

VERSLAG INFORMATIEAVOND N264.33

Onderwerp	Informatieavond N264.33	
Project	N264.33 ombouw rotondes Uden	
Projectcode	126092	
Verslagnummer	22/06	
Datum overleg	17-03-2022	
Plaats	Microsoft Teams (digitaal)	
Referentie	-	
Auteur(s)	Arlette Nieswaag	
Datum verslag	21 maart 2022	
Bijlage(n)	I Powerpoint informatieavond N264.33 II Vragen en antwoorden	
Aanwezig	Provincie Noord Brabant Witteveen+Bos Gemeente Uden Buro Blauw	Marco Loos, Sander Kwakkernaat, Jorn van Eekeren, Jowan Smulders, Simone Lathouwers Bart Janssen, Hilke van Strijp-Harms, Rob Rijnen Arlette Nieswaag Theo de Haas Frans de Bree
Afwezig	-	-
Kopie	Aan- en afwezigen	

Op donderdag 17 maart 2022 heeft een digitale informatieavond plaatsgevonden voor het project 'N264.33 ombouw rotondes Uden', dit verslag is een beknopte weergave van de besproken punten. In bijlage I is de presentatie te vinden. In bijlage II zijn de gestelde vragen die tijdens de informatieavond niet behandeld zijn opgenomen en beantwoord.

Door technische complicaties is het niet mogelijk geweest om de informatieavond op te nemen. Wel is een geluidsopname gemaakt, deze wordt via de website van de provincie Noord-Brabant ter beschikking gesteld.

1 WELKOM EN VOORSTELLEN TEAM

Aan het einde van elk agendapunt is tijd gereserveerd voor het behandelen van vragen. Vragen die niet binnen de beschikbare tijd behandeld hebben kunnen worden zijn opgenomen in het verslag (zie bijlage II). Mochten er na de informatievond nog vragen zijn dan kunnen deze vragen via de mail gesteld worden: N264Uden@brabant.nl.

Vanuit het projectteam N264.33 zijn aanwezig: de provincie Noord-Brabant, gemeente Maashorst, Witteveen+Bos (ingenieursbureau ingehuurd t.b.v. de contractvoorbereiding) en Buro Blauw (ingehuurd voor het uitvoeren van de luchtmetingen).

2 DOEL

Tijdens de informatieavond is een toelichting gegeven op het project van de N264.33 'ombouw rotondes Uden'. Op dit moment bevindt het project zich in de contractvoorbereidingsfase, waarbij de ontwerpen verder zijn uitgewerkt en zijn de contractstukken ten behoeve van het aanbestedingsproces van een aannemer opgesteld. Tijdens de bijeenkomst zijn de ontwerpen, de opbouw van het contract en de realisatieplanning toegelicht.

3 DEELPROJECT N264.33 EN RAAKVLAKPROJECTEN

3.1 Aanpak N264 (3 afzonderlijke projecten)

De N264 is de verbindingsweg tussen de A50 (Uden) en N271 (nabij Gennep) en kruist de A73. De verkeersafwikkeling, met name ter hoogte van Uden maar ook op andere locaties, vraagt om een visie op oplossingsrichtingen met meer capaciteit op de kruisingen dan in de huidige situatie. Daarnaast ervaren omwonenden problemen op het gebied van de leefbaarheid.

Op het traject van de N264 worden momenteel gewerkt aan drie afzonderlijke projecten:

1. Deelproject N264.33: reconstructie van de kruispunten bij Uden en toepassing van iVRI's;
2. Deelproject N264.35 en omklap bij Volkel N605: studie ruimtelijke verbetering Volkel/Zeelandsedijk;
3. Deelproject N264.36 Groot onderhoud en herinrichting N264 tussen Odiliapeel en St. Hubert (excl. kom Sint Hubert).

In Uden liggen in het huidige wegprofiel van de N264 tussen de A50 en de Industrielaan een drietal turborotondes. Deze drie rotondes bieden geen duurzame oplossing voor de verkeersafwikkeling en worden daarom omgebouwd naar kruispunten met intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI). De reconstructie van deze 3 rotondes vindt plaats in het project N264.33 (zie verder paragraaf 3.3).

Om de leefbaarheid langs de N605 in Volkel te vergroten is een omgevingsstudie uitgevoerd naar de mogelijkheid van een komomleiding van de N605. Vanwege de lopende studie naar deze omklap van de N605 bij Volkel wordt de reconstructie van de rotonde Industrielaan, welke wel was meegenomen in de eerdere planfase van het project, nu nog niet meegenomen in de scope van het project N264.33. Deze reconstructie wordt meegenomen in de uitvoering van de omklap bij Volkel. De vervanging van het asfalt op de tussenliggende wegvakken vanaf de Industrielaan tot aan de Oudedijk wordt, in het kader van levensverlengend Onderhoud (LVO), wel meegenomen binnen het project N264.33.

Voor de N264.36 tussen Odiliapeel en Sint Hubert worden maatregelen genomen om de doorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren tussen km 31.500 en 43.000 met uitzondering van de kommaatregelen die in december 2021 al zijn uitgevoerd en opgeleverd. Dit betreft de uitwerking van de in juli 2021 genomen besluiten op basis van het advies uit de planstudie.

3.2 N264.33 Proces tot nu toe en vooruitblik

De planfase is in 2018 gestart met een regionale verkenning op de N264. Toen is het hele traject van de A50 tot en met de A73 geanalyseerd en verkend, waarbij op basis van de benoemde maatregelen een aantal deelprojecten zijn ontstaan ((zie paragraaf 3.1). In 2020 is er voor het deelproject N264.33 'ombouw rotondes Uden' een planstudie uitgevoerd. Doel van de planstudie was te komen tot een gedragen voorkeursalternatief voor de toekomstige vormgeving van dit gedeelte van de provinciale weg N264. In de planstudie is de eerder vastgestelde principe oplossing: reconstructie van de vier turborotondes, nader uitgewerkt. NB de rotonde Industrielaan maakt geen onderdeel meer uit van de contractfase (zie paragraaf 3.1).

In 2021/2022 is gestart met de contractfase. Tijdens deze fase zijn de contractvorm en contracteisen opgesteld en is het ontwerp ten behoeve hiervan verder uitgewerkt. Op dit moment

bevindt het project zich tussen het einde van de contractfase en de start van de uitvoeringsfase. De planning is dat in Q2 2022 de aanbesteding naar de markt gaat en de aannemer in Q3 2022 start met de uitvoering van het werk. Een aandachtspunt hierbij is wel dat de aannemer eerst start met de verdere uitwerking/detaillering van het ontwerp (zie verder hoofdstuk 5).

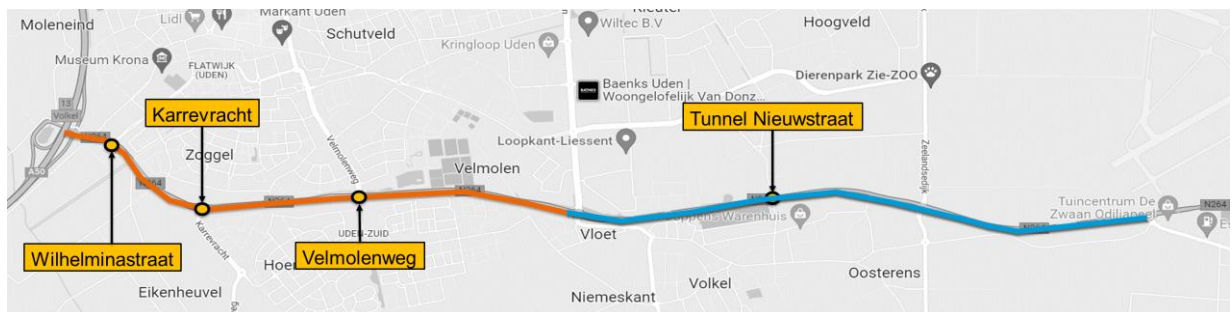
3.3 Projectscope N264.33

Binnen de projectscope behoort de reconstructie van de rotondes naar kruispunten met intelligente verkeerslichten (iVRI). Deze nieuwe typen verkeerslichten zorgen voor een betere afstelling van de groentijden op het daadwerkelijke aanwezig verkeer op de verschillende richtingen van de kruisingen. Ook vindt een koppeling plaats tussen de regelingen op de kruispunten, waardoor in de afwikkeling van het verkeer de verkeerslichten op de verschillende kruisingen rekening houden met elkaar. Dit vermindert het stop en go verkeer en heeft daarmee een positief effect op geluidseffecten en luchtkwaliteit ten gevolge van het verkeer dat rijdt op de N264. De reconstructie wordt uitgevoerd voor de volgende drie rotondes:

- Wilhelminastraat
- Karrevracht
- Velmolenweg

De indeling op de tussenliggende wegvakken blijft één rijstrook per rijrichting. Ook de renovatie van de tunnel Nieuwstraat, waarbij de onderliggende weg wordt omgebouwd tot fietsstraat behoort tot de scope van dit deelproject.

Naar aanleiding van vragen gesteld door Stichting leefomgeving N264 heeft de Provincie besloten de vervanging van het asfalt op het wegtracé tussen de Industrielaan en Oudedijk op te nemen in de scope van de N264.33 in het kader van levensverlengend Onderhoud (LVO). De rotondes Industrielaan, Zeelandsedijk en Oudedijk vallen niet binnen de scope, het gaat enkel om de tussenliggende wegvakken. Op dit moment wordt onderzoek gedaan naar het type asfalt. Toepassing van geluidsreducerend asfalt op (delen van) dit tracé is afhankelijk van de uitkomsten van het nut- en noodzaakonderzoek.



Buiten scope

De omklap bij Volkel (N264.35) en daarmee de reconstructie van de rotonde met de Industrielaan, Zeelandsedijk en Oudedijk en de aanpassingen aan de toerit van de A50 behoren niet tot de scope van dit project.

