

## VERSLAG

<b>Betreft</b>	<b>Informatieavond N640 Oudenbosch - Hoeven</b>
<b>Datum</b>	9 februari 2022
<b>Plaats</b>	teams
<b>Aanwezig</b>	55 omwonenden
	<u>Provincie:</u> Sjoerd van Loon (projectmanager), Maarten Penders (technisch manager), Sander Kwakkernaat (omgevingsmanager); Ivo Hilderink (verkeerskundige) Arne Schouten (verkeerskundige); Dirkje van der Ven (gedragskundige)

### Opening

Dirkje van der Ven, voorzitter van de avond, opent de bijeenkomst en heet alle aanwezigen welkom.

Aanleiding voor deze bijeenkomst is terug te komen op alle vragen en zorgen geuit door omwonenden op de informatiebijeenkomst van 14 december jl. en in de bewonersenquête. En we komen terug op eerder opgehaalde eisen en wensen van omwonenden zoals die uit de bijeenkomst in Café 't Strooienhuis van 2018. Beloofd is dat we met onderbouwingen en achtergronden komen over de gemaakte keuzes m.b.t. het Groot Onderhoud van de N640 en de aanvullende duurzaam veilig maatregelen. Dat doen we aan de hand van een aantal thema's.

Ook is deze bijeenkomst bedoeld om de gedragsmaatregelen te presenteren die een panel van omwonenden samen met gedragsdeskundige Dirkje van der Ven heeft samengesteld.

### Verkeersmodel en doorrekening snelheidsscenario's (Ivo Hilderink, PNB)

Ivo Hilderink is data-analist en regisseur Brabant Brede Modelaanpak.

Omwonenden hebben de wens geuit dat het hele traject vanaf de kruising Oude Antwerpsepostbaan tot aan de kom Hoeven 50km/u wordt gemaakt. Eerder heeft de provincie aangegeven dit niet mee te kunnen nemen in project Groot Onderhoud. Wel heeft de provincie de extra maatregel genomen 50 km/u rondom de kruising met de Oude Antwerpsepostbaan mee te nemen in het Groot Onderhoud. Ivo heeft met rekenmodel BBMA2018 (met basisjaar 2015) twee doorrekeningen gemaakt:

- 50 km/u vanaf kruising Oude Antwerpsepostbaan tot kom Hoeven (wens omwonenden).
- 50km/u alleen rondom kruising Oude Antwerpsepostbaan

Voor de resultaten wordt verwezen naar de presentatie.

### Opmerkingen omwonenden

- Jan Wijnen: gelooft niets van dat model, net als de eerdere berekeningen. Jos van Ham: is het eens met Jan Wijnen; heeft sterke twijfel over de uitkomsten; hij vraagt zich af waar dat verkeer vandaan komt en naar toe gaat. Claus Jansen: gelooft het model ook niet en vraagt zich af: "Stel dat de N640 op 100km/u gaat, trekt dat dan extra verkeer aan?"; dat acht hij onrealistisch. Hugo Dekkers: is ook naar vrachtverkeer gekeken? Hij gelooft niet dat er zoveel vrachtverkeer over de punten 4, 5 en 6 gaat rijden.

