

## Verlag klankbordgroep

### Onderwerp

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

### Datum

11 februari 2020

### van

Wim Schot

### Telefoon

073-6812812

### Email

N264@brabant.nl

De Provincie Noord-Brabant gaat samen met de gemeente Uden en Mill/ St Hubert groot onderhoud uitvoeren aan de N264 tussen Odiliapeel en Haps (uitgezonderd de kern van Sint Hubert), en maatregelen treffen die de verkeersveiligheid op dit weggedeelte verbeteren. Medio 2020 wil de provincie de maatregelen uitgewerkt hebben in een voorkeursalternatief. De provincie wil het voorkeursalternatief in samenspraak met de omgeving opstellen en organiseert daarom om voor elk deelgebied (deelgebied 1, 2 en 3) klankbordgroep bijeenkomsten. In deze eerste klankbordgroep bijeenkomst van deelgebied 3b zijn de knelpunten op het wegtracé N264 vanaf de komgrens van Sint Hubert tot aan de rotonde Hapseweg geïnventariseerd. Ook zijn oplossingsrichtingen besproken.

De bijeenkomst is als volgt opgebouwd:

1. Introductie
2. Toelichting op de kaders
3. Werktafels
4. Terugkoppeling werktafels
5. Doorkijk naar het vervolg

Hieronder is per punt vastgelegd wat er tijdens de bijeenkomst aan de orde is gekomen.

### Introductie

Alle aanwezigen stellen zichzelf voor, lichten hun belang toe en geven aan wie ze eventueel vertegenwoordigen. Het projectteam van de Provincie Noord-Brabant licht het proces toe. Voor de zomer 2020 moet het voorkeursalternatief gereed zijn. Het proces bestaat uit 4 bijeenkomsten met de klankbordgroep met de volgende doelstelling:

- Knelpunten vaststellen + doorkijk naar oplossingen (februari);
- Varianten en effecten benoemen. Een afweging maken in de verschillende varianten en de meest kansrijke variant selecteren (maart);
- Maken van keuzen in het voorkeursalternatief (april);
- De laatste bijeenkomst zal een gezamenlijke bijeenkomst zijn van alle deelgebieden, waarbij het totale ontwerp (voorkeursalternatief) gepresenteerd wordt (mei);

### Toelichting op de kaders

De volledige presentatie staat op de projectwebsite: [brabant.nl/n264odiliapeelhaps](http://brabant.nl/n264odiliapeelhaps)

De voorgestelde verkeersmaatregelen betreffen kleine verkeerskundige maatregelen, waarbij de bestaande as van de weg gehandhaafd blijft. Tijdens de toelichting op de kaders zijn een aantal vragen en opmerkingen gemaakt, die hieronder zijn uiteengezet:

nr	Vraag	Antwoord
1	Er wordt opgemerkt dat de omlegging rond Sint Hubert niet alleen vanwege gebrek aan draagvlak voorlopig niet doorgaat. Ook is het nut en noodzaak van de omlegging niet aangetoond.	Er is niet gekomen tot een goed alternatief met voldoende draagvlak en onderbouwing. Als blijkt uit de monitoring dat de noodzaak urgenter wordt, kan de omlegging opnieuw geagendeerd worden op de politieke agenda.
2	Er rijdt teveel (vracht) verkeer over de N264. Dit is voor de omgeving een probleem m.b.t. geluid, lucht en verkeersveiligheid.	De opgave voor het groot onderhoud heeft geen betrekking op structuurmaatregelen. Ondanks dat de wens voor een omlegging bij een gedeelte van de klankbordgroepleden aanwezig is, komt deze er niet op korte termijn. De N264 moet door de wegbeheerder onderhouden worden. De provincie wil naast onderhoudsmaatregelen ook met kleine maatregelen de verkeersveiligheid verbeteren.
3	Het verkeersmodel klopt niet met de werkelijkheid. De hoeveelheid verkeer groeit veel harder. Dit geeft veel hinder. Leefbaarheid is een groot probleem.	We begrijpen dat de toename van het verkeer leidt tot hinder. We gaan niet studeren op alternatieve tracés, wel willen we met het groot onderhoud kijken naar de negatieve

nr	Vraag	Antwoord
		consequenties van de hoeveelheid verkeer voor de omgeving.

## Werktafels

De klankbordgroep werd onderverdeeld in twee groepen. Aan hand van een luchtfoto zijn knelpunten en oplossingsrichtingen besproken. Hieronder een lijst met ingebrachte punten per groep:

### Groep 1

Nr.	Omschrijving van het knelpunt met eventueel een oplossingsrichting
	In algemene zin is er geen draagvlak voor het aanbrengen van een parallelstructuur langs de N264. De aanwezigen vrezen meer hinder door extra verkeersaantrekkende werking, meer geluidoverlast en overlast van trillingen.
1	Het oversteken voor fietsers op deze locatie is lastig. Gemotoriseerd verkeer komt op vrij hoge snelheid door de bocht. Afslaand verkeer krijgt te maken met achterop rijdend verkeer (kop-staart botsingen).
2	Op deze locatie wordt langzamer zwaar verkeer ingehaald door het overige gemotoriseerde verkeer. Dit leidt tot gevaarlijke situaties. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Een oplossing is het aanbrengen van een fysieke rijbaanscheiding. Voor hulpdiensten (ambulances) zouden dan inhaalhavens aangebracht moeten worden. In de praktijk wijken auto's uit naar de berm, wanneer een ambulance wil passeren. Dit functioneert momenteel goed.</li> <li>• Een andere oplossing is het toepassen van een langere snelheid; 60 km/uur vanaf de komgrens tot aan de Achterdijk.</li> </ul>
3	Er wordt aangegeven door een deelnemer dat een chicane toepassen op deze locatie onwenselijk is. Dit is een voorstel die is gekomen vanuit het komproject Sint Hubert. Verwacht wordt dat de chicane hinder veroorzaakt in de vorm van optrekkend verkeer (toename geluid). In de huidige situatie wordt er geen overlast van de weg ervaren, behalve dat er sprake is van trillingen. Dit heeft geleid tot scheuren in de woning. Opgemerkt wordt dat de verkeersmaatregelen geen hinder in bedrijfsvoering (akkerbouw en varkenshouderij) moeten veroorzaken.
4	Een parallelstructuur kan via de IJzerbroekseweg lopen.
5	Op deze locatie is sprake van een doorsteek voor langzaam verkeer.

