

## Verslag klankbordgroep

### Onderwerp

Planstudie N264 Odiliapeel – Haps km 31.500 – 43.000  
Tweede klankbordgroepbijeenkomst deelgebied 1

### Datum

6 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 4 februari 2020 heeft de eerste klankbordgroepbijeenkomst plaatsgevonden voor dit deelgebied in het ontmoetingsplein Terra Victa in Odiliapeel. 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.

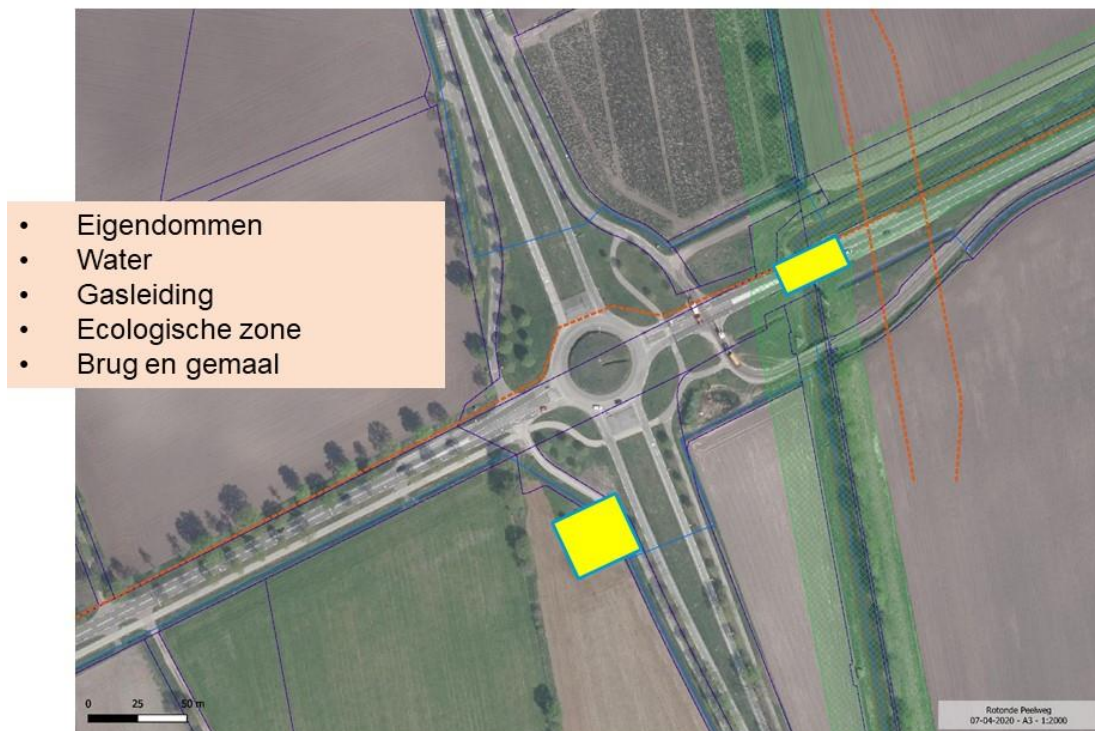
Per deelgebied worden de knelpunten zoals die tijdens de eerste bijeenkomst zijn opgehaald uiteengezet. Wanneer uit analyses andere knelpunten naar voren zijn gekomen, zijn deze ook benoemd. Op basis van de knelpunten en de dwangpunten in de omgeving zijn verschillende oplossingsrichtingen gepresenteerd.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



### 1.1 Ronde Peelweg

De huidige rotonde kent problemen in de doorstroming. Uit analyse van 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 (Volkseweg) 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 turbotrontonde.

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 bochtstralen 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?

