

Verslag klankbordgroep

Onderwerp

Planstudie N264 Odiliapeel – Haps km 31.500 – 43.000
 Vierde klankbordgroepbijeenkomst deelgebied 3b

Datum

16 december 2020

van

Wim Schot

Telefoon

073-6812812

Email

N264@brabant.nlmsc
 brabant.nl

Doelstelling bijeenkomst

- Toelichting op varianten die eerder in het proces zijn ontstaan.
- Komen tot een voorkeursvariant: afstemmen van keuzes met de klankbordgroep

Agenda

| Tijd | Agendapunt |
|-----------|---|
| 19:30 uur | Opening door de wethouder van den Boogaart |
| 19:35 uur | Welkom door de voorzitter en korte introductie |
| 19.45 uur | Doelstelling Planstudie |
| | Toelichting keuzes en voorkeursvariant |
| | 1. Pastoor Jacobsstraat 2. Achterdijk 3. Hapseweg |
| 20:30 | Vervolgprocedure |
| 20:45 | Rondvraag en sluiting om 21:00 |

Opening door wethouder van den Boogaart

Wethouder van den Boogaart heet de aanwezigen welkom. Hij geeft een korte toelichting op het doorlopen proces tot nu toe. De N264 is een drukkere weg. Naast dat er voorstanders zijn van een rondweg, zijn er ook tegenstanders. In 2018 is er een verkennende studie uitgevoerd door de provincie Noord-Brabant naar de nut en noodzaak van een rondweg, uit deze studie blijkt dat hier op dit moment geen draagvlak voor is.

Wanneer het draagvlak kwetsbaar is, dan moet de noodzaak in voldoende mate zijn aangetoond om een "Raad van State Proof" onderbouwing te hebben voor een rondweg. De wethouder geeft aan dat hij zich blijft inspannen om de problematiek van de N264 op de bestuurlijke agenda te houden.

Ondertussen moet gewerkt worden aan de planstudie om de leefbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren. De wethouder wenst ons allen een goede bijeenkomst.

Welkom door de voorzitter en korte introductie

Sjef Wilgers is de voorzitter van deze avond. Hij zorgt ervoor dat iedere klankbordgroepdeelnemer voldoende in de gelegenheid is te reageren.

Doelstelling planstudie en toelichting keuzen

Charlotte van Barneveld licht de keuzen toe met betrekking tot de volgende onderwerpen:

- De maximum rijsnelheid op de N264
- Parallelstructuur Pastoor Jacobsstraat
- Kruispunt Achterdijk
- Verzamelinrit c.q. parallelstructuur Hapseweg

De snelheid op de N264 omlaag

De weg heeft een gebiedsontsluitende functie.

- De functie van de weg moet herkenbaar zijn in de vormgeving
- Een weggebruiker moet weten wat er van hem verwacht wordt
- De kenmerken van deze weg horen bij een 80 km/uur weg:
 - 2 rijbanen en een as-markering, vrijliggende fietspaden.

We kunnen een lagere snelheid niet afdwingen als de weg niet herkenbaar is. Een snelheid van 60 km/uur is niet passend voor dit type weg en het gebruik van de weg.

Wat wel mogelijk is zijn de volgende opties:

- Overrijdbare rijbaanscheiding
- Adviesnelheid 60 km/uur in krappe bochten

Provincie Noord-Brabant

Maatregelen waar nog keuzes in zijn

Wel:

verhoogde rijbaanscheiding (niet bij inritten)

adviesnelheid 60 km/uur in bochten



Reacties:

- Waarom kan op vergelijkbare provinciale wegen wel een maximum snelheid van 60 km/uur ingesteld worden? *Antwoord: dat kan op deze wegen eigenlijk ook niet. Er kan ook niet*

gehandhaafd worden op snelheidsoverschrijdingen, wanneer de vormgeving van de weg niet overeenkomt met de functie van de weg. Op diverse locaties zijn er plannen om de snelheidsverlaging weer terug te draaien.

