

Verslag klankbordgroep

Onderwerp

Planstudie N264 Odiliapeel – Haps km 31.500 – 43.000
Tweede klankbordgroepbijeenkomst deelgebied 2 en 3a

Datum

23 april 2020

van

Wim Schot

Telefoon

073-6812812

Email

N264@brabant.nlmschouwstra@brabant.nl

De Provincie Noord-Brabant is van plan om tegelijkertijd met het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden aan de N264 tussen Odiliapeel en Haps (uitgezonderd de kern van Sint Hubert), maatregelen uit te voeren die de verkeersveiligheid op dit weggedeelte verbeteren. Op 12 februari 2020 heeft de eerste klankbordgroepbijeenkomst plaatsgevonden voor dit deelgebied in het cultureel centrum Myllesweerd in Mill. Vanwege de Coronamaatregelen vindt deze tweede klankbordgroepbijeenkomst op digitale wijze plaats. In de eerste bijeenkomst zijn knelpunten geïnventariseerd. In deze tweede bijeenkomst bespreken we de oplossingsrichtingen en de voorkeursoplossing.

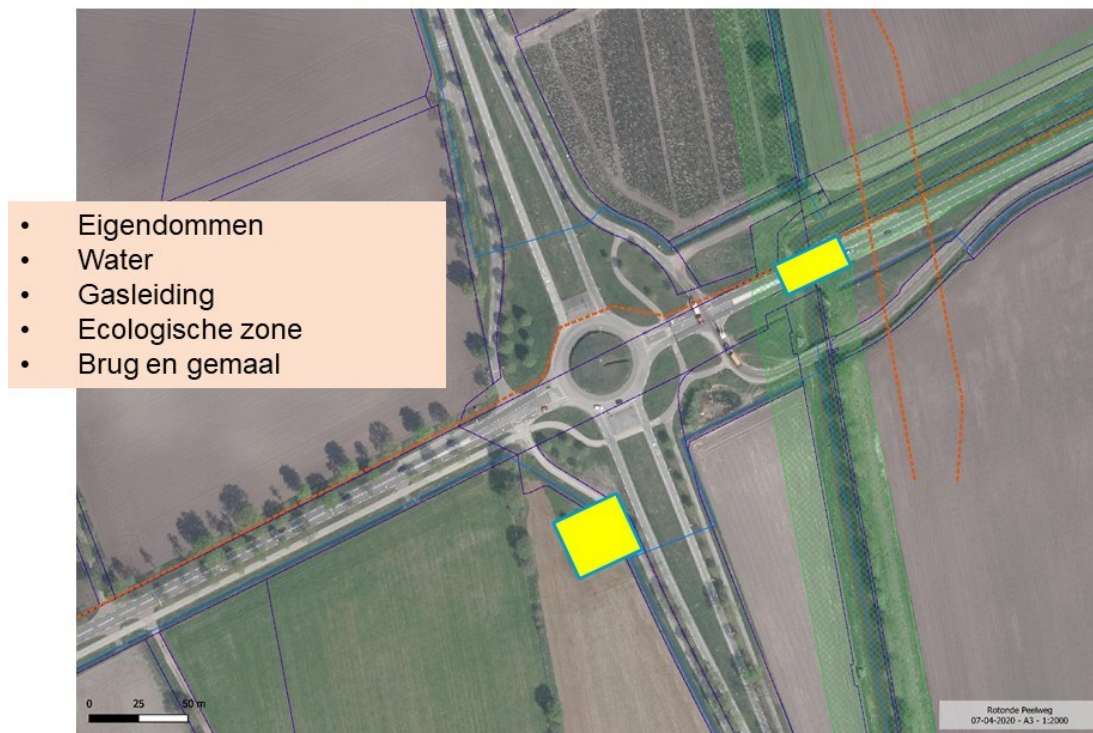
Per deelgebied worden de knelpunten zoals die tijdens de eerste bijeenkomst zijn opgehaald uiteengezet. Wanneer uit analyses andere knelpunten naar voren zijn gekomen, zijn deze ook benoemd. Op basis van de knelpunten en de dwangpunten in de omgeving zijn verschillende oplossingsrichtingen gepresenteerd. Hieronder zijn de reacties weergegeven op de oplossingsrichtingen per deelgebied.