3.4 Projectdoelstellingen

De invulling van de doelstellingen voor dit project om de verkeersafwikkeling, leefbaarheid, en ruimtelijke kwaliteit te verbeteren is als volgt:

- **Verkeersafwikkeling:** De bestaande rotondes kunnen de huidige verkeersstromen niet voldoende afwikkelen waardoor het verkeer niet voldoende kan doorstromen. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de dominante verkeersstroom op de N264 of op de aantakende wegen. Door de reconstructie van rotondes naar intelligente verkeersregelinstantaties (iVRI) kan het verkeer in alle richtingen tot ruim na 2040 worden afgewikkeld.

- **Lekkage:** de lekkage in de tunnel Nieuwstraat worden gedicht en de inrichting veranderd naar een fietsstraat.
- **Leefbaarheid:** De leefbaarheid langs het tracé wordt verbeterd door enerzijds het verkeerslawaai te reduceren en anderzijds de luchtkwaliteit te verbeteren. Dit gebeurt door het toepassen van de geluidsreducerend asfalt en het verbeteren van de doorstroming, waardoor de optrekkende en afremmende bewegingen verminderen en daarmee de geluidsoverlast en de luchtkwaliteit verbeterd.
- Het verbeteren van de **ruimtelijke kwaliteit**, zodat leefbaarheids- en **duurzaamheids**doelstelling worden gemaximaliseerd. Hiervoor is een groenplan opgesteld. Dit plan en aanvullende eisen worden meegenomen in de aanbesteding van de aannemer.

3.5 Maatregelen verbeteren leefbaarheid

De intelligente verkeersregelinstanties (iVRI) gaan zorgen voor minder afremmende en optrekkende bewegingen van het verkeer. Naar verwachting heeft dit een positief effect op de luchtkwaliteit. Er wordt geluidsreducerend asfalt aangebracht. Voor het wegtracé tussen de Industrielaan en Oudedijk wordt op dit moment een nut- en noodzaak onderzoek uitgevoerd om vast te stellen of ook op dit deel geluidsreducerend asfalt aangebracht gaat worden. Daarnaast wordt er binnen de aanbesteding ruimte geboden aan de aannemer om innovatieve kansen op te nemen om geluidshinder nog verder te beperken. Het doel hiervan is de markt uit te dagen om de geluidshinder nog verder te beperken.

Daarnaast is de provincie bezig met een geluidsaneringsopgave, dit is een apart programma binnen de provincie. De geluidsaneringsopgave heeft een relatie met de invoering van de omgevingswet. De geluidsaneringsopgave behoort niet tot de werkzaamheden van dit project.

3.6 Vragen/opmerkingen

- Er is lange tijd radiostilte geweest, het blijkt dat het plan al dusver is uitgewerkt dat het richting aannemer gaat, wat hebben wij nog aan inbrengmogelijkheden?
In deze fase van het project is gewerkt met de uitkomsten van de planstudie zomer 2020. Vervolgens is een aanbestedingstraject gestart voor de contractvoorbereidingsfase. Witteveen+Bos heeft deze aanbesteding gewonnen en is in 2021 gestart met het opstellen van het contract. Tijdens het proces van de contractfase (september 2021 t/m februari 2022) zijn de plannen voorgelegd en besproken met een Klanbordgroep waarin vertegenwoordigers zitten van bedrijven, bewoners, hulpdiensten, etc. Op dit moment bereiden wij ons voor op de aanbesteding, waardoor al veel vast staat in het ontwerp. Indien er toch nog zaken langskomen die een wezenlijk verschil kunnen maken en die wij over het hoofd gezien hebben, dan kan alsnog een afweging worden gemaakt of deze maatregelen nog ingepast kunnen worden. Deze zaken kunnen na de informatieavond ook gemaïld worden naar: N264Uden@brabant.nl.
- Wordt het asfalt vervangen tussen Volkel en Odiliapeel?
Vanaf rotonde bij de Industrielaan tot de rotonde Odiliapeel wordt het asfalt ook vervangen. Dit is wel exclusief het vervangen van het asfalt op de kruisingen, deze worden meegenomen in het project van de omklap bij Volkel. Uit het nut- en noodzaak onderzoek moet nog blijken welke type asfalt aangebracht gaat worden en of dit geluidsreducerend asfalt betreft.
- Het asfalt dat vervangen wordt is dat geluidsarm asfalt en welke klasse is dat en welke geluidsbeperkingen worden er nog meer genomen?
Binnen dit project wordt een asfaltmengsel voorgeschreven dat geschikt is voor provinciale wegen. In het contract is voorgeschreven dat de rijbaan van de N264 dient te zijn voorzien van een geluidsreducerende deklaag SMA-NL 8G+ of gelijkwaardig waarmee de geluidproductie van lichte voertuigen bij een snelheid van 80 km/uur met minimaal 3,3 dB(A) gereduceerd wordt ten opzichte van het referentiewegdek volgens CROW publicatie 316.
- Er is niet aangegeven dat er een beperkte geluidstoename gaat komen op dit tracé, als de geluidstoename beperkt is, maar toch gaat toenemen is het jammer dat er wordt gekozen voor ander geluidsreducerend wegdek zodat dat tegen elkaar weg kan worden gestreept, want blijkbaar hebben we dadelijk meer geluidsoverlast als wat er op dit moment is?

We hebben getoetst of wettelijk geluidssanering moet worden toegepast ten gevolge van de reconstructie, waardoor aanvullende maatregelen moeten worden genomen. Hiervoor is getoetst of er t.g.v. de voorgenomen maatregelen een toename is in het geluid van 2 dB(A) of meer. Op basis van dit onderzoek blijkt dat er geen toename plaatsvindt in geluid die aanleiding geeft tot aanvullende maatregelen.

- Wordt er ook gekeken naar geluidsoverlast en luchtkwaliteit aan de zijde van Lankes ter hoogte van de tunnel Nieuwstraat en ter hoogte van de wijk Eiment?

De metingen ten aanzien van de luchtkwaliteit zitten vooral rond de A50, want daar is de belasting ook het hoogste. Bij de luchtmetingen wordt de nul situatie in kaart gebracht en gebruikt als referentiekader bij het beoordelen van de effecten van de reconstructie (verbeterde doorstroming door i-VRI's). Voor geluid doen we dit middels berekeningen en modellering. De geluidswal bij de wijk Eiment wordt, afhankelijk van het nog uit te voeren geluidsonderzoek, mogelijk aangepakt bij het project omklap Volkel N605 (geluidswal is in beheer bij de gemeente). Het asfalt wat voor die geluidswal ligt wordt wel aangepakt binnen dit project.

- Wat betekent dit voor de bestaande geluidswal lngs Gruunsel?

Dit hangt af van de resultaten van het onderzoek bij de N605 en betreft een gemeentelijk project.

- Nu wordt er gekeken tot 2040. Echter wat als de verkeersstroom dusdanig toeneemt dat het in 2035 te druk is? Wordt bijv. nu tegen de gemeente Meierijstad gezegd dat er bij afslag Veghel Noord niet verder gebouwd mag worden. Dan is een omklap/het doortrekken van de A77 naar die afrit nog altijd een mogelijkheid (voor na 2040 cq 2050/2060 of als het toch te druk gaat worden. Met andere woorden is er rekening gehouden met de verkeersstroomtoename na 2040?

Op dit moment is gerekend met de verkeerssituatie voorzien voor 2040. Uit deze berekeningen met het vigerende (meest actuele) verkeersmodel blijkt dat de maatregelen, het ombouwen van de 3 rotondes naar kruispunten met i-VRI's, tot 2040 het verkeer goed kunnen afwickelen. De huidige maatregelen zijn gebaseerd op de meest actuele modellen en daarmee en op toekomstige (verwachte) verkeersintensiteiten.

4 PROJECTSCOPE N264.33

Voor dit project worden drie rotondes (Wilhelminastraat, Karrevracht en Velmolenweg) omgebouwd naar intelligente verkeersregelininstallaties (iVRI). Een overzichtstekening per locatie is te vinden in bijlage I.

Wilhelminastraat

Vanuit dit project wordt aangesloten op de bestaande toe- en afritten van de A50, waarbij de A50 buiten de scope valt. De bestaande rotonde wordt omgebouwd naar een kruispunt, waarbij extra opstelstroken gerealiseerd worden op de kruispuntvlakken.

Karrevracht

Deze rotonde wordt opgebouwd naar een kruispunt met één afslaande richting. Door het ombouwen van een rotonde naar een kruispunt wordt aan de noordzijde ruimte gewonnen wat teruggegeven wordt aan de natuur. De watergangen worden aan elkaar verbonden en de leilindes blijven behouden met aandacht voor beheer en onderhoud.

Velmolenweg

De kruising van de Velmolenweg wordt een gecombineerde kruising met de Vijverlaan, waarbij de verkeerslichten van de twee kruispunten worden gekoppeld voor een goede doorstroming. De huidige fietstunnels blijven bestaan, maar de tunnels worden aan de bovenkant dicht gemaakt voor inpassing van het kruispuntvlak. Ook hier moeten nieuwe opstelstroken gerealiseerd worden. De bushalte wordt verplaatst naar een positie langs de N264, waarbij er een voetgangersverbinding wordt gerealiseerd van en naar de bushalte. De uitrit van het

parkeerterrein van het appartementencomplex op de hoek van de Velmolenweg en Vijverlaan wordt nog nader onderzocht. Aan de zuidzijde liggen de parallelwegen Graveur/Patrijsweg, zij worden ontsloten via de zuidkant van het kruispunt in het verlengde van de Velmolenweg. Aan de Vijverlaan is de ontwikkelingslocatie voor de nieuwe Aldi. Dit is meegenomen in de verkeerscijfers en bereikbaarheid in het plan voor dit deelproject.

