



25.I001812

Technische vragen en beantwoording Raadsvoorstel: Ronde Kempenweg

Korte intro: Wellicht worden een aantal vragen al beantwoord bij één van de komende sessies maar deze vinden pas plaats na de deadline voor technische vragen. Waar mogelijk mag u deze ook tijdens de komende sessie(s) beantwoorden. Doordat er nu twee raadsvoorstellen door elkaar lopen wordt het totaaloverzicht van alle werkzaamheden die uitgevoerd gaan worden onduidelijk. We hopen dat er bij de beeldvormende sessie weer duidelijkheid kan worden geboden over het totaal van werkzaamheden aan de Kempenweg.

Nr.	Vraagsteller + fractie	Vraag	Antwoord
1.	Pieter van Loon (Sociaal Progressief Oirschot)	Het raadsvoorstel is voorzien van veel bijlagen en varianten, waarvoor dank. Het is fijn om te zien welke optie voorbij zijn gekomen. We vermoeden dat de uitwerking zoals weergegeven in bijlage 1a en 1b de variant is waar de raad mee instemt als het voorstel ongewijzigd wordt aangenomen maar dat is niet overduidelijk aangegeven. Kan u aangeven met welke variant wordt ingestemd mocht het raadsvoorstel ongewijzigd worden aangenomen?	De schetsontwerpen zoals weergegeven in bijlage 1a en 1b zijn inderdaad de variant waarmee wordt ingestemd bij ongewijzigde aanname van het raadsvoorstel. Bijlage 1a is het ontwerp van de voorgestelde nieuwe ronde. Bijlage 1b betreft de aanpassing van de parkeerplaatsen bij de Lidl en de al eerder door de raad geaccordeerde wijziging van de Kempenweg.
2.	Pieter van Loon (Sociaal Progressief Oirschot)	In totaal worden negen bomen gekapt bij de variant zo nu aan de raad voorgelegd. Kan u aangeven waar de compensatie voor deze volwassen bomen wordt beoogd? Tevens zijn we benieuwd waarmee deze indrukwekkende bomen worden gecompenseerd. Worden de negen bomen herplant, komen er negen piepjonge exemplaren in plaats van de huidige, komen er negen grote volwassen bomen of een mengeling hiervan?	Op basis van het nu voorliggende plan moeten 9 bomen gekapt worden. Dit is overigens fors minder dan in het geval van de ovonde. Bij de verdere uitwerking richting definitief ontwerp wordt gekeken of het mogelijk is om een aantal van deze bomen alsnog te behouden. Compensatie van de te kappen bomen vindt plaats op basis van de gemeentelijke lijn voor bomen binnen de bebouwde kom: 1 op 1 compensatie en plantomvang 20/25. In principe compenseren we zoveel mogelijk in de directe omgeving.
3.	Pieter van Loon (Sociaal	Het huidige raadsvoorstel spreekt over een „benodigde uitvoeringskrediet van € 240.000,-“ Echter zoals in de sheet van 4 december 2023 te zien is, is een ronde variant €238.000,- goedkoper dan een ovonde. Kan u uitleggen	Het nu voorliggende voorstel gaat uit van een geheel nieuwe en grotere ronde. De tijdens de besluitvorming op 2 april 2024 als alternatief voor de ovonde beschreven rondevariant ging uit van



