

Verslag klankbordgroep

Onderwerp

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

Datum

7 mei 2020

van

Wim Schot

Telefoon

073-6812812

Email

N264@brabant.nlmschouwstr
a@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 11 februari 2020 heeft de eerste klankbordgroepbijeenkomst plaatsgevonden voor dit deelgebied in Gemeenschapshuis “De Jachthoorn” in Sint Hubert. Vanwege de Coronamaatregelen vindt deze tweede klankbordgroepbijeenkomst op digitale wijze plaats. In de eerste bijeenkomst zijn knelpunten geïventariseerd. In deze tweede bijeenkomst bespreken we de oplossingsrichtingen en de voorkeursoplossing.

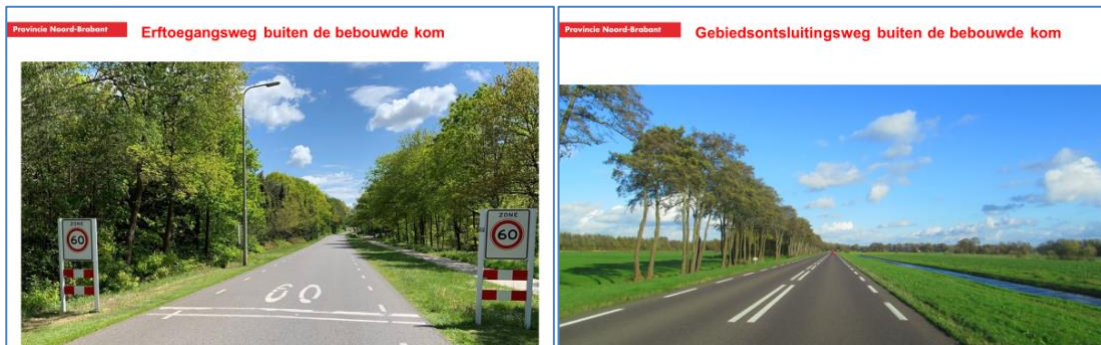
We beginnen met een algemene beschouwing om daarna specifiek in te gaan op locaties en trajectdelen. In de algemene beschouwing gaat het over de inrichting, functie en gebruik van dit weggedeelte van de N264. En is toegelicht waarom de weginrichting behorende bij een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 80 km/uur uitgangspunt blijft.

Inrichting, functie en gebruik van de weg

De Stuurgroep, bestaande uit de gedeputeerde van de provincie en de wethouders van de gemeenten Mill en Sint Hubert en van Uden, heeft in juli 2018 het besluit genomen dat er voor Sint Hubert geen rondweg komt. In plaats daarvan komt er nu een maatregelenpakket voor de kom van Sint Hubert. Verwacht wordt dat er binnen de komende 10 jaar geen rondweg wordt aangelegd. Het niet realiseren van de rondweg op de korte termijn (<10 jaar), ontslaat de Provincie niet van de plicht om de weg te onderhouden en de doelstelling om minder verkeersongevallen te hebben in Brabant.

Bij een verkeersveilige weginrichting, gaat het erom dat deze past bij de functie en het gebruik (verkeersintensiteiten, aandeel soorten verkeer) van de weg. Zolang er geen alternatieve route is, blijven de Pastoor Jacobsstraat en de Hapseweg een belangrijke functie houden als ontsluitingsroute voor omliggende dorpen en kernen. Als gevolg van deze gebiedsontsluitende functie blijft er ook doorgaand verkeer op deze weg (en dus niet alleen bestemmingsverkeer).

Afshalen van de weg naar erftoegangsweg met een maximum snelheid van 60 km/uur is geen logische keuze en niet passend bij de functie en het gebruik van deze weg. Een erftoegangsweg heeft meer een verblijfskarakter en een smaller wegprofiel. Wanneer je elkaar tegen komt, kun je uitwijken. Dat past niet bij verkeerssamenstelling van de N264.



Vanwege bovengenoemde redenen blijft de functie een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een passende inrichting en een maximum snelheid van 80 km/uur.