1.1 Rotonde Peelweg (N277)

De huidige rotonde kent problemen in de doorstroming. Uit analyse van de verkeerscijfers uit het verkeersmodel is de verwachting dat in 2030 er structurele afwikkelingsproblemen ontstaan op de rotonde. Op de oversteek van de N264 vanaf de parallelweg op de oostelijke arm (Volkelseweg) is sprake van lange wachttijd vanwege de verkeersdruk. Vanuit de bewoners is aangegeven dat ook de oversteekbaarheid voor fietsers op deze rotonde een belangrijk knelpunt is. Ook fietsers hebben lange wachttijden om over te kunnen steken.

Belangrijke dwangpunten op deze locatie zijn hieronder weergegeven.



Er zijn 2 oplossingsrichtingen besproken: (1) geregeld kruispunt met verkeerslichten en (2) een turborotonde.

Hieronder zijn per oplossingsrichting de reacties uiteen gezet.

Oplossing geregeld kruispunt met verkeerslichten

Bij deze kruising met verkeerslichten, krijgen alle richtingen op de hoofdrijbaan 2 opstelvakken (1 rechtdoor gecombineerd met de richting rechtsaf en een linksafvak). Fietsers en (landbouw)verkeer op de parallelstructuur kunnen in beide richtingen oversteken. Verkeer kan niet van de parallelweg de N264 op. Om de N264 op te kunnen vanaf de parallelstructuur, moet verkeer doorrijden naar de nieuwe Verlengde Noordlaan of de rotonde bij de Vorleweg.

Minpunten zijn het grote kruispuntvlak, als gevolg van de toe te passen bochtstralen voor zwaar verkeer (vrachtwagens en landbouwvoertuigen) en de parallelstructuur die erom ligt. De cyclustijd (de tijd dat verkeer moet wachten voor rood, omdat bijvoorbeeld de parallelweg groen heeft) is vrij lang, maar wel acceptabel. Uit ervaring weten we dat verkeerslichten flank en kop- staart botsingen in de hand werken omdat mensen door rood rijden.



Gemaakte opmerking:

Vraag: Zijn de boogochstralen ruim genoeg voor grote landbouwvoertuigen?

Antwoord: Ja, er is rekening gehouden met zwaar verkeer volgens de richtlijnen van het CROW.

Oplossing turborotonde

Deze turborotonde is een ei-rotonde, met een dubbele rijbaan voor de oost - west verbinding. Verkeer op de Parallelweg kan oversteken via de N277. In de oost – west verbinding gaat dat in 2 fasen via een breed midden eiland. In de noord-zuid richting maakt het landbouwverkeer gebruik van de rotonde. Er is alleen ruimte voor een fietsoversteek tussen noord en zuid, via de oost tak. Daar is het mogelijk om een middeneiland te maken, wat breed genoeg is om te staan.

Deze oplossing kent pluspunten en een minpunt, zoals in de onderstaande afbeelding weergegeven. De oversteek voor fietsers ligt dicht op de rotonde, waardoor de kans op zogeheten afdekongevallen aanwezig is.

Turbo rotonde?