25.I001812

Oirschot

	Progressief Oirschot)	waarom u voor de nu voorgestelde uitvoering (238.000 + 240.000) €478.000,- meer nodig heeft dan bij het vorige raadsvoorstel het geval was?	de huidige maatvoering en een aantal aanpassingen voor de fietser. Het nu voorliggende ontwerp valt daarmee duurder uit. Ook is er sprake van prijsstijgingen en krapte in de markt. Tegen deze achtergrond wordt geadviseerd om het oorspronkelijke, hogere budget van de ovonde beschikbaar te houden voor de realisatie van deze nieuwe grotere rotonde.																		
4.	Pieter van Loon (Sociaal Progressief Oirschot)	Aan dit project zijn inmiddels de nodige voorbereidingskosten (we denken o.a. aan verkeerskundigen, adviesbureau's, ingenieurs, ambtelijke inhuur, etc) gemaakt. Omdat de raad een controlerende taak heeft waar het gaat om besteding van gemeenschapsgeld willen wij graag inzicht in wat de totale voorbereidingskosten/onderzoekskosten van dit project zijn. Al vóór de verkiezingen in maart 2022 was er een oordeel dat een ovonde de beste oplossing zou zijn. Graag willen wij u vragen de bijgevoegde tabel in te vullen afgerond op bedragen van duizend euro. Waar u dat nodig acht mag u om een duidelijk beeld te vormen meer kolommen of informatie toevoegen. <table><tr><th>IJkpunt</th><th>(Optioneel) Werkzaamheden</th><th>Kosten in euro (bedrag x 1000)</th></tr><tr><td>Start t/m februari 2022</td><td></td><td></td></tr><tr><td>maart 2022 t/m maart 2024</td><td></td><td></td></tr></table>	IJkpunt	(Optioneel) Werkzaamheden	Kosten in euro (bedrag x 1000)	Start t/m februari 2022			maart 2022 t/m maart 2024			<table><tr><th>IJkpunt</th><th>(Optioneel) Werkzaamheden</th><th>Kosten in euro (bedrag x 1000)</th></tr><tr><td>Start t/m februari 2022</td><td>1. Advies en onderzoeken 2. Inhuur derden</td><td>€ 46.000 € 26.000</td></tr><tr><td>maart 2022 t/m maart 2024</td><td>1. Advies en onderzoeken 2. Inhuur derden</td><td>€ 29.000 € 32.000</td></tr></table>	IJkpunt	(Optioneel) Werkzaamheden	Kosten in euro (bedrag x 1000)	Start t/m februari 2022	1. Advies en onderzoeken 2. Inhuur derden	€ 46.000 € 26.000	maart 2022 t/m maart 2024	1. Advies en onderzoeken 2. Inhuur derden	€ 29.000 € 32.000
IJkpunt	(Optioneel) Werkzaamheden	Kosten in euro (bedrag x 1000)																			
Start t/m februari 2022																					
maart 2022 t/m maart 2024																					
IJkpunt	(Optioneel) Werkzaamheden	Kosten in euro (bedrag x 1000)																			
Start t/m februari 2022	1. Advies en onderzoeken 2. Inhuur derden	€ 46.000 € 26.000																			
maart 2022 t/m maart 2024	1. Advies en onderzoeken 2. Inhuur derden	€ 29.000 € 32.000																			



25.I001812

Oirschot

		Maart 2024 t/m september 2025			Maart 2024 t/m september 2025	1. Advies en onderzoeken 2. Inhuur derden	€ 49.000 € 21.000
					Totaal	1. Advies en onderzoeken 2. Inhuur derden	€ 124.000 € 79.000
5.	Pieter van Loon (Sociaal Progressief Oirschot)	Twee onderzoeken met een aantal jaren ertussen, beide gericht op de doorstroming en het oplossend vermogen van een “nieuwe” verkeerssituatie waarbij ook op de veiligheid moet worden verbeterd. En toch twee verschillende uitkomsten uit die onderzoeken. Kan u kort toelichten hoe ogenschijnlijk dezelfde onderzoeken tot verschillende resultaten leidt? Wat heeft het huidige onderzoek “beter” of anders gedaan dan het vorige?			Het klopt dat de eerdere studie en het huidige onderzoek tot andere conclusies zijn gekomen. Dat heeft te maken met een combinatie van factoren: <i>1. Veranderde toetsingskaders en inzichten</i> - In het huidige onderzoek is het ontwerp strenger getoetst aan verkeersveiligheidsrichtlijnen en de ASVV-richtlijnen. - Bij nader inzien past deze variant daarmee ook beter in het eerder vast gestelde mobiliteitsplan. <i>2. Inhoudelijke verkeerskundige bevindingen</i> - Bij de ovonde bleek de noordelijke fietsoversteek te ver uit de ideale rijlijn van het autoverkeer te liggen, wat tot een potentieel veiligheidsrisico leidt. - De voorsorteervakken bleken hogere snelheden bij autoverkeer te veroorzaken en zijn bovendien overbodig omdat afslaand verkeer op een ovonde al voorrang heeft. - De vormgeving als verkeersplein met een voorrangssituatie veroorzaakte verwarring voor het verkeer op de ovonde en daarmee opnieuw een veiligheidsprobleem. <i>3. Uitkomsten participatieproces</i>		