Gemaakte opmerkingen:

1. Kan er een verbod voor doorgaand vrachtverkeer worden ingesteld op de N264? Het vrachtverkeer kan als alternatief over de N272 rijden. Het is een acceptabel alternatief want: er wonen niet zoveel mensen in Elzendorp, er loopt een parallelstructuur langs en het is slechts 1,5 kilometer omrijden vanaf de A73.
Antwoord: De Provincie is geen voorstander van het verschuiven van hinder in de leefomgeving naar andere gebieden in Brabant. Destijds is besloten om de A77 niet door te trekken naar de A50 en bestaande oost-west verbindingen zoals de N264 te verbeteren. Zoals hierboven is aangegeven, heeft de weg een gebiedsontsluitende functie voor omliggende dorpen en kernen.
2. De N615 is weg afgeschaald naar 60 km/uur. Waarom kan dit niet bij de N264? De N615 is een gebiedsontsluitingsweg buiten de kom, met een snelheid van 80km/uur. Een weg kan een andere functie krijgen, wanneer het gebruik of de omgeving wijzigt. Voor de N264 zijn er de komende 10 jaar geen grote wijzigingen van functie en omgeving voorzien.

Trajectdelen

Per trajectdeel 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 trajectdeel:

1. Pastoor Jacobsstraat buiten de kom
2. Kruispunt Achterdijk
3. Hapseweg



1.1 Pastoor Jacobsstraat buiten de bebouwde kom

Er is aan de noordzijde van de Pastoor Jacobsstraat geen ruimte voor een parallelstructuur. Dwangpunten zijn de komremmer bij de komgrens van Sint Hubert en de woning met huisnummer 81 staat erg dicht op de weg. Gekeken is naar een oplossing om de erfaansluitingen van de percelen (9 stuks) te bundelen. Er ontstaat dan een doodlopende weg langs de woningen, waarbij in het midden een aansluiting wordt gemaakt op de hoofdrijbaan van de N264. De aansluiting in het midden, rekening houdend met bochtstalen, vraagt om vrij veel ruimte. Deze ruimte is er niet.



Als laatste optie kan worden gekeken of het mogelijk is om het aantal erfaansluitingen te verminderen, door bijvoorbeeld uitritten te laten vervallen. Bewoners zouden met hun burens kunnen onderzoeken of zij misschien samen gebruik kunnen maken van één uitrit. Dit vraagt om afstemming tussen bewoners.

Gemaakte opmerkingen:

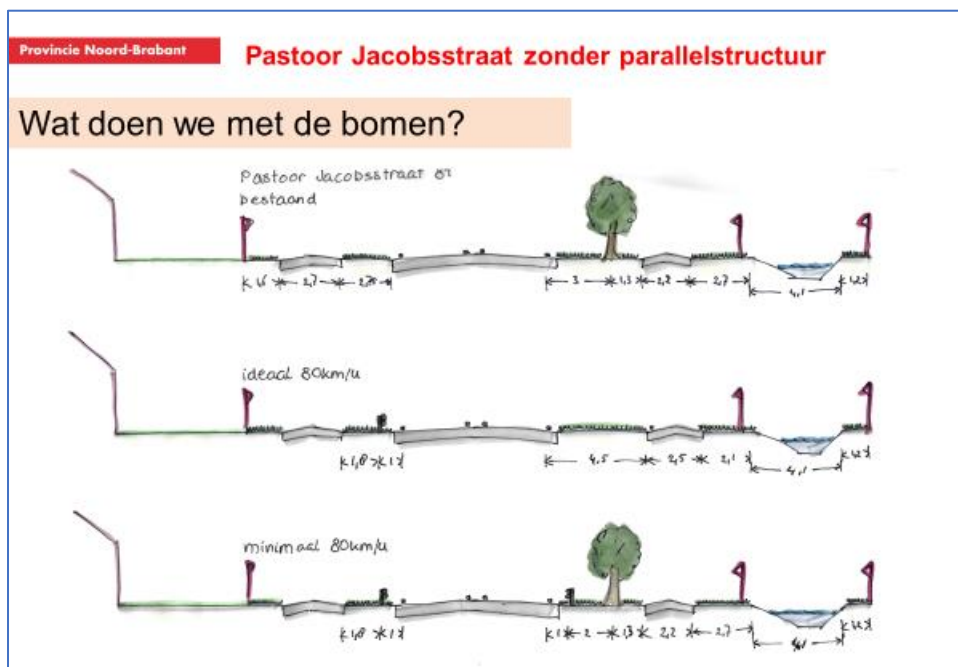
1. Het draagvlak voor het combineren van uitritten ontbreekt, vanwege inrichtingen van tuinen en locatie van garages/opstallen.
2. Geopperd is om de komgrens van Sint Hubert meer op te schuiven richting de Achterdijk. Dan valt dit trajectdeel onder een snelheidsregime 50 km/uur.

Antwoord: Afgesproken is dat het projectteam de politie hierover om advies zal worden gevraagd.