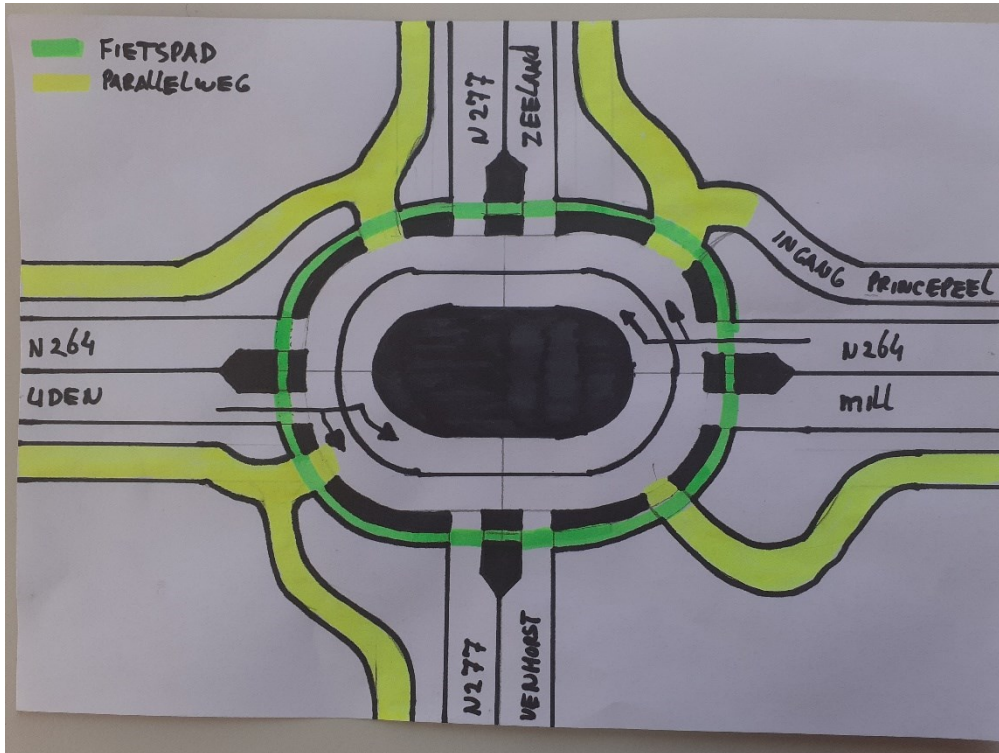
- + Goede doorstroming t/m 2040
- + Geen rechtstand = lagere snelheid = meer veiligheid
- + Duidelijke route parallelstructuur via N277
- oversteek fietsers leidt tot afdekongevallen



Gemaakte opmerkingen:

1. Het minpunt ten aanzien van de fietsoversteek op de westelijke arm N264 ,die vrij dicht op de rotonde ligt, is een zorgpunt van de aanwezigen. Er zijn 2 oplossingsrichtingen aangereikt: realiseren van een ongelijkvloerse kruising voor fietsers of de oversteek meer opschuiven richting Odiliapeel.
2. Vraag: Waarom is het niet mogelijk om op de oostelijke arm van de rotonde (Volkelseweg) een fietsoversteek aan te brengen?
Antwoord: vanwege het dwangpunt Defensiekanaal is het niet mogelijk een brede middengeleider toe te passen. Fietsers kunnen dan in 2 fasen oversteken. Dat is bij deze rotonde wel een vereiste.

Vanuit de omgeving komt ook een alternatief voorstel voor een turborotonde (ook een ei-rotonde). Wij hebben gekeken naar de haalbaarheid van deze oplossing.