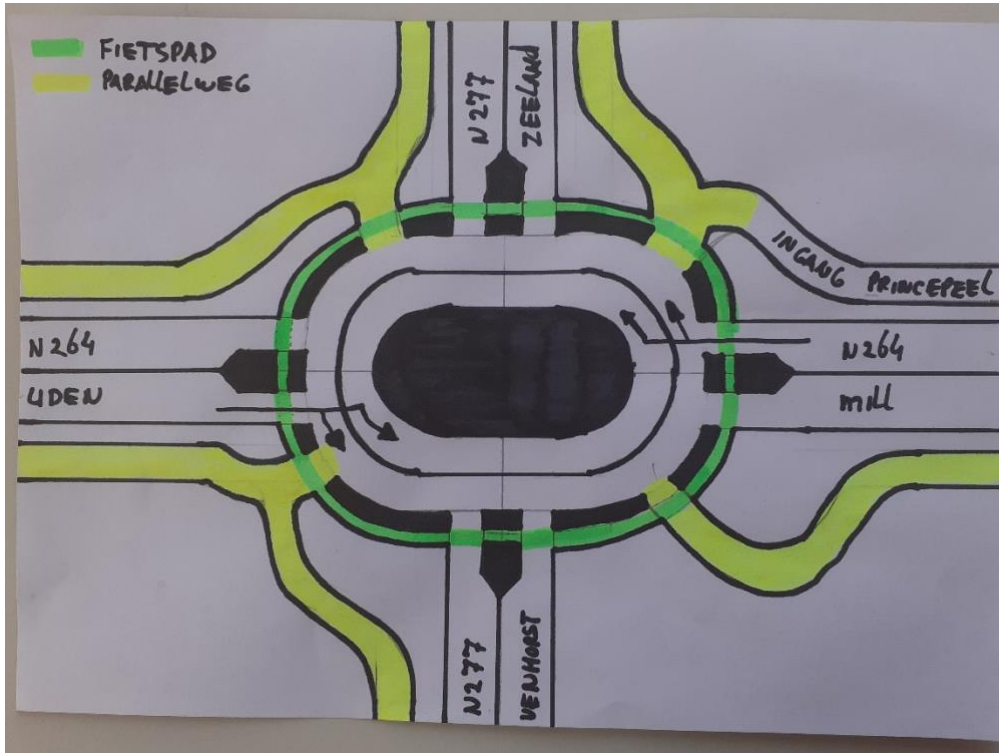
- + Goede doorstroming t/m 2040
- + Geen rechtstand = lagere snelheid = meer veiligheid
- + Duidelijke route parallelstructuur via N277
- oversteek fietsers leidt tot afdekongevallen



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 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 Nieuwedijk Klazinahoeve

Voor het weggedeelte Nieuwedijk tussen de aansluiting met de Peelweg en de Klazinahoeve is gekeken naar de inpasbaarheid van een parallelstructuur aan de noordoost zijde. Dwangpunten zijn het terrein van defensie, particuliere percelen en een ecologische zone (groen aangegeven).

Er zijn 2 varianten bekeken, die hieronder verder worden toegelicht:

1. Parallelweg direct langs de Nieuwedijk (N264)
2. Een route achterlangs de Nieuwedijk (N264)

**Parallelweg direct langs de Nieuwedijk (N264)**



In geel is de parallelstructuur schematisch aangegeven. De parallelweg loopt tot aan de bosschages die onderdeel zijn van de ecologische zone. Voor de realisatie van deze oplossing is grondaankoop noodzakelijk.

### Een route achterlangs de Nieuwedijk (N264)



In geel is de route achterlangs schematisch weergegeven. Ook voor de realisatie van deze oplossing moeten we gebruik maken van particulier terrein. Hierover zijn nog geen gesprekken geweest met de grondeigenaar.

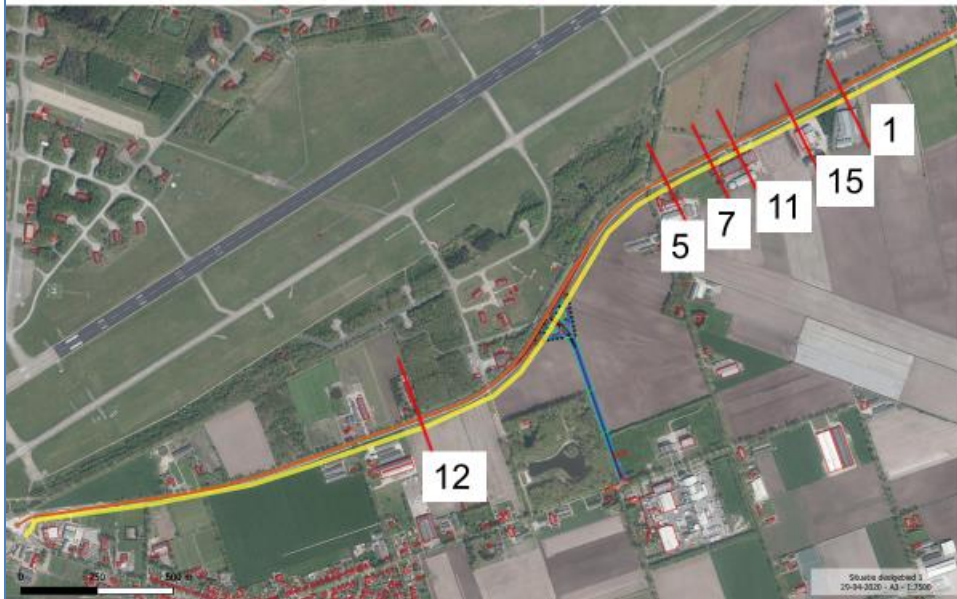
Gemaakte opmerkingen:

1. De tweede oplossingsrichting (route achterlangs) heeft als nadeel dat de percelen worden gesplitst. De eigenaar van het perceel heeft de voorkeur voor een structuur direct langs de N264, omdat de gevolgen voor het grondgebruik dan kleiner zijn.
2. De waarde van de bosschages langs de Nieuwedijk die zijn aangemerkt als ecologische zone, wordt in twijfel getrokken. Het zijn struiken.