Gekeken is naar de inpassing van bomen. De huidige bomen staan te dicht op de weg. Vanuit veiligheid moet er een obstakelvrije berm zijn van 4,5 meter. Alternatief is het inpassen van een geleiderail. Dan moeten de bomen in de huidige situatie minimaal 2,5 meter uit de kant van de weg staan.

De wens vanuit groen is een open landschap zonder bomen. Een oplossingsrichting is de middenberm verbreden naar 4,5m. Dan is er geen afscherming nodig. Het fietspad moet dan verplaatst worden; dit gaat ten koste van de berm van de sloot, maar deze is nog altijd voldoende. Er ontstaat dan een ideaal profiel voor een gebiedsontsluitingsweg buiten de kom (80 km/uur).

Indien het gewenst is de bomen te handhaven, dan moet er een vangrail ingepast worden. Verder hoeven er dan geen aanpassingen aan de weg te worden gedaan. Het huidige fietspad en watergang kunnen gehandhaafd blijven.



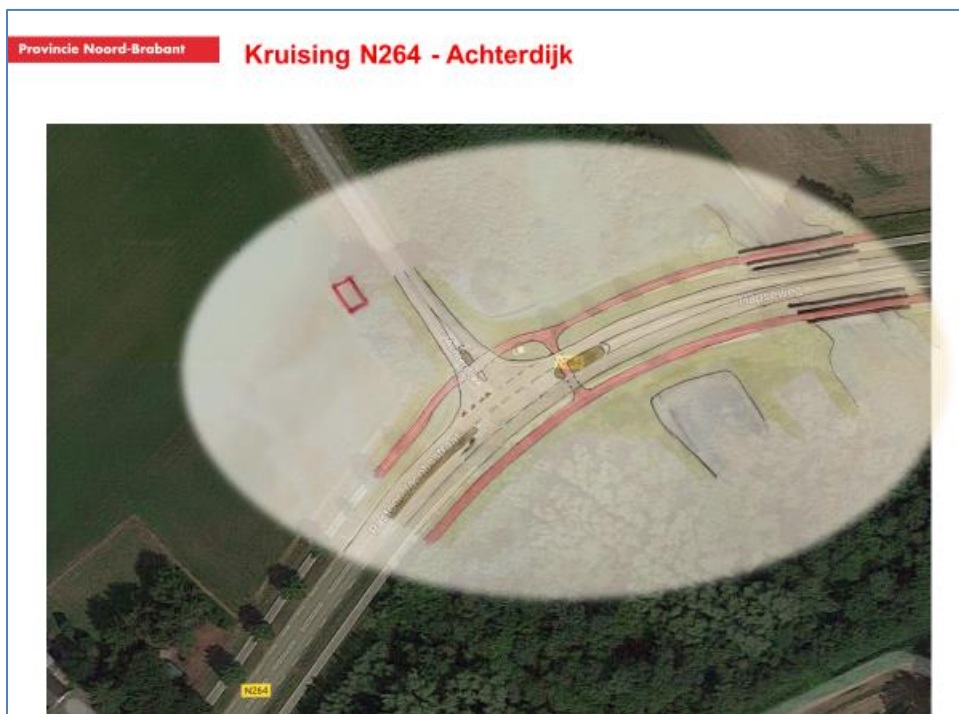
Gemaakte opmerkingen:

1. Aanwezigen geven aan bovengenoemde opties ten aanzien van de bomen te willen overwegen. Zij kunnen nu niet een voorkeur aangeven. De volgende bijeenkomst komen we hier op terug.
2. Gevraagd is of er geluidmetingen en trillingsmetingen worden uitgevoerd in de woningen? Specifiek is gevraagd om een geluidmeting in de woning van Pastoor Jacobsstraat 81.
Antwoord: het geluidonderzoek als onderdeel van deze studie bestaat uit geluid berekeningen, waarbij de data uit de Atlas Leefomgeving wordt gebruikt. Als bewoner kunt u deze data ook raadplegen. Het geluidonderzoek bestaat uit berekeningen, en wordt niet gemeten. Afgesproken is dat deze vraag aan de geluidspecialist van de Provincie wordt voorgelegd.
Reactie geluidsspecialist PNB: Aangezien de rekenmethodiek veelvuldig wordt geëvalueerd en bijgewerkt, benaderd de berekening de gemiddelde geluidbelasting goed. Uiteraard kunnen metingen worden uitgevoerd. Aan de uitvoering kleven echter een aantal bezwaren. Voor de toetsing aan de normen in de Wet geluidhinder moeten we uitgaan van een jaargemiddelde van de geluidbelasting.