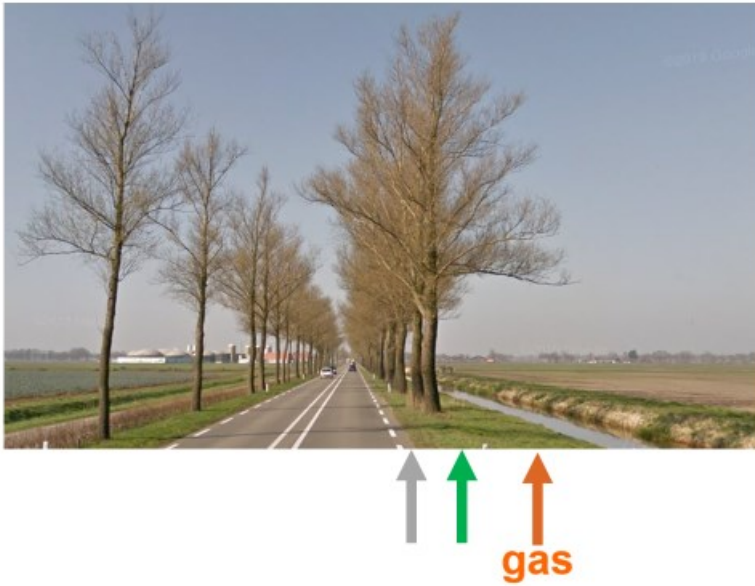


Kenmerkend voor deze oplossing is dat het verkeer van de parallelweg over de rotonde gaat. Pluspunt is de uitwisselbaarheid van verkeer. Minpunten zijn het aantal aansluitingen op de rotonde, die de capaciteit van de rotonde verlagen. Vanwege het verkeersaanbod, zal de hiaattijd (de tijd tussen 2 auto's om de rotonde op te kunnen rijden) beperkt zijn. Hierdoor ontstaan wachtrijen en dit komt de doorstroming niet ten goede. Ook zien we dat fietsers veel oversteken moeten maken. Ten slotte is het ruimtebeslag van de rotonde een probleem in combinatie met het dwangpunt Defensiekanaal.

1.2 Volkeseweg

De bomen aan de noordzijde van de Volkeseweg (tussen de hoofdrijbaan het Defensiekanaal) staan te dicht op de weg. Aan de noordzijde tussen de bomenrij en de watergang ligt ook nog een hogedruk gasleiding. Er is onvoldoende ruimte om tussen de weg en de bomenrij aan de zuidzijde een geleiderail te passen. Omwille van verkeersveiligheid moet deze bomenrij verwijderd worden. Gekeken is naar een oplossing om de bomenrij te verplaatsen ten zuiden van de watergang (rechts op onderstaande foto). Hiervoor moeten grondaankopen worden gedaan. De verwachte haalbaarheid van deze oplossing is gering.

Dwangpunt Volkelseweg



Gemaakte opmerkingen:

1. De aanwezigen vinden het spijtig als de bomenrij weg moet.
2. Vraag: staan de bomen hier dichters op de weg dan bij de N324, want daar is wel een geleiderail toegepast?

Antwoord: De voorkeursbreedte voor een vrije berm is 6 meter met een minimale vrije ruimte van 4,5 meter. Bij minder dan 4,5 meter (en meer dan 2,5 meter) kan een geleiderail toegepast worden, zodat de bomen kunnen blijven gehandhaafd. De bomenrij moet op minimaal 2,5 meter afstand staan vanaf de binnenkant van de kantstreep, om een geleiderail te kunnen inpassen. Als deze afstand kleiner is, dan kunnen de bomen niet gehandhaafd blijven. Dat is het geval voor deze bomen.

Voorgesteld wordt om ter hoogte van de Groespeelweg en de Katwijksebaan een fietsoversteek te faciliteren. Momenteel ligt hier een zogeheten olifantenpaadje. Door het inpassen van een middeneiland kunnen fietsers in 2 fasen oversteken. Bijkomend voordeel is dat autoverkeer iets moet uitbuigen, waardoor de rechtstand onderbroken wordt (tussen de rotonde Peelweg en de rotonde Erica zitten geen bochten in de weg).

Dit voorstel kan rekenen op draagvlak; er zijn geen opmerkingen gemaakt.

1.3 Bosweg

Langs de Bosweg staan bomen. In de zuidelijke berm staan 7 bomen minder dan 2,5 meter vanaf de kant van de weg. Deze bomen zullen gekapt moeten worden omwille van verkeersveiligheid. De overige bomen staan verder dan 2,5 meter vanaf de kant van de weg. Hier is ruimte voor het inpassen van een houten vangrail (ook wel geleiderail genoemd).