- Graag 'bewijs' dat de politie daadwerkelijk niet kan handhaven op 60 km/uur op de N264. Uit wel stuk blijkt dit? De provincie zal vragen of de politie aanwezig kan zijn bij de volgende KBG bijeenkomst zodat dit toegelicht kan worden.
- Wat betekent een adviessnelheid? *Antwoord: een adviessnelheid geldt niet als een maximum snelheid. Weggebruikers hoeven de aangegeven adviessnelheid niet op te volgen. Op een adviessnelheid wordt niet gehandhaafd. Het wordt enkel toegepast op plekken waar het nodig en passend is, zoals in krappe bochten.* Hierdoor is de geloofwaardigheid van de adviesnelheid groter en zijn weggebruikers eerder bereid het advies op te volgen
- Het is moeilijk te verkroppen dat in Grave de komgrens wel is opgeschoven om zodoende 50 km/uur snelheid in te kunnen voeren. *Antwoord: de komgrens zou eigenlijk qua bebouwing richting de Voortsestraat moeten liggen. Het opschuiven van de grens meer richting de Achterdijk is niet geloofwaardig. Het wegbeeld en de 'open' omgeving voldoen niet aan het beeld zoals een weggebruiker die binnen de kom verwacht. Het verkeer past het gedrag dan niet aan en rijdt te hard. Daar kan niet op gehandhaafd worden, omdat de omgeving niet voldoet.*
- Geeft de verhoogde overrijdbare rijbaanscheiding geluidsoverlast? *Antwoord: Nee, de rijbaanscheiding is ca. 4 cm hoog. Ter hoogte van de inritten wordt de rijbaanscheiding onderbroken.*
- Kunnen lange vrachtwagencombinaties over de rijbaanscheiding heen rijden; vrachtwagens met een starre as hebben een vrij grote draaicirkel? *Antwoord: Ja dit kan, de hoogte van de verhoogde rijbaanscheiding is 4 cm. Dit geldt ook voor hulpdiensten. Omdat de verhoogde rijbaanscheiding een nog een voorstel is, is dit nog niet teruggekoppeld met de hulpdiensten.*

Parallelstructuur Pastoor Jacobsstraat

Er is te weinig ruimte om een parallelstructuur in te passen langs de Pastoor Jacobsstraat. Gekeken is naar een verzamelinrit om meerdere inritten van woningen op aan te sluiten (een doodlopende parallelstructuur). Ook dit is niet mogelijk zonder aankoop van private grond. Omdat er geen draagvlak is voor deze oplossingsrichting, is gekeken naar andere keuzemogelijkheden:

- Verhoogde rijbaanscheiding
- Adviessnelheid 60 km/uur

Keuzes voorkeursvariant Pastoor Jacobsstraat

- ? Instellen adviessnelheid 60 km/uur
vanaf de kom St.Hubert – 70m over de brug Achterdijk (incl nr.4)
- ? Verhoogde middengeleider



Om de bomen aan de zuidzijde van de weg te kunnen behouden is een geleiderail noodzakelijk om de ernst van een ongeval te verminderen bij een eventuele botsing tegen een boom.

Reacties:

- Een gesprek met de politie wordt op prijs gesteld. De voorkeur is om de weg af te schalen naar 60 km/uur. *Antwoord: Dit is niet haalbaar vanwege de functie van de weg in het totale netwerk van omliggende wegen, de vormgeving van de weg en de samenstelling en intensiteit van het verkeer. Om de weg te laten functioneren als een 60 km/uur weg, waarbij deze rijnsnelheid op natuurlijke wijze wordt afgedwongen van de weggebruiker, moet er een wijziging plaatsvinden in de vormgeving, het gebruik en de functie van de weg.*
- Mevrouw Lange geeft aan dat met een adviessnelheid van 60 km/uur de leefbaarheid voor haar deur niet verbetert. Mevrouw vreest overlast van optrekkend verkeer dat door de chicane moet, die bij de komgrens die voor haar deur gepland staat. Kan deze niet worden opgeschoven (bijvoorbeeld voor het informatiebord)? De ruimte is heel beperkt en de overgang voor bromfietzers is erg gevaarlijk.
- De verhoogde rijbaanscheiding heeft wel draagvlak, mits deze niet leidt tot geluidoverlast, wanneer deze overreden wordt.