Hierin worden dus zowel de drukke als de rustige momenten gemiddeld. Een kortdurende meting is veelal niet representatief voor de gemiddelde waarde over een jaar.

1.2 Kruising Achterdijk

In de eerste bijeenkomst is aangegeven dat deze oversteek voor fietsers lastig is vanwege het hoogteverschil en het beperkte zicht in de bocht. Uit analyse is gebleken dat op dit kruispunt een eenzijdig dodelijk ongeval heeft plaatsgevonden. De oversteekbaarheid op deze locatie is matig, maar niet zodanig dat verkeerslichten of een rotonde nodig zijn. Voorgesteld wordt om de aansluiting te voorzien van zogeheten middensteunpunten. Fietsers kunnen in 2 fasen oversteken. Voor afslaand autoverkeer is een linksaf-vak ingepast, zodat kop-staart botsingen vermeden worden. Markering benadrukt de bocht in de weg.



Gemaakte opmerkingen:

1. Is er voldoende ruimte dat fietsverkeer in het middensteunpunt kan opstellen?
Antwoord: Ja, het middensteunpunt is 3,5 meter breed.
2. Het voorsorteervak voor linksafslaand verkeer zorgt juist voor harder rijden. De voorkeur gaat uit naar een breder middensteunpunt waar autoverkeer zich kan opstellen. Afgesproken is dat dit voorstel wordt uitgewerkt.

1.3 Hapseweg

Op dit trajectdeel ervaren omwonenden veel overlast van vrachtverkeer in de vorm van trillingen en geluid. Uit analyse blijkt dat er op dit deel van de N264 hard gereden wordt. De bomen staan vrij dicht op de weg. Er zitten vrij veel erfaansluitingen op de weg.

Er is gekeken naar een oplossing om het aantal erfaansluitingen op de weg te verminderen. Als gevolg van een aantal dwangpunten zoals de ecologische zone Lage raam en de woning Hapseweg 33

is een parallelstructuur niet inpasbaar. Gekeken is of het mogelijk is om een erfaansluitingen te bundelen door doodlopende parallelwegen aan te leggen, die in het midden aansluiten op de hoofdrijbaan. Het ruimtebeslag is vrij groot, als gevolg van de bochtstralen voor landsbouwverkeer dat ook gebruik maakt van deze aansluiting om de landbouwpercelen te bereiken. Fietsers kunnen oversteken via een fietsoversteek. Door het toepassen van middensteunpunten kunnen fietsers in twee fasen oversteken. Er is een apart opstelvak voor links afslaand verkeer ingepast.



Deze oplossingsrichting is technisch mogelijk, maar hiervoor is particuliere grond nodig. De haalbaarheid van deze oplossing moet nog worden onderzocht door dit bespreekbaar te maken met de grondeigenaar.

Gemaakt opmerkingen:

1. Bewoners geven aan dat ze vrezen dat verkeer via de parallelstructuur gaat rijden om vrachtauto's in te halen. Dit gebeurt ook elders op de N264.
Reactie: De kans dat dit gebeurt is erg klein, omdat de parallelwegen doodlopend zijn. Er is in het midden een uitwisselpunt. Eventuele maatregelen in de berm, zoals een haag of een hek, kunnen dit uitsluiten.
2. Komen er lichtmasten bij de aansluitingen?
Antwoord: Ja, dit klopt.
3. Ook hier gaat de voorkeur uit naar een middensteunpunt waar autoverkeer zich kan opstellen in plaats van een linksaf-vak.
4. Vanuit de Scheiwalweg steken in beide richtingen fietsers over. Gekeken moet worden of hier een fietsoversteek kan worden ingepast. Afsproken is dat gekeken zal worden naar de hoeveelheid overstekende fietsers en het fietsnetwerk. **Gegevens zijn opgevraagd bij PNB.**
Afhankelijk van de intensiteit kunnen verschillende opties onderzocht worden:
 - Een aparte oversteek voor fietsers met middensteunpunten.
 - Fietsers via de rotonde Hapseweg laten oversteken.
 - Fietsers via het nieuwe uitwisselpunt laten oversteken.

Voordat we de digitale bijeenkomst afsluiten, doen we nog een laatste ronde voor vragen en opmerkingen. Hieruit komt het volgende naar voren:

1. De fietspaden langs de Hapseweg zijn in slechte staat.
2. Graag ontvangen we een totaaloverzicht van het ontwerp.
3. Graag een bericht als de notulen op de website staan.

Om 21:00 uur sluiten we de bijeenkomst af.