Tunnel Nieuwstraat

De inrichting van de tunnel Nieuwstraat verandert naar een fietsstraat. Onderzoek naar de tunnel heeft aangetoond dat er nog maatregelen genomen kunnen worden om de lekkages in de tunnel te verhelpen en vervanging nog niet noodzakelijk is. De maatregelen die getroffen worden in de tunnel zijn het vervangen van de voegen en het verbeteren van de afwatering.

4.1 Vragen/opmerkingen

- De Leilindes die bij de kruispunten staan willen we graag behouden.
De huidige bomenstructuur blijft behouden. De bestaande leilindes (rode cirkels) worden verplaatst en iets verder naar buiten gezet (groene cirkels), zoals is aangegeven op de tekeningen in de powerpoint.
- Gaat het wandelpad langs het park bij de Wilhelminastraat verdwijnen?
Er is een verschil tussen een wandelpad langs het park en een wandelpark langs de N-weg. Op dit moment wordt op een aantal locaties langs de N264 gewandeld of zelf overgestoken, deze wandelpaden worden dichtgezet (zogenaamde olifantenpaadjes) vanwege de verkeersonveiligheid. Het asfalt dat op dit moment aan de onderkant van het park gelegen is verdwijnt ook, omdat daar ruimte nog is voor de opstelstroken en een wadi (plek waar het water naartoe kan dat van de weg komt).
- Terugkomen op de kruising bij de Velmolenweg, wij zijn de bewoners van het appartementencomplex waar de bushalte op dit moment voor gesitueerd is. U zei net dat het trottoir, dat op dit moment in de tunnelbuis is gesitueerd, nu over onze voortuin(en) komt te liggen, is hier rekening mee gehouden?
Alle aanpassingen liggen op gemeentelijk gebied. In de planstudie zijn verschillende ontwerp oplossingen onderzocht en gepresenteerd tijdens informatie- en klankbordgroep bijeenkomsten, hieruit is voorliggende ontwerp naar voren gekomen. Dit resultaat is tijdens de contractfase verder uitgewerkt.
- Is er rekening gehouden met de betonnen platen die voor het appartementencomplex zijn aangelegd t.b.v. nood- en hulpdiensten?
Er is geen rekening mee gehouden, omdat deze betonplaten op particulier gebied liggen en met het project komen wij niet buiten de eigendomsgrenzen van de gemeente/provincie. Deze worden met de reconstructie niet geraakt.
- De maaiveldopeningen van de fietstunnels zijn destijds uit veiligheidsoverwegingen zo geconstrueerd. Hoe gaat de veiligheid gewaarborgd worden?
Er worden eisen gesteld aan het ontwerp en uitvoering van de tunnels. De opdrachtnemer (aannemer) heeft de taak om de fietstunnels zodanig te ontwerpen en uit te voeren, dat de fietstunnels in de nieuwe eindsituatie onder andere sociaal veilig zijn.
- Als de bus halteert aan de N264 en hij wil wegrijden kan het lang duren voordat er een gat in de verkeersstroom is. Zeker als de grote recht doorgaande stroom op de n264 groen heeft. Hoe wordt dit opgelost?
Er is naar dit punt gekeken en het punt is ook besproken met de busmaatschappij. Het is niet nodig gebleken om de stoptijden te onderbreken om de bus ruimte te geven. Door de verkeerslichten is er geen constante doorgaande stroom op de N264 en kan de bus tijdens de ontruimingstijd van het kruispunt invoegen op de N264.
- Wat betekent dit voor de verkeersafwikkeling op de Wilhelminastraat uit de wijk Zoggel bij de Burestraat en de Abdijlaan?
De verkeersregeling is er zo op gericht dat de opstelvakken lang genoeg zijn om het verkeer op te vangen dat wacht voor het verkeerslicht. In de huidige situatie zijn er lange wachttijden om de rotonde op te kunnen rijden. De VRI en verruiming van opstelstroken zorgt voor een betere verkeersafwikkeling en dus ook meer kans om bij druk de Wilhelminastraat op te rijden.

5 TOELICHTING CONTRACTVORM UAV-GC

Voor de toelichting wordt verwezen naar Bijlage I van dit document.

5.1 Contractvorm realisatiecontract

De gekozen contractvorm maakt dat de aannemer nog bepaalde ontwerpvrijheden heeft. Dit betekent dat bij start van zijn werkzaamheden de aannemer de ontwerpen nog verder detailleert en uitwerkt binnen de meegegeven randvoorwaarden en eisen uit het contract. Dit betreft onder andere het volgende (niet gelimiteerd aan onderstaande lijst):

- De opbouw van de verharding en wijze van aanbrengen van de verharding. Hierbij wordt de Opdrachtnemer uitgedaagd de best mogelijke verharding te kiezen op het gebied van onder andere duurzaamheid en geluidsreductie;
- Materialisatie van kantverhardingen, fysieke berm afscheidingen en passeerstrook;
- Overstort constructie Wadi;
- Bebording en bewegwijzering;
- Openbare Verlichting;
- Intelligente verkeersregel installaties;
- Tunnel Velmolenweg.

5.2 Aanbestedingsproces

In het aanbestedingsproces wordt de aannemer beoordeeld op kwaliteit (borgen van bereikbaarheid, veiligheid en doorstroming en duurzaamheid) en de inschrijfprijs.

5.3 Kwaliteitscriteria

- Verkeersfasering: Binnen de verkeersfasering wordt de aannemer uitgedaagd om de bereikbaarheid, veiligheid en doorstroming tijdens de realisatie te borgen. Dit moet de aannemer aantonen door middel van een Plan van Aanpak (PvA) welke op een concrete manier (SMART) kenbaar maakt welke maatregelen de aannemer daadwerkelijk gaat nemen en waarom de aannemer weet dat deze maatregelen werken op de bovengenoemde doelstellingen.
- Geluid: In het contract is voorgeschreven dat de Rijbaan N264 dient te zijn voorzien van een geluidsreducerende deklaag SMA-NL 8G+ of gelijkwaardig waarmee de geluidproductie van lichte voertuigen bij een snelheid van 80 km/uur met minimaal 3,3 dB(A) gereduceerd wordt ten opzichte van het referentiewegdek volgens CROW publicatie 316. Daarnaast worden gegadigden tijdens de aanbesteding uitgedaagd om het geluid verder te reduceren dan vereist in het contract.
- Milieu Kosten Indicator (MKI): De omvang milieukosten wordt gemiddeld door middel van de Milieu Kosten Indicator. Daarmee worden kosten van de gehele levenscyclus, van winning grondstoffen tot en met sloop en hergebruik, in beeld gebracht. Alle objecten in de scope van het project die vervangen worden, worden daarin meegerekend. De inschrijvers worden daarbij uitgedaagd om een milieukosten omvang aan te bieden die lager is dan 25% van de referentieberekening die is gemaakt door de provincie.
- Duurzaamheid (circulariteit): Met betrekking tot duurzaamheid (circulariteit) is er aandacht voor innovaties voor circulair asfalt en het hoogwaardig hergebruik van materialen is vereist (o.a. verkennen van circulaire oplossingen).

5.4 Vragen/opmerkingen

- Hoe ziet de omleidingsroute er uit? Hoe wordt daar de geluidskwaliteit en luchtkwaliteit opgevangen?

Dit is een uitwerking voor de aannemer. De aannemers moeten in hun plan aangeven hoe zij de bereikbaarheid, veiligheid en doorstroming borgen en uitleggen hoe zij hiermee omgaan. Eén van de onderdelen hiervan is de omleidingsroute. De omleidingsroute betreft een tijdelijke situatie dus de geluidskwaliteit opvangen zal niet gebeuren, omdat het niet om een

permanente situatie gaat. De luchtkwaliteit zoals die gemeten is tot op heden is niet voor de omleidingsroute gedaan.

- Zijn werkzaamheden 24/7?

Nee de werkzaamheden zijn niet 24/7. Er gelden gangbare werktijden, waarvoor de provincie tevens regelingen heeft getroffen.

- Ik zie een toelichting op bereikbaarheid en geluid, maar niet op luchtkwaliteit. Wat is het vereiste in de uitvraag als het gaat om lucht en geluid?

Ten aanzien van lucht wordt een verbetering verwacht door het minder optrekken en afremmen van verkeer. De intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI) verbeteren de doorstroming doordat de optrek- en afrembewegingen afnemen. De huidige nulmeting (1 jaar) zal na de reconstructie herhaald worden voor dezelfde periode (1 jaar) Resultaten worden vergeleken met de nulmeting en getoetst aan de geldende wettelijke normen (Europese grenswaarde). Innovatieve maatregelen voor luchtkwaliteit zijn momenteel niet mogelijk vanwege beperkt bewezen effectiviteit.

6 LUCHTKWALITEITSONDERZOEK

Voor de toelichting en afbeeldingen wordt tevens verwezen naar Bijlage I van dit document.

6.1 Aanleiding, doel en uitvoering

Buro Blauw voert namens provincie Noord-Brabant de luchtkwaliteitsonderzoeken uit voor het deelproject N264.33. De effectiviteit van de reconstructie op de luchtkwaliteit wordt vastgesteld door de luchtkwaliteit zowel voor als na de reconstructie te meten. Dit betekent dat de uitgevoerde metingen voor de reconstructie (referentiepunt) worden vergeleken met de resultaten van de metingen na de reconstructie. Dit doen we door de volgende verkeersrelevante stoffen te meten:

1. Black Carbon (roet);
2. Stikstofoxides (NO₂) op twee posities (MP1 en MP2) langs de N264. Dit zijn tevens de posities langs de N264 met de hoogste verkeersintensiteit;
3. Fijnstof op de locatie (MP3) bij de sportvelden;
4. Stikstofoxides (NO₂) op vijf posities bij woningen langs de N264 (PB1-PB5).