- Diana Goossens: ziet op de N640 ook veel sluipverkeer dat de snelwegen mijdt; kijkt dit model wel integraal? houdt dit model daar wel rekening mee? Het verkeersmodel is van basisjaar 2015. Hoe relevant zijn die gegevens 7 jaar later? Waar blijven die 2.000 voertuigen dan?
- Claus Jansen: de optelling van de omrijcijfers op de telpunten klopt niet.
- André Osterloh: “U houdt alleen vast aan het model om gezichtsverlies te voorkomen.” U kent de praktijk in Hoeven niet. Omrijd-verkeer kan absoluut niet over de punten 5, 6 en 7 (zie presentatie) rijden. Bovendien doe je daar langer over.
  - Antwoorden Ivo Hilderink: Dit verkeersmodel hanteert de provincie bij alle wegenprojecten binnen de provincie om beleid te maken en om maatregelen te onderbouwen. Wij gebruiken dit verkeersmodel omdat wij de verplichting hebben onze beleidskeuzes objectief te onderbouwen.
  - Het verkeersmodel heeft als basisinput de verkeerswerkelijkheid van 2015 in de hele provincie Noord-Brabant (uitgesplitst naar personenvervoer en vrachtvervoer), maar daaraan zijn integraal toegevoegd alle ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen tot 2040 die wij voorzagen eind 2019 [vrijgave model januari 2020] (dus incl. de rondweg Oudenbosch en incl. woningbouw- en bedrijfsterreinontwikkeling Etten-Leur).
  - Het verkeersmodel wordt iedere 4 tot 5 jaar geactualiseerd waarbij het basisjaar wordt vernieuwd. Momenteel zijn we bezig met een actualisatie naar basisjaar 2019. Die zal Q3 2022 gereed zijn. Naast het verkeersmodel worden de verkeersintensiteiten continu gemonitord.
  - Het verkeersmodel kan het rijgedrag van voertuigen voorspellen bij een veranderde omstandigheid zoals bijv. het ‘knijpen’ van de snelheid op een bepaalde weg op de rest van het wegennet.
  - Voor de presentatie van vanavond is een select aantal wegen gekozen waarop we de omrijd-effecten laten zien. In deze presentatie zijn de verkeersintensiteiten afgerond op 100-tallen voor motorvoertuigen en 10-tallen voor vrachtwagens. Door de afronding is de sommatie niet 100% sluitend. Het is niet zo dat er in het model verkeer verdwijnt of extra ontstaat.
  - Het basisjaar is weliswaar 2015 maar dat er in 2021 méér verkeer over de N640 gaat betekent vooral dat het ‘waterbedeffect’ groter zal zijn dan de getallen nu aangeven.
- Philip Broekhuizen: Te stellen dat er veel meer verkeer door Achter 't Hof en de Bovenstraat gaat getuigt van weinig locatiekennis. Die wegen zijn daar met al hun drempels helemaal niet geschikt voor. De provincie vindt het blijkbaar belangrijker om 3% omrijders door de wijken te voorkomen, dan ongelukken op de N640 te voorkomen.
  - Antwoord Ivo Hilderink (PNB): knijpen van de snelheid op de N640 leidt ertoe dat 20% van de weggebruikers hun weg gaat zoeken over de omliggende wegen en dat zijn m.n. de lokale wegen. Er vindt geen significante toename plaats van verkeer op de snelwegen, enerzijds omdat veel verkeer niet op de snelweg hoeft te zijn en anderzijds omdat de snelweg-omrijroute daarvoor te lang is.

### **Snelheden en verkeersintensiteiten (Arne Schouten, PNB)**

Voor de uiteenzetting van Arne Schouten wordt verwezen naar de presentatie.

#### Reactie Omwonenden

- André Osterloh: De N638 Klein Zundert tot Klooster is naar 60 km/u gegaan. Waarom kan dat hier niet?
- Claus Jansen: Hoezo kan 60 km/u op het hele traject buiten de bebouwde kom niet? Hoezo is de N640 een ROW? Vrachtverkeer is toch niet regionaal?