Kruispunt Achterdijk

Gekeken is naar 2 mogelijkheden:

- Rotonde. De oplossing van een rotonde is moeilijk in te passen vanwege het ruimtebeslag en een aantal dwangpunten zoals de Lage Raam, het aangrenzende natuurgebied en aanwezige kabels en leidingen. Daarnaast worden rotondes alleen toegepast bij aansluitingen van hoge orde en met een hoog gebruik.
- T-Kruising met een tussensteunpunt voor fietsers; een middeneiland waardoor fietsers de weg in 2 fasen kunnen oversteken. Fietsers hebben dan meer tijd en meer zicht op het verkeer. Hierdoor wordt de bocht wat scherper en is een adviessnelheid van 60km/uur nodig.

Provincie Noord-Brabant

Maatregel die is afgewogen op de Achterdijk

Is een rotonde op de Achterdijk mogelijk?

- Groot ruimtebeslag in ecologische verbindingszone Lage Raam
- Technisch complex: hoogteverschil, waterhuishouding, dwangpunten



Provincie Noord-Brabant

Maatregel die is afgewogen voor de Achterdijk

Is een veilige T-kruising mogelijk?

- Kruispuntgeleiders met tussensteunpunt fietsers.
- Linksaf vak / extra opstelvak weggehaald n.a.v. 2^e bijeenkomst klankbordgroep.
- Geleiderail noordzijde



Het linksafvak is verwijderd; dit is als voorkeur uit de tweede bijeenkomst met de klankbordgroep naar voren gekomen. De voorkeursoplossing ziet er uit, zoals hieronder weergegeven.

Voorkeursalternatief Achterdijk



Reacties:

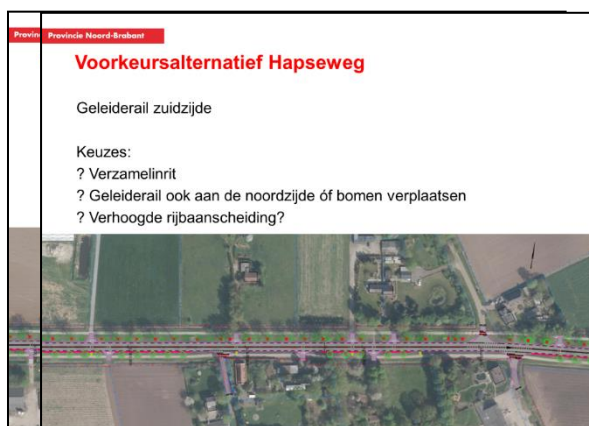
- Gevreesd wordt dat deze oplossing zorgt voor opstoppingen, omdat verkeer moet wachten voor afslaand verkeer. *Antwoord: deze oplossing is conform de wens zoals geuit in de tweede bijeenkomst. Op deze manier kan verkeer niet op grote snelheid inhalen. Ten opzichte van de huidige situatie verandert dit niet.*
- Een aantal aanwezigen pleiten voor een rotonde. Het argument dat er onvoldoende ruimte is, wordt niet gezien als een goed argument. Waar een wil is, is een weg, wordt er aangegeven. *Antwoord: Behalve dat ruimtebeslag een argument is, past de oplossing ook niet bij de hoeveelheid verkeer die op deze locatie moet worden afgewikkeld. Een rotonde sluit belangrijke wegen aan, terwijl de Achterdijk in dit geval een ondergeschikte weg is. Verder is het dwangpunt de Lage Raam een groot obstakel voor de inpasbaarheid van een rotonde. De lange Raam is onderdeel van een ecologische structuur (Natuurnetwerk Brabant), er zijn zwaarwegende redenen nodig om ingrepen te doen in deze ecologische structuur en deze redenen ontbreken op verkeerskundig niveau. Een rotonde is daarmee geen proportionele maatregel voor deze aansluiting.*
- Is er overwogen om de rotonde iets meer op te schuiven in westelijke richting en de Achterdijk met een knikje aan te sluiten op deze rotonde. *Antwoord: Nee, dit is niet overwogen, omdat dit niet proportioneel is voor deze aansluiting. Het ruimte beslag van een rotonde blijft even groot al is de impact op de ecologische structuur dan kleiner.*
- De voorkeursoplossing zorgt niet voor een verbetering van de verkeersveiligheid. Met deze oplossing is de kans op kop-staart botsingen groot. *Antwoord: dit is een nadeel van de gekozen oplossing, zoals die in de tweede bijeenkomst als voorkeur is uitgesproken door de klankbordgroep. Het voordeel van deze oplossing is dat verkeer niet op grote snelheid kan passeren langs afslaand verkeer.*
- De bocht wordt als gevolg van de voorkeursoplossing scherper. Er is een vangrail nodig om dit op te lossen. *Antwoord: de vangrail is toegepast om de bomen te kunnen handhaven. De bomen staan op minder dan 4,5 meter uit de kant van de weg.*