6.2 Meetresultaten

De meetgegevens laten de resultaten van de metingen zien die gestart zijn in week 25 van vorig jaar tot en met halverwege maart 2022. Roet (black carbon) wordt gemeten, omdat het een goede indicator is voor de invloed van het wegverkeer op de luchtkwaliteit. Voor roet bestaan geen wettelijke normen, wel zijn er referentiewaarden. Voor meetlocaties MP1 en MP2 schommelen de waarden tussen 1 en de 1,5. Dat zijn waarden die we kunnen verwachten bij het begin van het stedelijk gebied. Voor meetlocatie MP3 geldt dat deze waarden liggen rond de waarden die we kunnen verwachten rond het buiten stedelijk gebied.

De resultaten van fijnstof op meetlocaties MP3 geven niet alleen de effecten van de N264 weer, maar ook verschillen in landelijke concentraties, internationale concentraties en verschillende weersituaties kunnen effect hebben op de gemeten fijnstof. De fijnstof waarden liggen onder de EU grenswaarde en boven de WHO advieswaarde. Aan de WHO advieswaarde wordt zelfs buitenstedelijk niet voldaan in Nederland.

De resultaten van de stofdioxide laten zien dat de concentraties van de verschillende meetlocaties tussen de wettelijke grenswaarde en de WHO advieswaarde liggen. Ook hierbij geldt dat overal in Nederland de stikstofdioxide boven de WHO advieswaarde ligt.

6.3 Voorlopige conclusies

Uit de meetresultaten blijkt dat de gemeten roet (black carbon), fijnstof en stikstofdioxide (NO₂) langs de N264 (MP1 en MP2) hoger zijn dan bij meetlocaties MP3 en bij de woningen (PB3 t/m PB5).

De stikstofdioxide (NO₂) concentraties zijn het hoogste bij de A50 in de buurt. Alle gemeten concentraties liggen onder wettelijke grenswaarden en boven WHO advieswaarden (dit geldt voor heel Nederland). Verder laten de gemeten concentraties zien dat deze overeenkomen met waarden in stedelijke gebieden en langs drukke wegen, waarbij op werkdagen een concentratiepatroon te zien is met ochtend- en avondpiek.

6.4 Vragen/opmerkingen

- Zijn de metingen representatief gezien er de afgelopen 2 jaar minder verkeer is geweest als gevolg van meer thuiswerken?
Toen het thuiswerkadvies in de begin periode van corona goed werd opgevolgd waren de verkeersintensiteiten lager. Op dit moment zijn de verkeersintensiteiten weer terug op het niveau dat geconstateerd is voor de coronaperiode. De metingen zijn gestart in week 25 van vorig jaar en worden ook nu nog uitgevoerd. In deze maanden zien we al een normalisering van de verkeersintensiteiten.
- Wat als straks de lijn structureel rond de 1.5 of hoger is?
Er bestaan wettelijke grenswaarden waar de overheid zich aan moet houden. Dit betekent dat, mochten in de toekomst de grenswaarden worden overschreden of aangescherpt worden, de overheid aanvullende maatregelen zou moeten treffen. Op basis van de huidige metingen is hier nog geen sprake van.
- PM3 ligt verder van de weg. Zitten de woningen dicht bij de weg dan niet boven de EU-waarde van fijnstof?
Nee, gezien de waarden die gemeten zijn kunnen we concluderen dat er geen overschrijding is van Europese normen op posities die dichtbij de N264 liggen.
- Is er ook een meting achter Eiment in Volkel gedaan?
Nee, de posities van de metingen zijn gekozen op basis van de huidige verkeersintensiteiten. Door een meetpunt te kiezen rond de drukste gebieden kan een worst case beeld gevormd worden (nul meting) en over de (positieve) invloed van de reconstructie maatregelen van de N264 m.b.t. luchtkwaliteit in de omgeving.
- Wat is het plan wanneer de nieuwe verkeerssituatie niet voor een daling van de uitstoot zorgt?
Eén van de doelen van dit project is om de doorstroming van het verkeer te verbeteren. Als de doorstroming inderdaad verbeterd wordt dan is de verwachting dat de luchtkwaliteit verbeteren. In het geval dat de luchtkwaliteit niet verbeterd wordt getoetst aan de wettelijke grenswaarden. Op het moment dat deze wettelijke waarden overschreden worden zullen er toekomstige maatregelen moeten worden getroffen.
- Ik zou me kunnen voorstellen dat de NO₂ concentraties bij de oprit nog hoger zijn (optrekkend verkeer) dan bij de afrit.
De luchtkwaliteit maakt geen onderdeel uit van het huidige onderzoek naar de luchtkwaliteit van de N264. Indirect heeft de A50 (boven winds t.o.v. N264) wel invloed op de meetresultaten.
- Ten tijde van de planstudie werden er vragen gesteld vanuit de omgeving in het kader dat wij nu de luchtkwaliteit berekenen, maar zijn de berekeningen te vertrouwen?
Vandaar dat ook besloten is tot het uitvoeren van metingen. Deze metingen kunnen na afronding getoetst worden aan de modellen en levert zo weer data op voor toekomstige modellen. De meetresultaten staan op de internetsite (<http://diffusiebuisjes.nl/projecten/n264-uden/>) en zijn voor iedereen toegankelijk.
- Waarom wordt fijnstof dan niet gemeten op de drukste punten, dus PM1 / PM2?
De reden is dat roet een goede indicator is voor wegverkeer op de luchtkwaliteit. Fijnstof wordt door veel andere bronnen mede bepaald en laat niet specifiek de invloed zien van het wegverkeer op de luchtkwaliteit. Tevens is het praktisch niet mogelijk om de grote meetapparatuur die nodig is voor het meten van fijnstof te plaatsen op deze locaties.
- Zijn er v.w.b. uitstoot ervaringscijfers van vergelijkbare projecten in Nederland?
Er zijn geen vergelijkbare projecten bekend waarbij dit zo uitgebreid gemeten wordt. Dit is een redelijk unieke situatie, waarbij er veel aandacht wordt besteed aan het uitvoeren van metingen.
- Stel het verkeer zou 70 km/h rijden ipv 80 km/h wat nu het geval is. Had dat nog wat uitgemaakt aan de uitstoot?

Er is een relatie tussen snelheid en verkeer, de belangrijkste effecten op de uitstoot zijn de afremmende- en de optrekkende bewegingen. In de stukken waar het verkeer constant op dezelfde snelheid geldt ten aanzien van roet en fijnstof: hoe harder je rijdt hoe hoger de uitstoot. Dit moet wel in ogenschouw worden genomen dat de grootste bijdrage aan fijnstof wordt veroorzaakt de afremmende- en de optrekkende bewegingen zijn en niet een verschil van 10 km/h.

7 TOELICHTING VERVOLGPROCES

Voor de toelichting wordt verwezen naar Bijlage I van dit document.

Op dit moment zijn we bezig met het aanbestedingsproces, waarbij in Q2 2022 de uitvraag op de markt gezet wordt. De aannemer zal in Q3 2022/Q4 2023 beginnen met de voorbereidingen en het verder uitwerken/detailleren van het ontwerp. Alle werkzaamheden zijn naar verwachting gereed in Q2 2024. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is dat deze planning een indicatie is van de doorlooptijd. De aannemer maakt zelf een planning voor dit project.

Zodra de aannemer gestart is met de werkzaamheden zal er een volgende informatiebijeenkomst georganiseerd worden. Dit is naar verwachting na de zomer.

7.1 Vragen/opmerkingen

- Graag aandacht voor het voortzetten van de bestaande bomenstructuur op alle kruispunten, graag aandacht voor de breukranden met name de breukrand bij de Karrevracht (landschappelijk), graag aandacht voor het feit dat er meer asfalt aangelegd wordt en waar dit gecompenseerd wordt, kunnen wij dit zelf beleven? Ik mis het gebruik van zon energie op geluidschermen.

Sommige van de genoemde punten zijn terug te vinden in het contract richting de aannemer (b.v. de bomenstructuur en biodiversiteit). Daarnaast is in 2021 een groenplan opgesteld, welke ook wordt voorgeschreven aan de aannemer. Het groenplan is terug te vinden op de website van de provincie Noord-Brabant (<https://www.brabant.nl/onderwerpen/verkeer-en-vervoer/wegenprojecten-in-brabant/n264-uden-sint-hubert-haps/n264-uden>). Voor verdere toelichting wordt contact opgenomen met de inbrenger van de vragen.

- Er zijn twijfels of de invoering van de nieuwe omgevingswet ingevoerd gaat worden. Wat is het terugval scenario voor de eventuele problemen met de geluidswallen als de omgevingswet niet wordt ingevoerd?

We gaan er vanuit dat de omgevingswet ingevoerd wordt. Er zijn op dit moment ook geen directe saneringsgevallen langs het tracé. Dit betekent helaas dat we geduld moeten hebben voor de specifieke woningen.

- Er zijn een paar vragen die gaan over het raakvlak met de A50, veel file op de N264 wordt veroorzaakt door file op de A50, of daar ook in samenhang naar gekeken is en wat de planning is van het Weefvak/Spitsstrook A50.

Het weefvak van de A50 is opgenomen als onderdeel van de voorgestelde Kleine Infra maatregelen in de Mobiliteitsaanpak (zie <https://www.rnob.nl/nieuws/uitrol-mobiliteitsaanpak-a50-corridor-van-start>). De Mobiliteitsaanpak is een samenwerking tussen de Provincies Noord-Brabant en Gelderland en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het is de bedoeling om in de toekomst naar dit weefvak te kijken, waarbij het initiatief komt uit de Mobiliteitsaanpak. Voor dit project is het weefvak van de A50 meegenomen als raakvlakproject.

