

Vragen en antwoorden

Aanvraag omgevingsvergunning aanpassing bestemming kluifrotonde N395/N269

Woensdagavond 10 oktober gaf de provincie Noord-Brabant een toelichting op de plannen voor een kluifrotonde bij de aansluiting N395/N269 bij Hilvarenbeek.

Aanleiding was de aankondiging voor de aanvraag 'omgevingsvergunning aanpassing bestemming' die de gemeente Hilvarenbeek heeft gepubliceerd.

Dit is een overzicht van de gestelde vragen met de antwoorden.

Bij enkele punten zijn ook acties bepaald.

Wat voor een type geluidsarm asfalt wordt aangebracht?

Een soort die stiller is dan wat er nu ligt, de soort is nog niet bekend (maar in ieder geval geen overlaging van beton zoals bij de N269).

Vooraf vanuit het zuiden heeft de N395 een belangrijke functie richting N269 en/of A58. In 2020/2021 zullen op de A58 extra rijbanen aangelegd worden. Er bestaat een vrees voor sluipverkeer tijdens aanleg. Echter wanneer de A58 2 * 3 rijbanen heeft, zal het sluipverkeer weer afnemen. Volgens de verkeerscijfers zal de verkeersintensiteit op de N395 in 2030 met circa 15% gestegen zijn.

Hoeveel sluipverkeer?

Zeker wanneer er file is op de A58, is er sprake van sluipverkeer. Percentages zijn echter niet bekend. Vooral in de spits is het druk op de weg en ontstaan er vrij snel files. Door uitbreiding van de 50 km/uur zones en de aanleg van rotondes wordt verwacht dat de N395 minder aantrekkelijk wordt voor sluipverkeer. Daarnaast zal vooral de verbreding van de A58 zorgen voor een betere doorstroming hetgeen sluisen overbodig maakt.

Wat is planning van de werkzaamheden aan de A58 en de N395?

De insteek is eerst de N395 aanpakken en dan pas de A58. Mogelijk worden er op de A58 pilots uitgevoerd om vrachtwagens in een treintje te laten rijden. Hierdoor worden de onderlinge afstanden minder en is er meer asfalt voor de automobilisten beschikbaar. De N395 is ook toe aan onderhoud omdat het asfalt is versleten.

Heeft een rotonde juist geen verkeersaantrekkende werking?

Nee, deze angst is onterecht. Doorstroming op de N395 heeft niet de prioriteit, maar wel zaken als leefbaarheid, oversteekbaarheid en veiligheid. De rotonde en uitbreiding van de 50 km/uur zones zullen er juist toe leiden dat de totale reistijd langer wordt en hiermee de weg onaantrekkelijker als (sluip)route.

- In de planstudie is een afweging gemaakt tussen VRI en rotonde. Bij een rotonde bestaat in de basis maar 1 conflicterende verkeersbeweging; je hoeft alleen naar links te kijken en is hiermee veel veiliger dan een kruising. De grotere verkeersveiligheid blijkt ook uit allerlei statistieken. Bij de aansluiting N395/N269 is vooral de spits druk, maar de drukte valt de rest van de dag mee. Daarom is voor het grootste deel van de dag een verkeersregelinstantie (VRI, of te wel een verkeerslicht) niet nodig.
- De kluifrotonde heeft ruim voldoende capaciteit voor het huidige, maar ook voor het toekomstige (2030) verkeersaanbod. De situatie op de turbo rotonde Hilvarenbeek-Noord is anders, daar moet je bij het linksaf gaan (Hilvarenbeek richting Tilburg) altijd een rijbaan passeren.

Waarom wordt het viaduct niet afgebroken en een turborotonde aangelegd?

Er zijn diverse mogelijkheden onderzocht. In de basis is een ongelijkvloers kruising beter voor de doorstroming van het verkeer. De verkeersdruk zal dus alleen maar toenemen wanneer de kruising ongelijkvloers gemaakt wordt. Ook is doorgerekend dat de rotonde ook sluipverkeer aankan. Als na de verbreding van de A58 blijkt dat de rotonde het verkeer niet aankan dan zal de provincie Noord-Brabant e.e.a. nog eens bezien.

N269 afrit is onlangs versmald terwijl minister Cora van Nieuwenhuizen zegt dat wegen/afritten juist breder moeten worden. En waarom 80km/uur?

Landelijk en dus ook de provincie streeft naar een eenduidig wegbeeld en bij een 80 km/u weg horen geen vluchtstroken langs de op- en afritten. Dit was nog een erfenis uit het verleden (jaren '70) toen de weg is aangelegd als autoweg. Gelet op de verkeersintensiteit volstaat hier 1 rijstrook. Als je met 2 stroken op de rotonde aan zou sluiten dan is dat een onwenselijke situatie voor veiligheid is, mede i.v.m. zichtbaarheid, afdekongevallen en oversteekbaarheid voor de fietsers.

Waarom geen voorrang voor verkeer van rechts op de rotonde?

Onwenselijk want dan krijg je situaties als bijvoorbeeld in India waar het verkeer op de rotonde muurvast staat.

Kan landbouwverkeer ook over de rotonde?

Ja, qua maatvoering is hier rekening mee gehouden.

Hoe is het met de veiligheid van de fietsers op de rotonde gesteld?