Gemaakte opmerkingen:

1. De parallelweg moet verbreed worden naar 4,5 meter. In de eerste bijeenkomst is dit ook aangegeven.

Antwoord: bij nadere beschouwing is deze parallelstructuur al 4,5 meter breed. Het kan zijn dat dit door overhangende beplanting niet overal zichtbaar is.

2. De fietsers op de parallelstructuur komen in het gedrang. Wanneer de parallelstructuur verbreed wordt, wordt deze aantrekkelijker als sluiproute voor automobilisten. Als oplossingsrichting is een landbouwsluit geopend.

Om de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer te verbeteren, wordt voorgesteld om oversteeklocaties in te richten, waarbij fietsers en voetgangers in fasen kunnen oversteken door het inpassen van een middeneiland. Bijkomend voordeel is dat de rechtstand wordt doorbroken, waardoor de snelheid beter geleid wordt. Aangegeven is dat de middeleilanden ervoor zorgen dat automobilisten iets moeten bijsturen, waardoor ze zich beter aanpassen aan de maximum snelheid. De middeleilanden zijn geen snelheidsremmers. Er zijn drie locaties besproken. Gevraagd is aan de aanwezigen wat de voorkeurslocatie is.



Gemaakte opmerkingen:

1. Oversteek 1 wordt het meest intensief gebruikt. Het ligt voor de hand om hier een middeneiland toe te passen.
2. Er is discussie over locatie 2 en 3. Er ligt een dwarsverbinding tussen 2 en 3. Het is logisch om deze te combineren. Bij locatie 3 wordt in de toekomst een woonwijk ontwikkeld. Stem de looproutes en oversteek daarop af.
3. Er wordt aandacht gevraagd voor de bewoners van Wilbertoord. Wellicht gebruiken zij een bepaalde oversteeklocatie.

1.4 Ronde Erica

Knelpunt bij deze rotonde zijn de meerdere inritten op de N264 ter hoogte van het restaurant, het bedrijventerrein en de particuliere woningen. Deze liggen kort op de rotonde en kruisen het fietspad. Dit leidt tot onoverzichtelijkheid. Het idee is gepresenteerd om de inritten te bundelen en een korte (doodlopende) parkeerstructuur aan te brengen, zodat: er één inrit is, het fietspad één keer gekruist wordt en efficiënt geparkeerd kan worden.

Dit vraagt aanpassingen op eigen terrein. Hierover moet worden overlegd met de ondernemers rondom de rotonde Erica.

1.5 Pastoor Jacobsstraat

De inrichting van de Pastoor Jacobsstraat voldoet niet aan de richtlijnen en valt onder de zogeheten grijze wegen. De maximum snelheid van 80 km/uur in combinatie met de aanwezigheid van geleidebanden en bomen die dicht langs de weg staan, maakt de inrichting van deze weg bijzonder. Tegelijkertijd blijkt uit de ongevalanalyse en de snelheidsmetingen dat hier geen bijzonderheden zijn. De gereden snelheid ligt onder de maximum snelheid van 80 km/uur. Het verkeersgedrag is afgestemd op de inrichting van de weg.

Overwegingen: De bomenrij is een beeldbepalend element in het landschap. Om die reden hebben ze waarde en heeft het de voorkeur om ze te handhaven.

De bomen staan vrij dicht op de weg; er is geen ruimte voor het inpassen van een geleiderail. Omdat er een geleideband loopt in combinatie met werkelijk gereden snelheid is er sprake van geleiding van het verkeer. Dat maakt een vangrail niet noodzakelijk.

Het hiervoor genoemde maakt dat gekozen is voor handhaven van de huidige inrichting van de weg, alsmede de huidige maximale snelheid van 80 km/uur.

Gemaakte opmerking:

1. Bewoners ervaren veel geluidsoverlast als gevolg van contactgeluid van banden, motoren en (lege) vrachtwagens. Om die reden zou een rondweg rondom Sint Hubert een betere oplossing zijn in plaats van het toepassen van stil asfalt.

Om 21:00 uur sluiten we de vergadering af. Iedereen wordt hartelijk bedankt voor het constructief meedenken.