BIJLAGE I: POWERPOINT INFORMATIEAVOND N264.33



WB.eps

Provincie Noord-Brabant
Project N264.33

17 maart 2022

Provincie Noord-Brabant

Witteveen + Bos

blauw
luchthygiëne
onderzoek en advies

Huishoudelijke afspraken online meeting

- Microfoon op 'mute' behalve spreker
- Camera bij voorkeur aan
- Vragen of opmerkingen via de 'chat'
- Behandeling vragen aan eind agendapunt
- Verslag en slides wordt gedeeld met deelnemers
- Akkoord om bijeenkomst op te nemen



Welkom



Doel van de informatieavond

- Toelichting project N264 Uden
- Fase t.b.v. contractvoorbereiding
- Doorkijk planning realisatie



Agenda

- 19:30 uur Welkom en toelichting programma
- 19:35 uur Deelproject N264.33 en raakvlakprojecten
- 19:50 uur Aanpassingen N264
- 20:10 uur Aanbesteding aannemer
- 20:25 uur Pauze
- 20:35 uur Luchtkwaliteitsonderzoek
- 20:45 uur Planning
- 20:50 uur Vragen en afsluiting

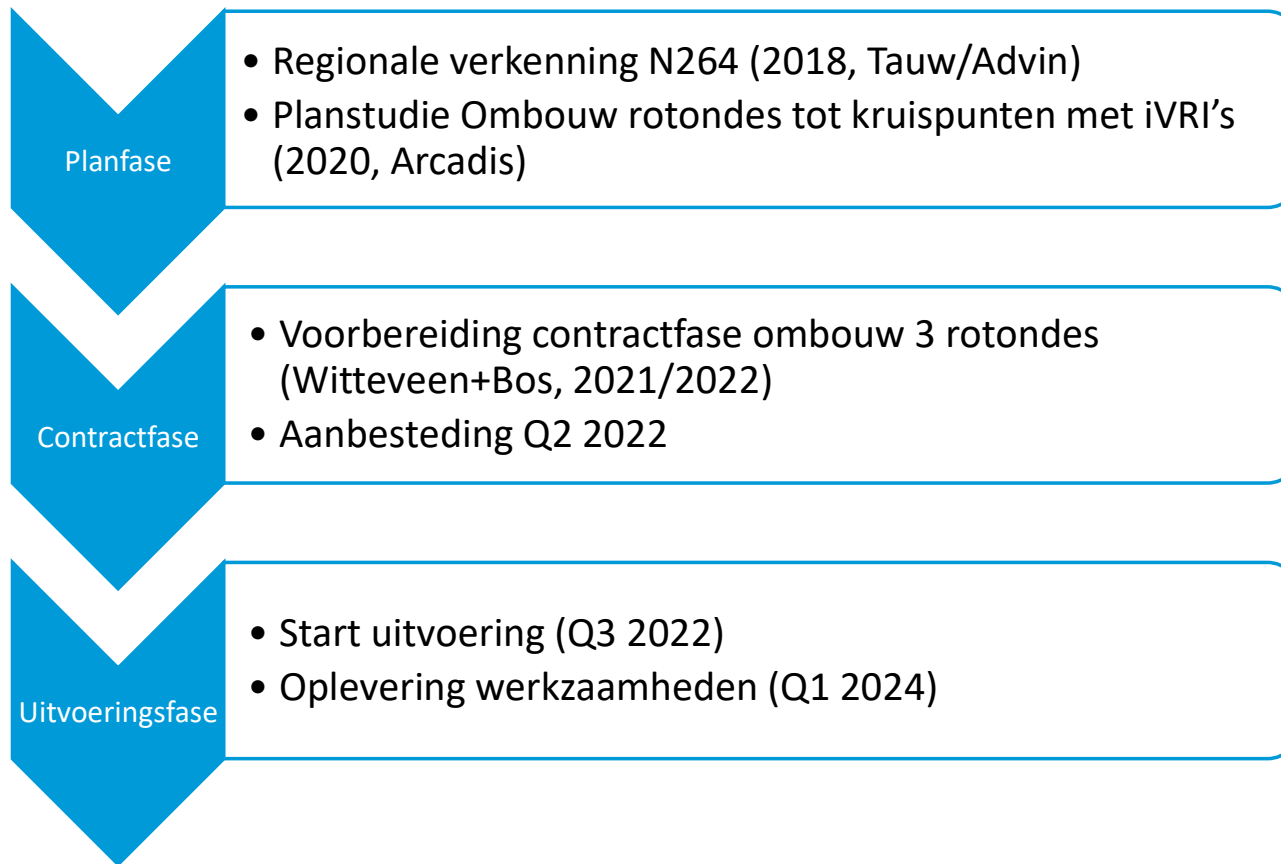
Na elk onderwerp ruimte voor vragen



Aanpak N264 (3 afzonderlijke projecten)

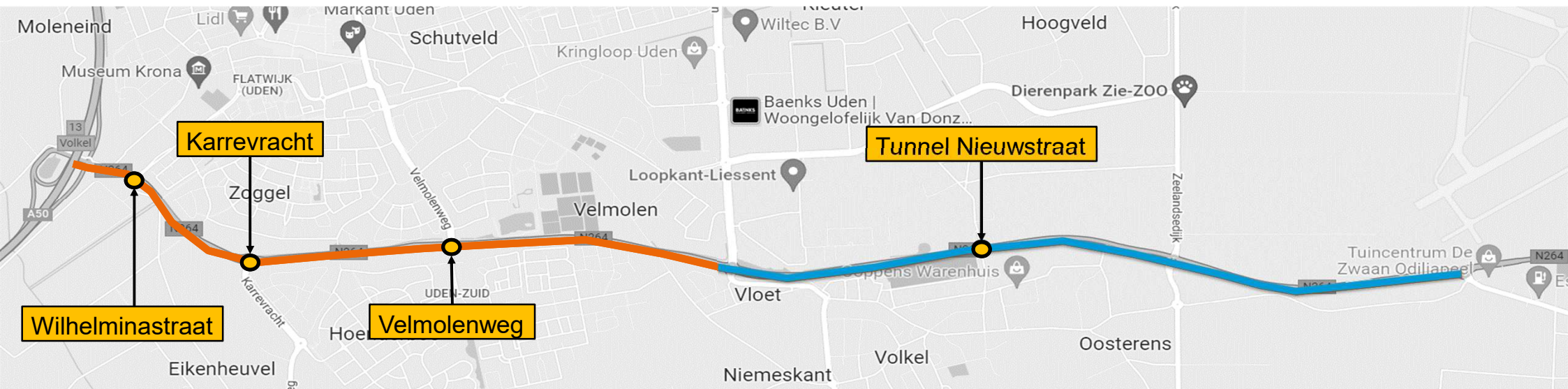


N264.33 Proces tot nu toe en vooruitblik



Projectscope N264.33

- Reconstructie rotondes naar intelligente verkeerslichten
 - Wilhelminastraat
 - Karrevracht
 - Velmolenweg
- Herinrichting tussenliggende kruispunten wegvakken (indeling blijft 1 rijstrook per richting)
- Renovatie tunnel Nieuwstraat en ombouw naar fietsstraat
- Vervangen asfalt A50 tot Oudedijk



Projectdoelstellingen N264.33

- **Verkeersafwikkeling** verbeteren, zodat verkeer in **alle richtingen** tot ruim na 2040 kan worden afgewikkeld
 - op de drie kruispunten en aansluitende wegvakken
 - op aansluitende en tussenliggende wegvakken N264 levensduur verlengend onderhoud (LVO) uitvoeren
- **Lekkages** in de tunnel Nieuwstraat dichten en inrichten als fietsstraat
- **Leefbaarheid** langs het tracé verbeteren
 - **Verkeerslawaaï** reduceren
 - **Luchtkwaliteit** verbeteren
- **Ruimtelijke kwaliteit** verbeteren
- **Duurzaamheidsdoelstellingen** van de provincie implementeren

maatregelen verbeteren leefbaarheid

- iVRI's verbeteren doorstroming (minder stoppen / optrekken) heeft een positief effect op luchtkwaliteit
- Aanbrengen geluidsreducerend asfalt (afweging nut en noodzaak)
- In de aanbesteding ruimte geboden aan de aannemer om innovatieve kansen op te nemen om geluidshinder nog verder te beperken.
- Apart project voor geluidsaneringsopgave