- Jan Wijnen: Op 16 september 2021 besloot toenmalig gedeputeerde Christophe van der Maat als aanvullende veiligheidsmaatregel op de kruising met de Oude Antwerpsepostbaan 50 km/u in te stellen. Waarom kon dat ineens wel? Is dat modelmatig dan doorgerekend?  
Antwoord: Ja, en daaruit blijkt dat deze maatregel geen significant waterbedeffect veroorzaakt op het omliggende wegennet.
- Marleen Huijben: Los van de discussie over het verkeersmodel, hoe wordt rekening gehouden met aspecten als welzijn en gezondheid? Mensen leven korter door verkeer op drukke wegen. De weg is intens druk geworden. Wat doet de provincie? Geluidschermen? Als de weg overal 50 km/u wordt is de milieulast veel lager.
- Hans van der Smissen: onderschrijft mevrouw Huijben. De weg is in 30 jaar tijd veel drukker geworden. Oudenbosch heeft met zijn rondweg Hoeven met een probleem opgezadeld. 60 km/u buiten de bebouwde kom moeten we doen, ook al vanwege fijnstof en geluid en om het vrachtverkeer te weren.
  - Antwoord Arne Schouten (PNB): De N638 heeft de functie van een erftoegangsweg (ETW). Op ETW's zit in de regel veel minder verkeer. Daardoor kunnen deze wegen anders ingericht worden om een geloofwaardige snelheid af te dwingen. Ze zijn conform richtlijnen smaller; veelal voorzien van gelijkwaardige voorrang en hebben drempels en plateaus. Die laatste kunnen overigens ook trillings- en geluidshinder met zich mee brengen.
  - De functie van de N640 is conform het provinciale Beleidskader Mobiliteit een regionale ontsluitingsweg (ROW). Dit type weg heeft de functie om een regio of gebied te ontsluiten. In de landelijk toegepaste visie Duurzaam Veilig wordt de N640 bestempeld als een gebiedsontsluitingsweg (GOW). Deze wegen verwerken veel meer verkeer dan een ETW, hebben daardoor andere dimensies; kennen gefaseerde oversteken voor langzaam verkeer en kennen twee snelheden: 50 binnen de bebouwde kom en 80 buiten de bebouwde kom.
  - Omlaag brengen van de snelheid tot 60 km/u over het hele tracé buiten de kom betekent impliciet het afwaarderen van de functie van de weg. Het verlagen van snelheid geeft grotere kans op snelheidsverschillen en daarmee onveilige situaties zoals inhaalmanoeuvres. En de oversteekbaarheid is lastiger in te schatten door de snelheidsverschillen.
  - Omlaag brengen van de snelheid vraagt om een integrale afweging met effecten op het gehele netwerk aan wegen. Daarmee is het een gezamenlijke keuze van gemeenten en provincie. Die hebben deze keuze niet gemaakt.
- Partner Diana Goossens: provincie is alleen maar theoretisch bezig. Volgens de definitie zou een GOW geen erfaansluitingen moeten hebben. De N640 heeft er tientallen.
  - Antwoord Arne Schouten: Het klopt dat de N640 niet aan alle eisen van een GOW voldoet, m.n. m.b.t. de uitritten van erven. Het geldt voor de meeste wegen in Nederland dat die niet strikt voldoen aan de veiligheidseisen van deze Duurzaam Veilig theorie. Wel moet de weg voldoende capaciteit hebben om het gevraagde gebruik en functie te kunnen faciliteren. Bij wegconstructies vormen deze eisen/richtlijnen een leidraad voor de ombouw van een weg, maar bepaalt de lokale situatie of en in welke mate deze eisen zijn in te vullen.

### **Reactie Sjoerd van Loon (projectmanager PNB)**

Groot onderhoud op de korte termijn moet, omdat de weg daaraan toe is. We voegen Duurzaam Veilig maatregelen toe die de veiligheid voor langzaam verkeer moeten bevorderen en het te hard rijden moeten beteugelen. En we voegen gedragsmaatregelen toe, want hard rijden is fout gedrag en een persoonlijke keuze.

We horen dat u 50 / 60 km/u wilt. Als de provincie een dergelijke maatregel toevoegt aan haar onderhoudsmaatregelen, zijn we verplicht de effecten te onderzoeken met een verkeerskundige analyse en een doorrekening met verkeersmodellen. In beide gevallen verwachten we dat het knijpen van de snelheid tussen kruispunt Oude Antwerpsepostbaan tot aan de kom Hoeven leidt tot significante lokale omrijd-effecten.

We zien ook dat het verkeer autonoom toeneemt (economische ontwikkeling, bevolkingsgroei); dat er ruimtelijke ontwikkelingen in het verschiep liggen (nieuwe woonwijk aan westzijde Etten-Leur, ontwikkeling bedrijventerrein Vosdonk); dat er veel erftoegangen zijn; dat er te weinig ruimte is om aan alle duurzaam veilig eisen voor een GOW te voldoen. En dat er daarmee voor de middellange en lange termijn een opgave ligt.