Aangezien de rotonde buiten de bebouwde kom ligt, heeft de fietser geen voorrang. Nu hebben fietsers voorrang, maar dat wil niet zeggen dat dat altijd veiliger is. De fietser hoeft straks maar op 1 richting te letten. Hier hebben ook de gemeente en onafhankelijke verkeerskundigen van SWOV (stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) naar gekeken en geoordeeld dat dit een veilige situatie is. Doordat de fietser voorrang moet geven en de vormgeving van het fietspad, dwing je de fietser dus tot het kijken naar de aankomende voertuigen (en omgekeerd). Met een rotonde wordt een fietser eerder/beter opgemerkt en heb je maar 1 conflicterende richting. Ook SWOV concludeert dat een rotonde een veel veiliger situatie is.

Hilvarenbeek opteert een wandel/fietsgemeente te zijn. Echter in planstudie staat dat er een fiets en wandelcombinatie moet zijn.

Buiten de bebouwde kom worden er normaliter geen vrij liggende wandelpaden aangelegd. In de kommen van Middelbeers en Diessen is onderzocht of combigebied mogelijk is, hierover heeft iets in de planstudie gestaan (2014). Nu in 2018 zijn er diverse wijzigingen op de planstudie. Combinatie (fiets/wandelen) en bord hiervoor gaat niet voorkomen.

Komen er verkeerslichten?

Er komen geen verkeerslichten, ook niet bij fietspaden/oversteken.

Wat verandert er bij de Van der Heijdestraat?

Hier verandert er niets. Carpoolplaats blijft op huidige locatie bestaan en ook het opstel vak voor het infobord blijft bestaan.

Bij Van der Heijdestraat is het nu gevaarlijk om als fietser over te steken. Je verwacht geen fietsers wanneer je uit Van der Heijdestraat komt en naar rechts rijdt. De situatie bij de Van der Heijdestraat zal straks niet anders zijn. Ook voor vrachtwagens zal hier niets veranderen.

Actie: De gemeente Hilvarenbeek zal de verkeerssituatie bij de Van der Heijdestraat bekijken en aan PNB aangeven of deze aanpassingen in het werk meegenomen moeten worden.

Waarom wordt de afstand tussen rotonde en fietspad niet groter zodat hier een vrachtwagen kan staan en deze het zicht niet ontnemt?

Het ontwerp is hier naar aanleiding van een opmerking van SWOV al op aangepast. Er bestaat een conflict tussen opstelplaats auto's en oversteekbaarheid fietsers.

Actie: de provincie zal laten bekijken of en op welke wijze de fietsoversteek bij afrit N269 vanuit de richting Tilburg nog veiliger te maken is, bijvoorbeeld door attentie verhogende maatregelen.

Worden werkzaamheden wel afgestemd met de omgeving?

Ja, ook de aannemer heeft hier een verplichting. Daarnaast doet de provincie haar best omwonenden en andere geïnteresseerden zo goed als mogelijk te informeren via de website, nieuwsbrief en huis aan huisbladen. Ten behoeve van de rotonde en het fietspad wordt een klein stukje grond met de bestemming water/groen opgeofferd. Hiertoe dient de bestemming te wijzigen middels een omgevingsvergunning.

Worden er veel bomen gekapt?

Op de ontwerptekeningen, welke via de website toegankelijk zijn, is met rode kruisjes aangegeven welke bomen nabij de rotonde gekapt worden (2 stuks) en in groen is aangegeven waar nieuwe bomen geplant worden. Binnen de bebouwde kom van Hilvarenbeek wordt niet gekapt.

Blijven woningen en bedrijven tijdens de uitvoering bereikbaar?

Aan de aannemer wordt de eis meegegeven dat iedereen in principe 24 uur per dag bereikbaar moet zijn ook voor hulpdiensten. De aannemer zal hiervoor maatwerkafspraken maken. Tijdens de uitvoering zal er een aanspreekpunt zijn.

De gemeente Hilvarenbeek heeft recent de aanvraag omgevingsvergunning aangekondigd. Deze aanvraag wordt momenteel getoetst en nadien met het bestuur besproken. Het ruimtelijk ontwerp geeft aan waarom het nodig is om de bestemming te wijzigen. Het ontwerpbesluit zal in de Hilverbode geplaatst worden en 6 weken ter visie liggen. In deze periode kunnen zienswijzen op het besluit ingediend worden. Deze zienswijzen zullen behandeld worden en hierop kunnen bewaarmaker beroep indienen. Dit beroep moet bij de rechter ingediend worden. De totale proceduretijd is in beginsel 26 weken.

Kunnen alle vragen van deze informatieavond mee genomen worden in zienswijze/advies van de gemeente Hilvarenbeek?

Veel vragen (fietsers, wachttijden, etc.) zijn bij gemeente reeds de revue gepasseerd. De rapportage van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) zal met de aanwezigen gedeeld worden.

Actie: de gemeente Hilvarenbeek stuurt de SWOV –rapportage naar de aanwezigen

Worden de maatregelen straks geëvalueerd?

Er is geen wettelijke procedure om de verkeersmaatregelen te evalueren. Wel wordt er getoetst of alles uitgevoerd is zoals bedacht. Weginspecteur zal ook na realisatie signalen blijven opnemen.

Is een halfopen tunnelbak voor het fietsverkeer onderzocht?

Ja, dit idee is vanuit de gemeente aangedragen, maar ruimtebeslag die een tunnelbak nodig heeft is groot en de kosten zijn hoog. Binnen het beschikbare budget en ruimte is de voorliggende oplossing de meest veilige.

Hoe breed wordt het fietspad?

Het fietspad is en blijft 2,5 meter breed