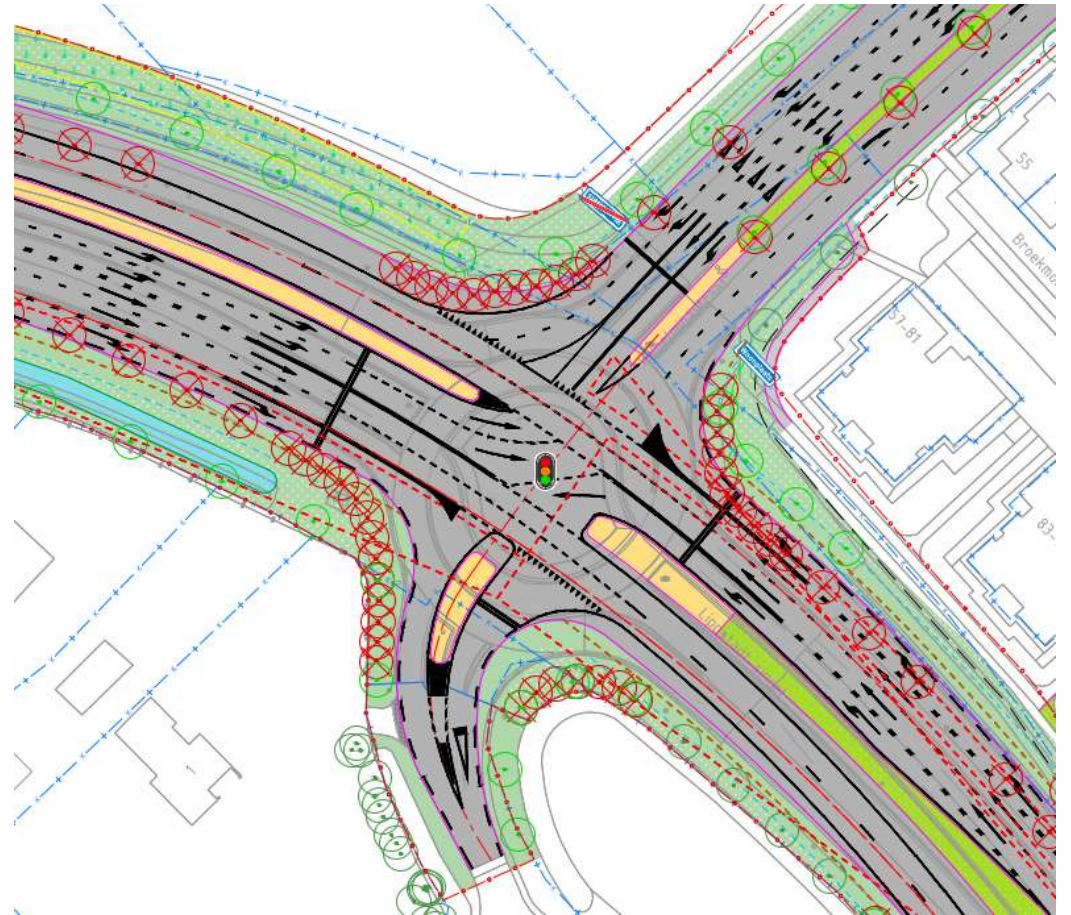
Vragen en feedback

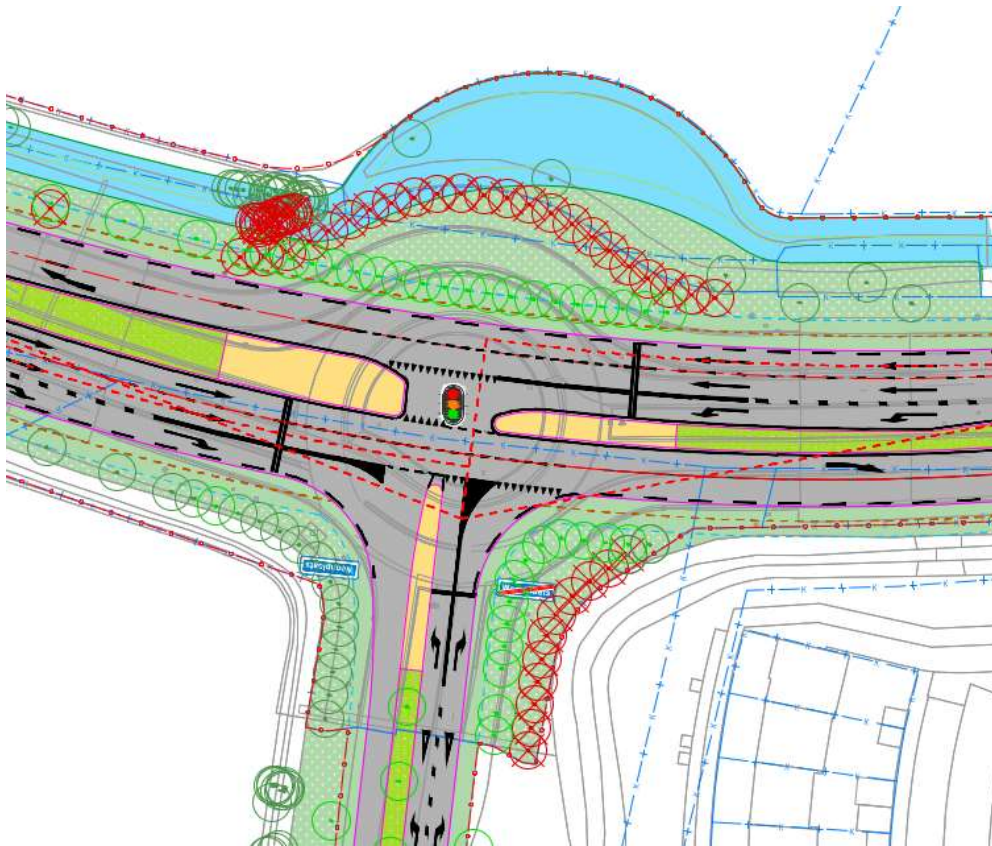


Wilhelminastraat



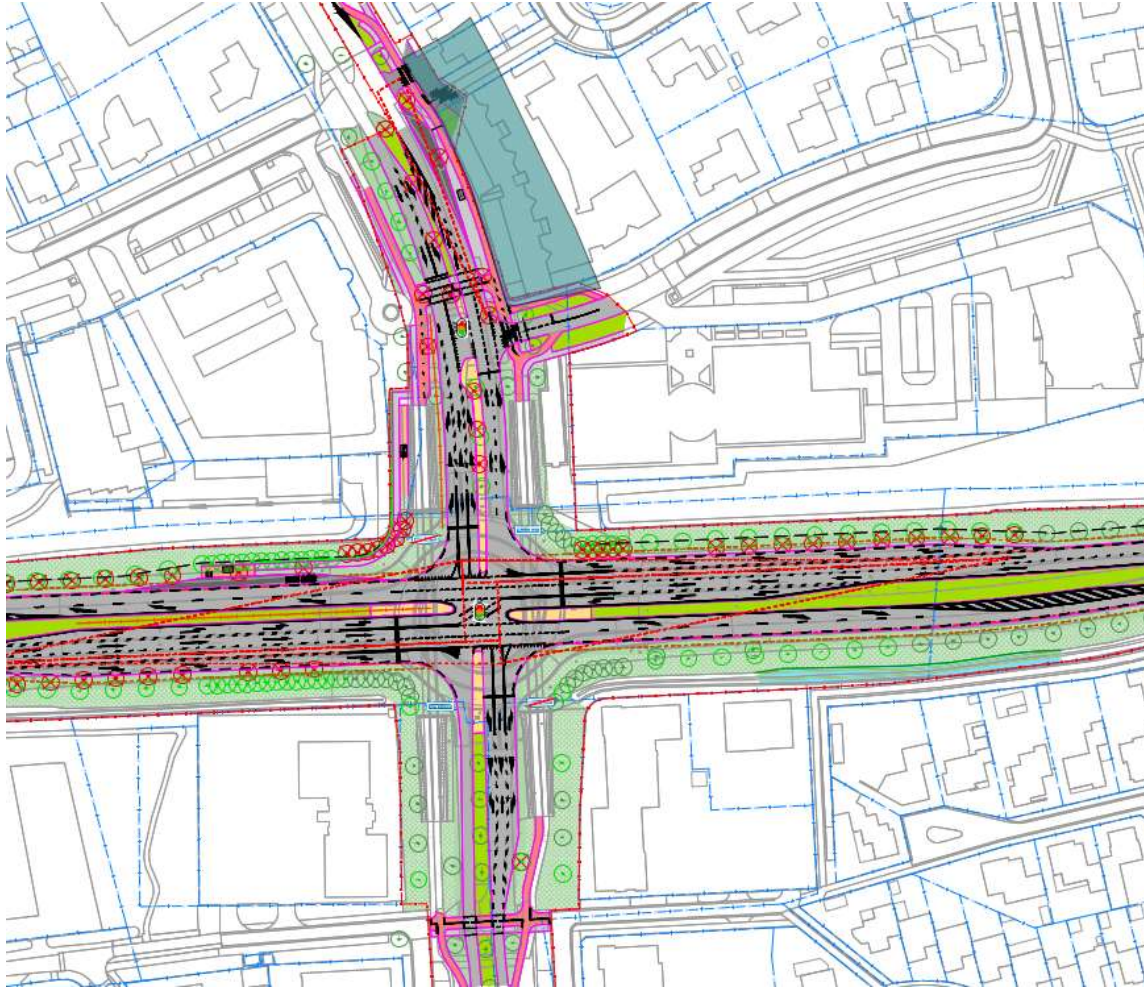
- Aansluiting A50
(weefvak buiten scope)
- Extra opstelstroken op de
kruispunt vlakken





- Doortrekken waterstructuur
- Behoud van leilindes

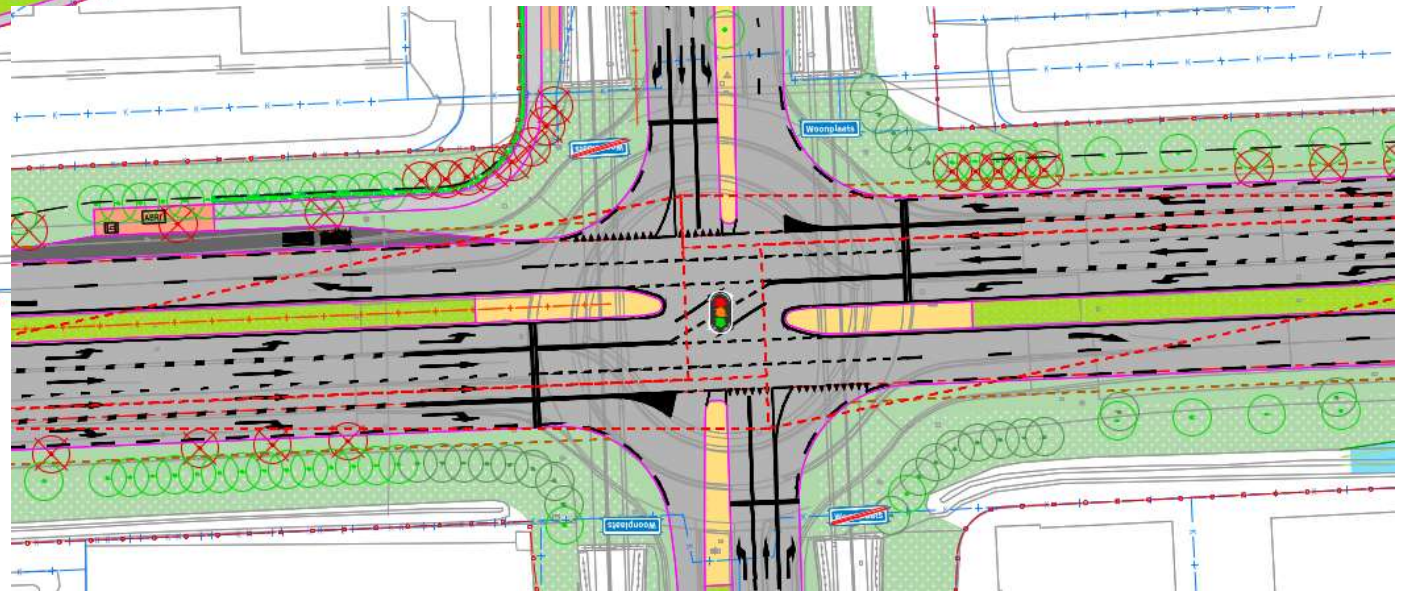
Velmolenweg



- Kruising Vijverlaan met gekoppelde verkeerslichten
- Nieuwe locatie bushalte
- Kruising Graveur/Patrijsweg