- Men is nog niet tevreden over de voorkeursoplossing en roept de projectgroep op om verder te studeren op een verkeersveiligere oplossing voor deze locatie.

Verzamelinrit Hapseweg

Er is te weinig ruimte om een volwaardige parallelstructuur in te passen langs de Hapseweg. Gekeken is naar een verzamelinrit om meerdere inritten van woningen op aan te sluiten (een doodlopende parallelstructuur). Ook dit is niet mogelijk zonder aankoop van private grond. Andere keuzemogelijkheden die zijn besproken:

- Overrijdbare rijbaanscheiding
- Aanbrengen vangrail aan de noordzijde om bomen te kunnen handhaven. Een andere mogelijkheid is om de bomen te verplanten.



Reacties:

- De verzamelinrit heeft geen draagvlak.
Antwoord: de provincie geeft aan dat deze keuzemogelijkheid niet zal worden opgenomen in het voorkeursalternatief.

Men vreest dat het verplanten van bomen zal leiden tot veel uitval en verminderde conditie van de boom.
Antwoord: het verplanten van de bomen is in principe niet gewenst. Deze bomen kunnen nog lang mee. Wanneer de bomen blijven staan, is het noodzakelijk om deze af te scherm.
Dan komen er aan beide zijden van de Hapseweg

geleiderails. Ook dat is niet optimaal, maar wel het beste compromis waarneer we de bomen willen handhaven en de verkeersveiligheid willen verbeteren. Deze komen dan zover mogelijk van de weg / zo dicht mogelijk op de bomen.

Vervolgprocedure

- Voordat we naar de slotpresentatie gaan, komt de klankbordgroep nog bijeen om de keuzes in het voorkeursalternatief met u te bespreken.
- Na het maken van het voorkeursalternatief, komt er ook nog een laatste fase, waarin een definitief ontwerp en definitieve besluitvorming plaatsvindt.
- Daarna wordt het project aanbesteed. Op z'n vroegst zal er in 2023 gestart worden met de werkzaamheden.

Provincie Noord-Brabant

Hoe nu verder?

1. Opstellen advies en definitief voorkeursalternatief
2. Slotpresentatie op de website en brochure
3. Vervolgproces na besluitvorming



Rondvraag

- Gevraagd is of de presentatie snel beschikbaar kan komen. *Antwoord: de presentatie is voorafgaand aan de digitale bijeenkomst aan alle genodigden gemaïld.*
- Wilbert de Hoog roept klankbordgroepleden op om mee te denken voor een goede oplossing voor het kruispunt met de Achterdijk en de te mailen naar de provincie.

Er zijn geen verdere vragen. De voorzitter bedankt een ieder voor zijn bijdrage en sluit de bijeenkomst af.