## 1.3 Nieuwedijk zuidzijde

Langs de N264 tussen de rotonde Oudedijk (ter hoogte van tuincentrum De Zwaan) tot aan de rotonde Peelweg (N277) is gekeken naar de inpasbaarheid van een parallelstructuur aan de zuidzijde van de weg. De breedte van de parallelstructuur is 6 meter. Dwangpunten zijn de woningen die langs de weg staan.

## Parallelweg Nieuwedijk zuidzijde



Er zijn verschillende maatvoeringen van dwarsprofielen uiteengezet met twee variabelen:

1. de breedte van de berm in combinatie met wel of geen bomen,
2. het al dan niet inpassen van een watergang.

Voor de parallelweg aan de zuidzijde van de N264 (huishummers 5,7, 11,15 en 1) komt op 2,5m vanaf de hoofdrijbaan te liggen met een breedte van 6,00m. Hiervoor is gekozen om de bereikbaarheid van de percelen met zwaar verkeer te borgen.

Voor de noordzijde (Klazinahoeve) is het geen optie om een parallelweg door het landbouwperceel te maken. Onderzocht moet worden of deze aan de noordzijde van de bestaande boomstructuur kan komen te liggen.

Daar waar geen ruimte voor een watergang is, moet een duiker komen voor afwatering.

### Gemaakte opmerkingen

1. Er is draagvlak voor een parallelstructuur.
2. Wel moeten met de bewoners langs de zuidzijde van de parallelstructuur gesprekken gevoerd worden. Nieuwedijk 5 t/m 15 is van dezelfde familie.
3. De vertegenwoordiger van het Peels Platform geeft aan dat ook bij 4,5m een fysieke scheiding tussen de hoofdrijbaan en de parallelstructuur gewenst is; dit kan een vangrail zijn, haag, hekwerk oid. Ook vanuit bewoners van Wilbertoord is dit een wens.
4. Opgemerkt is dat de parallelstructuur van de N277 minder breed is dan 6 meter en niet voldoet aan de richtlijnen zoals de Provincie ze stelt voor de N264. Waarom is een smallere parallelstructuur voor de N277 wel acceptabel?  
De parallelstructuur is inmiddels eigendom van de gemeente. Zij heeft de weg onlangs aangepast en haar eigen afweging gemaakt. De provincie sluit zoveel mogelijk aan op de landelijke richtlijnen van duurzaam veilig.
5. Bewoners menen dat het riool in de berm aan de zuidzijde een hogedrukriool is.

Reactie: Uit de gegevens die we hebben, blijkt dit een vrij verval riool te zijn van het waterschap, dat naar de zuiveringsinstallatie loopt. We hebben dit geverifieerd bij het waterschap Aa en Maas.

6. Waarom is er zoveel aandacht voor bomen en water; zeker als je particuliere grond moet aankopen om dit in te passen?

Antwoord: in het kader van leefomgeving en biodiversiteit (zoals bijvoorbeeld vleermuizen) zijn bomen essentieel. Ook watergangen en oevers zorgen voor een aantrekkelijke woonomgeving, niet alleen voor mensen, maar ook voor dieren (zoogdieren, insecten, amfibieën). Bovendien moet er sprake zijn van voldoende afwatering. Daar waar geen watergang komt, moet een duiker ingepast worden, die in verbinding staat met een watergang.

7. De keuze voor een dwarsprofiel moet voor aan elkaar grenzende percelen op elkaar aansluiten. Anders loopt het lengteprofiel niet goed in elkaar over. De eigenaren (een familie) willen graag een parallelstructuur en gaan graag in gesprek over de verschillende alternatieven.

## 1.4 Nieuwedijk 2 t/m 12 (noordzijde)

Gekeken is naar de inpasbaarheid van een parallelweg aan de noordzijde. Als gevolg van de ecologische zone en grond van Defensie, alsmede de hangar, is er geen ruimte om een parallelstructuur aan te brengen. Landbouwverkeer dat aan de noordzijde zijn bestemming heeft, zou met een ontheffing over de hoofdrijbaan moeten. Dan kan het doorgaande landbouwverkeer via de parallelstructuur aan de zuidzijde. Voorgesteld is om een fietsoversteek in te passen ter hoogte van de Rogstraat.



Gemaakte opmerkingen:

1. Jammer dat aan de ecologische zone zoveel waarde is toegedicht, waardoor een parallelstructuur aan de noordzijde niet ingepast kan worden.
2. Jammer dat defensie zich niet wat flexibeler opstelt.



3. Ter hoogte van de Koolmeestraat moet ook een fietsoversteek komen; anders moet je ver omfietsen om in het dorp te komen.
4. Geopperd is om de Koolmeestraat ook open te stellen voor autoverkeer, zodat bewoners aan de noordzijde niet zo ver hoeven om te rijden.

Antwoord: De Koolmeestraat is in het verleden afgesloten voor autoverkeer om het aantal uitwegen op de N264 te beperken. Gekeken wordt of er ergens ruimte is voor een oversteek voor autoverkeer, die aansluit op de parallelstructuur aan de zuidzijde.

Om 21:00 uur sluiten we de vergadering af.