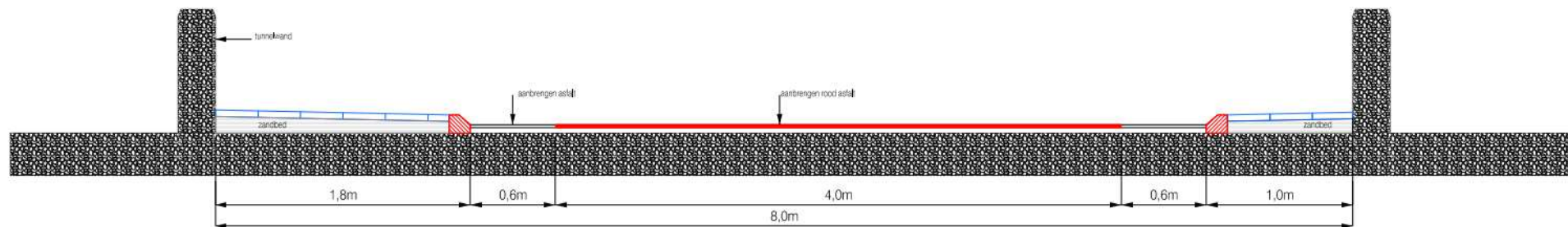
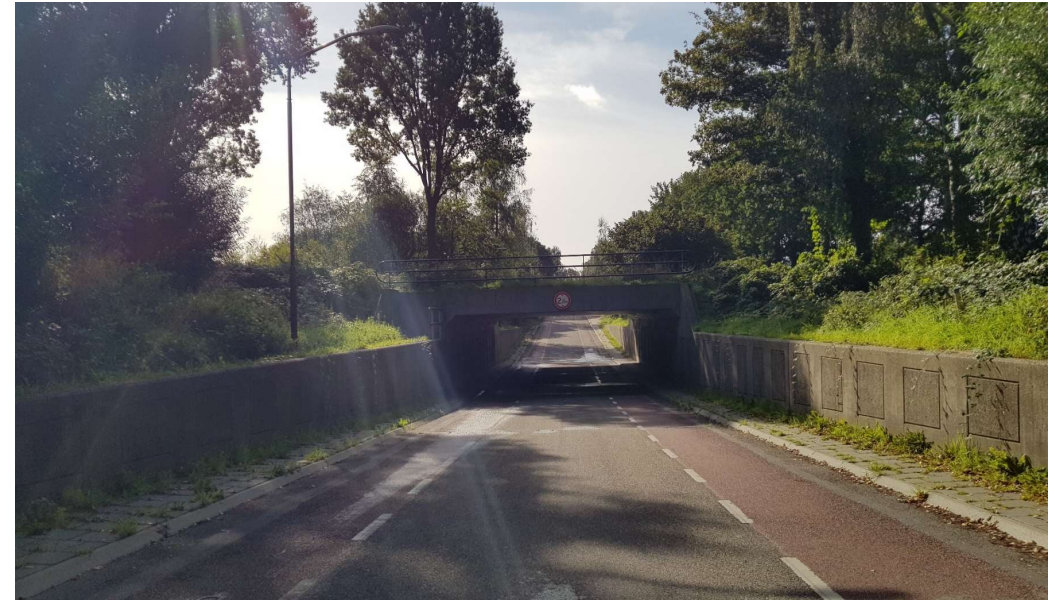
Velmolenweg

- Maaiveldopening fietstunnels dichten
- Nieuwe locatie bushalte
- Toegang parkeerterrein Velmolenweg/Vijverlaan wordt nog nader onderzocht
- Raakvlak ontwikkeling Aldi



Tunnel Nieuwstraat

- Lekkages in de tunnel dichten
 - Voegen vervangen
 - Afwatering verbeteren
- Nieuwe inrichting als fietsstraat



Principe doorsnede A-A nieuwe situatie
schaal 1:20



Ochtendspits 2040

Vragen en feedback



Pauze



Contractvorm realisatiecontract

Uniforme Administratieve Voorwaarden voor Geïntegreerde Contracten

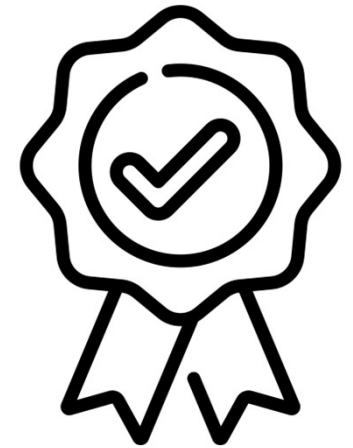
→ UAV-GC 2005 (Europese Openbare aanbesteding)

- Functioneel gespecificeerde uitvraag door Provincie Noord-Brabant
- Taken en verantwoordelijkheden bij de opdrachtnemer (aannemer)
 - uitwerken referentieontwerp tot een VO, DO en UO;
 - de opdrachtnemer krijgt ruimte voor optimalisaties en innovaties;
 - ontwerp en uitvoering worden optimaal op elkaar afgestemd.
- Beoordeling inschrijvingen en gunning op grond van
 - economisch meest voordelige inschrijving (EMVI)
 - op basis van beste prijs-kwaliteitverhouding (BPKV)

Aanbestedingsproces

Kwaliteit aan te tonen op basis van:

- Plan van aanpak
 - borgen van bereikbaarheid, veiligheid en doorstroming
 - borgen van doelmatigheid geluid reducerende maatregelen
- Duurzaamheid:
 - Omvang milieukosten die inschrijver aanbiedt (Milieu Kosten Indicator)
 - Risicodossier met duurzame en innovatieve maatregelen
- Inschrijfprijs



Toelichting kwaliteitscriteria

Borgen van bereikbaarheid (verkeersfasering)

- uitgedaagd om bereikbaarheid, veiligheid en doorstroming tijdens realisatie maximaal te borgen
- hinder zoveel als mogelijk beperken

Geluid

- geluidreducerende deklaag voorgeschreven in contract
- uitgedaagd om met maatregelen te komen die het geluid verder reduceren dan vereist in het contract en die doelmatig zijn

Toelichting kwaliteitscriteria

Omvang milieukosten die de inschrijver aanbiedt (Milieu Kosten Indicator)

- uitgedaagd om te innoveren op omvang milieukosten, aan te tonen met een Milieu Kosten Indicator (MKI) berekening

Duurzaamheid (circulariteit)

- aandacht voor innovaties voor circulair asfalt
- in contract plan hoogwaardig hergebruik van materialen vereist
 - o.a. verkennen van circulaire oplossingen
 - stelpost beschikbaar voor de implementatie van kansrijke oplossingen

Vragen en feedback



Luchtkwaliteitsonderzoek

Buro Blauw

Internationaal opererend adviesbureau gespecialiseerd in luchtkwaliteit

Geaccrediteerde metingen



Bij bedrijven / in de buiten- en binnenlucht
Geur, (fijn) stof, NO₂, roet e.a.