#### Reacties omwonenden

- Claus Jansen: “jullie hadden 4 of 5 jaar gelden al moeten ingrijpen”.
- André Osterloh: “bij de ondertekening van de overeenkomst over de aanleg van de rondweg Oudenbosch beloofde de gedeputeerde van destijds dat er door die rondweg geen één extra vrachtwagen door de kern Hoeven zou rijden. Provincie Noord-Brabant heeft geen woord gehouden”.
  - Antwoord Arne Schouten (PNB): dat wil niet zeggen dat verkeer niet ook gewoon kan toenemen door autonome groei.
- Martin van de Ven: ziet geen integraal plan; hij ziet niet hoe verkeer uit Etten-Leur en Oudenbosch wordt verleid om naar de snelwegen te gaan.
- Diana Goosens: pak fase 1 Halderberge en fase 2 Etten-Leur integraal aan; neem daarin ook het punt van het sluipverkeer mee en het te hard rijden voor haar woning.
- Martin van de Ven: “doe dan nu niks en kom terug met een integraal plan”.
  - Antwoord Sjoerd van Loon (PNB): in de planstudiefase zijn beide trajecten in Hoeven en in Etten-Leur samen en integraal beschouwd. Alleen de uitvoering is gesplitst. De uitvoering van fase 1 ligt nu voor.

#### **Verkeerskundige monitoring en handhaving (Arne Schouten, PNB)**

Arne Schouten is verkeerskundige en gaat in op analyse en monitoring.

Voor de inleiding van Arne wordt verwezen naar de presentatie.

#### Reacties omwonenden

- Claus Jansen: de politie gaf in een interview aan dat handhaving in de kom is als dweilen met de kraan open. Zal er met de voorgestelde nieuwe inrichting van de weg ook meteen gehandhaafd worden of is dat een utopie? Geen hond houdt zich aan de snelheid.
  - Antwoord Arne Schouten (PNB): binnen de bebouwde kom wordt volgens de cijfers het vaakst te hard gereden. Juist dáár gaan we de weg op meerdere plaatsen herinrichten: rotonde, Palingstraat, kruising Sint Janstraat, kruising De Heul. Herinrichting is zeker geen garantie dat men zich aan de maximumsnelheid gaat houden. Maar als wij de weg niet conform Duurzaam Veilig inrichten, worden verzoeken van de provincie aan het Openbaar Ministerie tot handhaving (lees o.a. flitspalen) zeker niet ingewilligd.

## Langzaam verkeer: inrichting, rotonde, oversteken en kruispunten (Sjoerd van Loon, PNB)

Voor de inleiding van Sjoerd van Loon wordt verwezen naar de presentatie.