6	Ter hoogte van het bedrijf op deze locatie zijn drie uitwegen gesitueerd. De bereikbaarheid is voor dit bedrijf belangrijk. Een deelnemer geeft aan geen voorstander te zijn van een parallelstructuur. De voorkeur gaat uit naar een route achterlangs.
7	Opgemerkt is dat de bestaande parallelstructuur van 4,5 meter breed tussen de rotonde Middenpeelweg (N277) en de rotonde Erica, te smal is voor fietsers. Dit komt omdat de parallelweg door sluipverkeer gebruikt wordt en wanneer er grote landbouwvoertuigen langsrijden, moet je als fietser uitwijken naar de berm.
8	De bewoner is voorstander van een rondweg. De woonkwaliteit staat onder druk als gevolg van geluid, fijnstof en stikstof. De bewoner ervaart overlast door de hoge verkeersintensiteit, de hoge snelheid waarmee gereden wordt en inhalend verkeer. Een parallelweg biedt geen oplossing voor deze problemen.
9	Ter hoogte van Hapseweg wordt door een bewoner veel geluidsoverlast ervaren als gevolg van langsrijdend verkeer afkomstig van de N264. Met name vrachtverkeer maakt veel lawaai. Ook ervaart de bewoonster veel overlast als gevolg van trillingen.

## Groep 2

Nr.	Omschrijving van het knelpunt met eventueel een oplossingsrichting
	In algemene zin is er geen draagvlak voor het aanbrengen van een parallelstructuur langs de N264. De aanwezigen vrezen meer hinder door extra verkeersaantrekkende werking, meer geluidsoverlast en overlast van trillingen.
1	De bewoners aan de noordkant van de Hapseweg geven aan dat er sprake van slecht zicht is vanuit de uitrit in verband met de bocht in de N264 ter hoogte van de aansluiting met de Achterdijk. Er wordt hier hard gereden en automobilisten halen soms verkeer in de bocht in. Een inhaalverbod in deze bocht zou een oplossing kunnen zijn of een verhoogde rijbaanscheiding.
2	Vanuit de Achterdijk heb je als automobilist slecht zicht. Er rijdt veel fietsverkeer via de Achterdijk naar Cuijck. Het zou goed zijn als het hoogteverschil van de fietsoversteek vanaf het fietspad langs de N264 naar de Achterdijk verkleind kan worden. Dit vergemakkelijkt het oversteken.
2A	Ook hier zit een fietsoversteek; tussen deze oversteeklocatie en de Achterdijk fietsen fietsers soms in tegengestelde richting over het fietspad.
3	Een bewoner aan de Hapseweg ziet soms dat automobilisten inhalen via het fietspad. Dit kan voorkomen worden door een heg aan te planten tussen de weg en het fietspad.
3	De melkwagen moet achteruit indraaien om te kunnen laden. Deze rijdt vervolgens na inname van de melk vooruit het erf af.
4	Aan de noordzijde kan een parallelstructuur lopen via de Middenweg voor de ontsluiting van landbouwverkeer.

## Terugkoppeling werktafels

Samenvattend kan gesteld worden dat er in de klankbordgroep geen draagvlak is voor het aanbrengen van een parallelstructuur langs de N264. De oplossing moet worden gezocht in het gebruik van bestaande achterliggende wegen. De fietspaden functioneren goed in de huidige situatie.

### Knelpunten:

- Hoge rijsnelheid
- Inhalend verkeer
- Geluidoverlast als gevolg van het verkeer
- Trillingen als gevolg van het verkeer
- De langzaam verkeers overstek ter hoogte van de Achterdijk

### Kansrijke oplossingsrichtingen:

- De IJzerbroekseweg kan dienen als ontsluitingsroute voor landbouwverkeer. De aansluiting van de bedrijven aan zowel de noord- als de zuidzijde is daarbij wel een aandachtspunt.
- De Middenweg kan dienen als ontsluitingsroute voor landbouwverkeer.
- De rijsnelheid op de N264 verlagen naar 60 km/uur. Overwegen om dan het landbouwverkeer op de N264 te laten.
- De aansluiting met de Achterdijk veiliger maken door een apart opstelvak voor linksafslaand verkeer.
- De overstekbaarheid voor fietsers voor ter hoogte van de Achterdijk verbeteren.

## Afsluiting en doorkijk vervolg

De informatie, aangedragen knelpunten en oplossingsrichtingen worden gebruikt voor het opstellen van verschillende varianten die de volgende bijeenkomst worden besproken. Voor vragen kan contact worden opgenomen via [N264@brabant.nl](mailto:N264@brabant.nl)