25.I001812

Oirschot

			- Naast de technische toetsing hebben ook de resultaten van participatie met bewoners en belanghebbenden geleid tot een heroverweging. Dit heeft de keuze voor een rotonde versterkt. Samengevat heeft het huidige onderzoek: • de verkeersveiligheid en positie fietsers nadrukkelijker getoetst, • de ASVV-richtlijnen toegepast, en • de participatie-uitkomsten meegenomen.
6.	Pieter van Loon (Sociaal Progressief Oirschot)	De huidige rotonde en een deel van de Kempenweg zijn recent vernieuwd. Graag willen wij weten: - wat (ongeveer) de kosten waren van de recent aangebrachte vernieuwingen? - wat de gemiddelde levensduur is van asfaltwegen? - wanneer de vernieuwde gedeelten (theoretisch) aan vernieuwing toe zijn? - wat de gemiddelde levensduur is van asfalt fietspaden?	- De kostprijs hiervan was € 75.000. - Gemiddelde levensduur van de deklaag van asfaltwegen bedraagt bij gemiddeld gebruik 12 tot 15 jaar, afhankelijk van de intensiteiten op de weg. De gehele wegconstructie heeft met tussentijds onderhoud een verwachte levensduur van 50 jaar. - Theoretisch gezien betekent dit dat de vernieuwde gedeelten vanaf 2034 aan vernieuwing toe zijn. - Gemiddelde levensduur van de deklaag van asfalt fietspaden bedraagt bij gemiddeld gebruik 15 tot 20 jaar. De gehele constructie heeft met tussentijds onderhoud een verwachte levensduur van 40 tot 50 jaar.
7.	Pieter van Loon (Sociaal Progressief Oirschot)	De Oirschotse rotondes welke grenzen aan, dan wel onderdeel zijn van de Bestseweg vertonen vaak vroegtijdig sporen van slijtage. Welke voorzieningen of materiaalkeuzes worden bij de vernieuwing van deze rotonde (op-) genomen om de levensduur van de rotonde te verlengen?	Voorzieningen en materiaalkeuzes om de levensduur van de rotonde te verlengen worden als doelstellingen meegenomen bij de verdere uitwerking van het schetsontwerp naar definitief ontwerp en bestek. Daarbij kan o.a. gedacht worden aan het soort asfalt en het type en manier van aanbrengen van de kantopsluitingen.



25.I001812

Oirschot

8.	Pieter van Loon (Sociaal Pro- gressief Oir- schot)	De stukken spreken zich uit over de houdbaarheid van deze locatie voor de Lidl en een eventuele toekomst functie voor de nieuw te realiseren parkeerplaatsen. Ook nu zien we al dat bestuurders van auto's die nabij de Lidl parkeren de winkel daar niet bezoeken maar het dorp inlopen. Wij zien dit tevens als één van de oorzaken dat parkeren bij de Lidl lastig is. Zijn er plannen om ook bij de Lidl een blauwe zone in te voeren voor de parkeerplaatsen daar?	Er zijn op dit moment geen plannen om hier een blauwe zone in te voeren. Met het vaststellen van de Centrumvisie is ervoor gekozen om het lang parkeren zoveel mogelijk te laten plaatsvinden aan de randen van het centrum. Het nu voorliggende plan leidt tot extra parkeercapaciteit en een overzichtelijke verkeerssituatie. De parkeerstrook bij de Lidl kan daarom een dubbelgebruik hebben. Na aanleg zullen we het gebruik monitoren.
9.	Pieter van Loon (Sociaal Pro- gressief Oir- schot)	Bij de beeldvormende sessie is aangegeven (ik meen tijdens de beantwoording van vragen van Dorpsvisie) dat er gekeken is naar structuren van fietspaden voor/binnen Oirschot. Zijn er plannen bekend met structuren van fietspaden voor (gemeente) Oirschot waarin zowel de utilitair routes als recreatieve routes zijn opgenomen voor "fiets" mobiliteit binnen de afzonderlijke kern(-en) alsook de verbindingen tussen andere kernen, getoetst aan het mobiliteitsplan? Zo ja, dan willen wij deze graag ontvangen.	In het Mobiliteitsplan 2023 – 2040 is een kernnetwerk fietsroutes gedefinieerd (blz. 28). Dit kernnetwerk is niet integraal getoetst aan de eisen uit het mobiliteitsplan. Toetsing vindt plaats op momenten dat groot onderhoud of anderszins maatregelen aan de orde zijn die deze routes raken.

Oirschot, 16 september 2025

burgemeester en wethouders,


Rob Brekelmans
secretaris a.i.


Judith Keijzers-Verschelling
burgemeester