### Reacties omwonenden

- Jan Wijnen: de argumenten voor geen rotonde op de kruising Oude Antwerpsepostbaan deugen niet. Provincie heeft gezegd dat er onvoldoende ruimte zou zijn. De burgemeester zou gezegd hebben dat een rotonde niet zou kunnen aansluiten op een fietsstraat.
  - Antwoord Arne Schouten (PNB): Een rotonde breng je vaak aan bij kruisingen van gelijkwaardige wegen. De N640 en de Oude Antwerpsepostbaan zijn ongelijkwaardig. Hoofdrede is dat een rotonde hier onvoldoende inpasbaar is. Daarnaast zijn er lokaal ook tegenstanders van een rotonde. Wel wordt de kruising conform Duurzaam Veilig ingericht met een gefaseerde oversteek voor het langzame verkeer.
- Marleen Huijben: Al die komremmers leiden tot remmend en optrekkend verkeer vlak bij een woonwijk. Hoe gaat de provincie die overlast beperken qua geluid?
  - Antwoord Sjoerd van Loon (PNB): we gaan geluid reducerend asfalt aanleggen.
- Jos van Ham: de snelheden wisselen vanaf rotonde Oudenbosch van 80 naar 50 (kruising Oude Antwerpsepostbaan) naar 80 naar 50 (TINQ) naar 80 en naar 50 (opgeschoven Kom Hoeven).
  - Antwoord: de uitbuiging bij TINQ is geen 50 km maatregel maar een uitbuiging in het 80 km stuk. Dit betekent dat er ten opzichte van de huidige situatie 1 plek bij is gekomen waar je van 80 naar 50 gaat en weer naar 80, nl. bij de door bewoners als gevaarlijk genoemde kruising met de Oude Antwerpsepostbaan. Dit was niet het oorspronkelijke voorstel, is op verzoek aangepast.
- Jan Mollen (wethouder gemeente Halderberge): de gemeente staat achter het plan van de provincie en achter de rekenmodellen. Gemeente heeft ook met de belangen van Bosschenhoofd te maken. We moesten een afweging maken en een keuze. De middelen zijn er niet voor een rondweg of parallelwegen. Op grond daarvan zijn we uitgekomen op groot onderhoud + een reeks veiligheidsmaatregelen + gedragsmaatregelen. Is dit optimaal? Nee. Maar een rondweg is gewoon niet mogelijk. Jan Wijnen: de wethouder heeft het model niet goed gelezen. Jan Mollen: het gaat om het onderliggend wegennet.
- W. van Oosterhout: bewoners achter de TINQ vragen een olifantenpaadje langs de weg te krijgen naar een veilige plek om met kinderen de weg over te steken. Is het mogelijk een olifantenpaadje aan te leggen?
  - Antwoord: we zoeken het uit (**actie** Maarten Penders).
- Martin van de Ven: het totaalplan zoals gepresenteerd oogt gefragmenteerd; is gebaseerd op modellen die we niet vertrouwen; het laat verkeerstoename in Bosschenhoofd zien. Jullie geven geen antwoord op de vraag waarom het 50km stuk rondom de kruising met de Oude Antwerpsepostbaan niet kan worden doorgetrokken tot de kom Hoeven?
  - Antwoord Sjoerd van Loon (PNB): Ivo Hilderink heeft al uitgelegd waarom dat niet gewenst is. Reactie Jan Wijnen: maar dat model klopt niet.
- Ad van Teteringen: heeft geen vertrouwen in modellen. Is het dan niet mogelijk datzelfde traject als Martin noemt op 60km/u te zetten?
  - Antwoord Arne Schouten: Het model is in het verleden doorgerekend met 60km/u en gaf toen ook dat waterbedeffect aan.
- Erik .. (nieuwe bewoner): er wordt niet geluisterd; wat is het nut van deze vergadering? wat is het doel van deze bijeenkomst? Het lijkt alsof gemeenten en provincie onze zorgen niet serieus nemen.

- Antwoord Sjoerd van Loon (PNB): zoals aan het begin van de bijeenkomst is gezegd is het doel van deze bijeenkomst om terug te komen op in het verleden ingebrachte eisen en wensen en u te informeren over de overwegingen die wij hebben bij het wel of niet honoreren van die ingebrachte eisen en wensen. Wij hebben u gehoord, treffen extra veiligheidsmaatregelen en hebben beargumenteerd waarom wij niet al uw eisen en wensen kunnen honoreren, omdat wij een bredere afweging moeten maken.
- Het huidige project is Groot Onderhoud met extra veiligheidsmaatregelen. Maar wij zien de zorgen en zijn ervan doordrongen (zoals eerder gezegd) dat er een betere lange termijn oplossing moet komen.
- Jack van Wortel: mijn mening: maak de hele weg 60 km/u, maak 'm smaller en gebruik de vrijgekomen ruimte voor extra fiets- en wandelpaden.
- Hugo Dekkers: gezondheid, geluid, fijnstof: wat doet de provincie daaraan? Hebben de hegjes een functie voor geluid of fijnstof?
  - Antwoord PNB: er komt geluid reducerend asfalt. De hegjes hebben geen functie voor geluid of fijnstof, maar hebben een visuele snelheid remmende werking.
- Mevrouw Huijben: die vele snelheidswisselingen leiden tot extra fijnstof. Doe s.v.p. iets aan fijnstof door groenmaatregelen.
- Jan Wijnen: leidt snelheidsverlaging niet ook tot minder stikstofuitstoot?
- Jeroen de Vugt: als fase 1 is gerealiseerd; hoe meet PNB dan de verkeerseffecten? En hoe voorkom je dat je over een paar jaar weer dezelfde discussie hebt?
  - Antwoord Arne Schouten (PNB): we gaan veel aandacht besteden aan monitoring door extra telpunten te plaatsen; we zetten de enquête periodiek uit en zoeken nog naar een vorm om telgegevens te delen.
- Jan Wijnen: waarom komt er geen fietspad langs de zuidzijde vanaf de Kapelstraat naar de Oude Antwerpsepostbaan?
  - Antwoord: omdat daar te weinig ruimte voor is.

