan omdat een aantal woningen dicht bij de weg ligt. Ook is goed gekeken naar de lengte en hoogte, zodat de invloed op het landschap beperkt blijft.

Bij enkele woningen blijft het geluid ondanks deze bron- en overdrachtsmaatregelen nog te hoog. Voor deze woningen wordt extra onderzocht of de gevel voldoende geluid tegenhoudt om de wettelijke binnenwaarde te borgen. Als dat niet zo is, worden aanvullende maatregelen aan de woning zelf genomen. Dit onderzoek vindt plaats nadat het Omgevingsplan is vastgesteld.

22) Wat gebeurt er met landbouw- en vrachtverkeer voor de Heikantsepad?

In de nieuwe situatie wordt het Heikantsepad doodlopend voor gemotoriseerd verkeer. Vrachtverkeer en landbouwverkeer kunnen wel blijven rijden via het Heikantsepad en de Kloosterstraat in Volkel.

In juli 2025, van 7 tot en met 16 juli, zijn verkeerstellingen uitgevoerd als onderdeel van een verkeerskundig advies. Daarbij is ook gekeken naar informatie en inschattingen van bedrijven en grondeigenaren aan het Heikantsepad.

Uit dit onderzoek blijkt dat de verwachte verkeersstromen passen binnen wat verkeerskundig aanvaardbaar is voor de routes via Volkel.

De gemeente onderzoekt op dit moment nog of er extra oplossingen mogelijk zijn voor landbouwverkeer. Dit onderzoek valt buiten het project Omklap N605 Volkel.

23) Wat gebeurt er met de Zeelandsedijk?

Het afwaarderen van de Zeelandsedijk is opgenomen in het uitvoeringsprogramma mobiliteit van de gemeente. De intentie is om de snelheidslimiet te verlagen naar 60 km/uur en de vrij liggende fietsverbinding daarbij te behouden.

24) Rondom rotonde Rouwstraat lopen enkele smalle verhardingen. Wat is de functie daarvan?

Dat zijn openingen in de middengeleider waardoor water kan doorstromen. Hierdoor zijn extra voorzieningen voor de afvoer van water, zoals kolken of een riool, niet nodig. Dat is duurzamer en beter voor het onderhoud.

25) Waarom is de berm aan de oostzijde zo breed?

De berm aan de oostzijde van de Bolle Akker is breder. Dit is nodig voor de landschappelijke inpassing en waterhuishouding. Hier worden onder andere een sloot voor afwatering (een primaire A-watergang) en een bomenrij met zwarte elzen aangelegd, passend bij de historische kavelstructuur. Daarnaast zorgt de bredere berm voor een geleidelijke overgang naar de Bolle Akker. Dat helpt om de openheid en de ecologische kwaliteit van het gebied te behouden.

26) Waarom wijkt de watergang bij de Wilgenstraat uit?

Dit heeft te maken met de onderhoudsstrook langs de A- en B-watergang. Langs een primaire A-watergang geldt een breedte van 5 meter. Langs een secundaire B-watergang of grondwal geldt een breedte van 3 meter. Deze ruimte is nodig voor onderhoud en beheer.