### **Gedragmaatregelen (Dirkje van der Ven)**

Dirkje van der Ven geeft aan dat de focus bij de gedragmaatregelen ligt op 3 onderwerpen:

- Snelheid binnen de bebouwde kom
- Snelheid buiten de bebouwde kom
- In – en uitritten

Ze vertelt welke gedragmaatregelen met een bewonerspanel op 19 januari 2022 zijn bedacht voor deze drie onderwerpen. De bedoeling is deze maatregelen begin maart uit te werken en al vóór de start van het Groot Onderhoud te realiseren. De maatregelen zijn:

1. Plaatsing van dynamische snelheidsindicatoren, afwisselend op verschillende locaties
2. Dwarsstrepen op de weg voor binnenrijden van de kom
3. Snelheidsborden op de huidige komportalen
4. Borden die waarschuwen voor in- en uitritten
5. Silhouetten van overstekende personen bij oversteekplaatsen naar voorbeeld Breda
6. Koppeling met de campagne '*Brabant gaat voor Nul verkeersslachtoffers*'

- Jan Wijnen: mist dat we op de industrieterreinen bij Vosdonk vrachtwagens gaan stimuleren direct de snelweg te kiezen.
  - Antwoord Arne Schouten (PNB): provincie is in gesprek met het bedrijfsleven over dit soort maatregelen. Jan Wijnen: is het geen idee de N640 alleen toegankelijk te maken voor e-vrachtwagens? Jan Mollen: vindt het een sympathiek idee.

- Martin van de Ven: bij verlaten van industrieterrein Vosdonk rijd je eigenlijk automatisch naar de kern Hoeven. Je zou het verkeer moeten stimuleren het terrein via de snelweg A58 te verlaten.

## Afsluiting

- Diana Goossens: is dit het definitieve plan dat de provincie gaat uitvoeren? Feitelijk is dit het plan van 2017 uitvoeren plus nog wat aanvullingen
  - Antwoord Sjoerd van Loon (PNB): Ja, Groot Onderhoud moet, en we kijken nog naar kleine ontwerpaanpassingen (olifantenpaadje, voetgangersoversteek Sint Jansstraat) en we kaarten bij de bestuurders de lange termijn opgave aan. Diana Goossens: dus wel gehoord maar niet geluisterd. Jammer, is niet alleen een gevoel, maar nu ook de feiten. Dit is Kafkaësk. Antwoord Sjoerd van Loon (PNB): startpunt is Groot Onderhoud en daar hebben we diverse veiligheidsmaatregelen aan toegevoegd; gedragsmaatregelen zijn toegevoegd en we beloven extra het verkeer te monitoren, vóór en na het Groot Onderhoud.
- Jan Wijnen: we hebben als bewoners de lat van de verwachtingen te hoog gelegd. PNB denkt aan Groot Onderhoud. Wij verwachtten een integrale reconstructie. Hopelijk handelt Suzanne Otters net zoals Christophe met de snelle instelling van 50 km/u op de kruising Oude Antwerpsepostbaan.

Sjoerd van Loon bedankt de genodigden voor hun tijd en aanwezigheid.