Geaccrediteerd Laboratorium



Voor geuronderzoek / onderzoek luchtkwaliteit / (fijn) stofmetingen

Advies

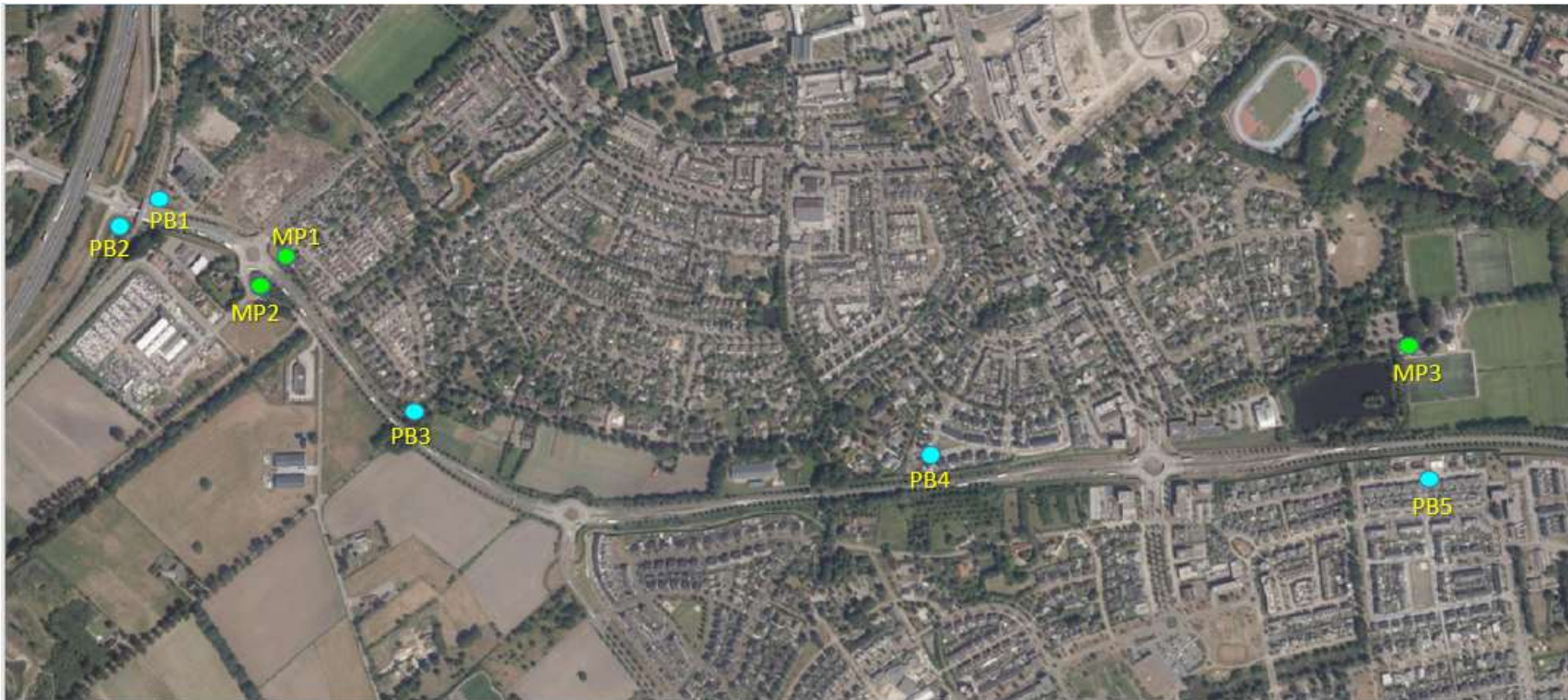


Modellen / emissie controle/ maatregelen / wetgeving

Aanleiding, doel en uitvoering

- Reconstructie N264 tussen A50 en Industrielaan Uden
- Vaststellen effectiviteit reconstructie op luchtkwaliteit door meten van luchtkwaliteit voor en na reconstructie
- Meten verkeersrelevante stoffen: black carbon en NO₂ op 2 posities (MP1 en MP2) langs N264, met hoogste verkeersintensiteit
- Meten Fijnstof (PM_{2.5}), black carbon en NO₂ op referentielocatie bij sportvelden (MP3)
- Meten NO₂ op 5 posities bij woningen langs N264 (PB1-PB5)

Meetposities



Locaties onder voorbehoud van stroomvoorziening

Meetposities



MP1

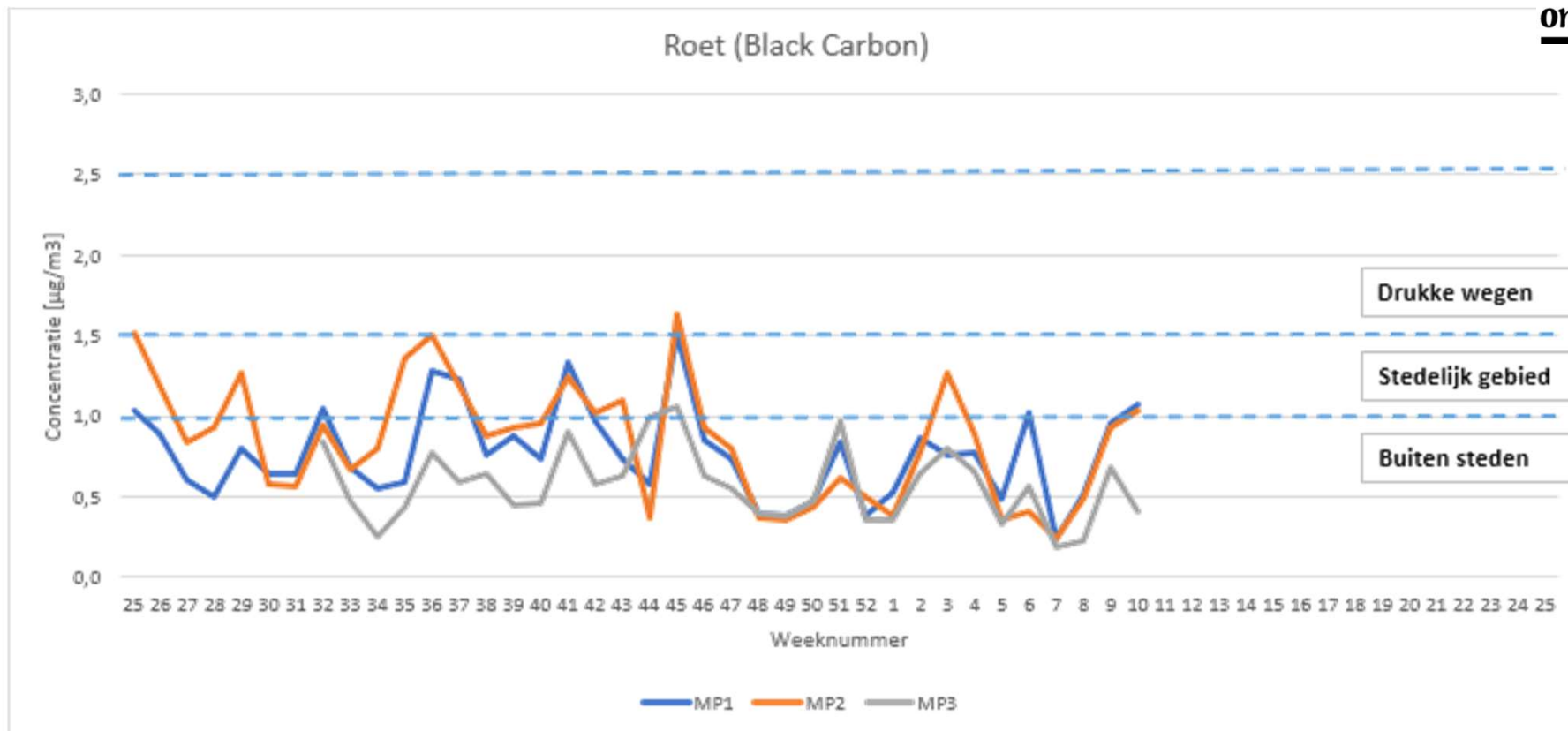


MP2

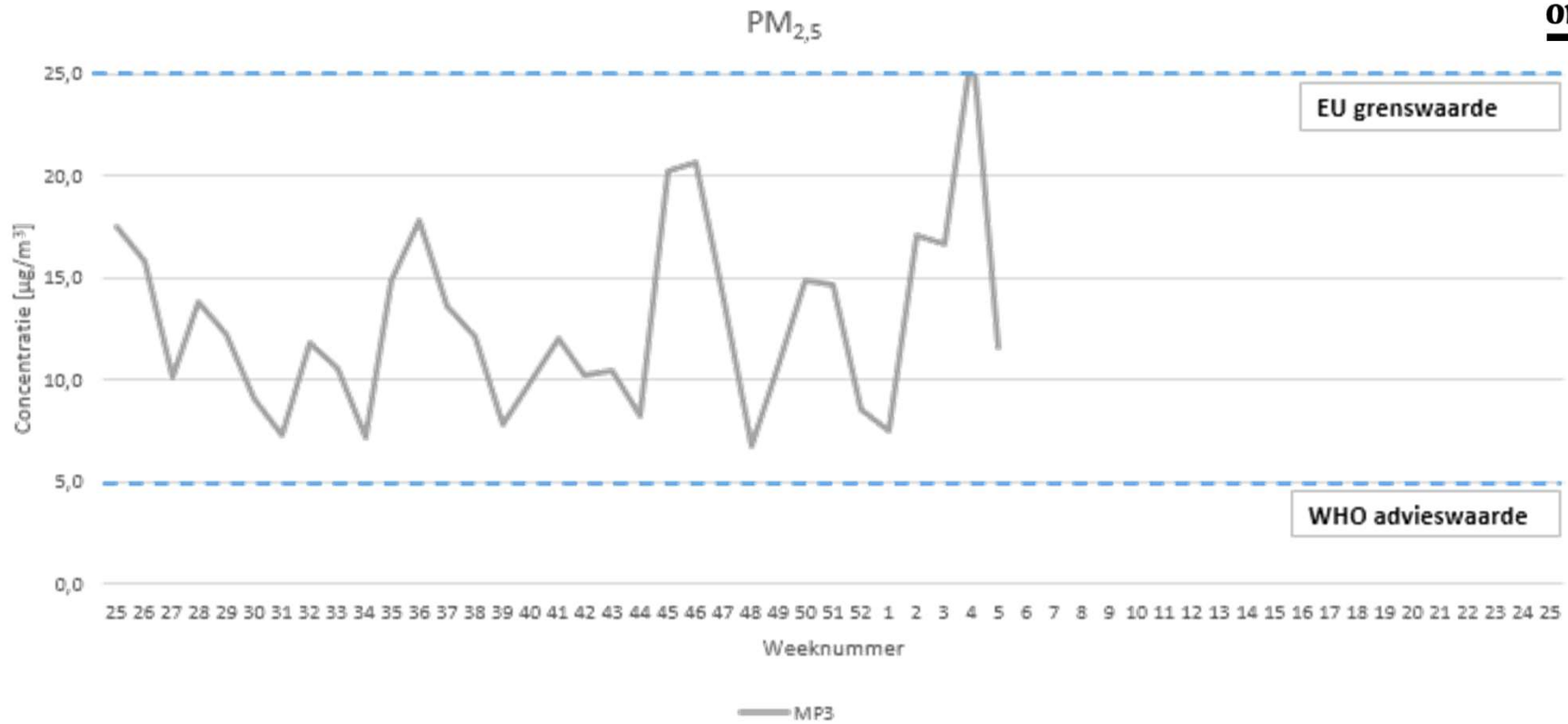


MP3

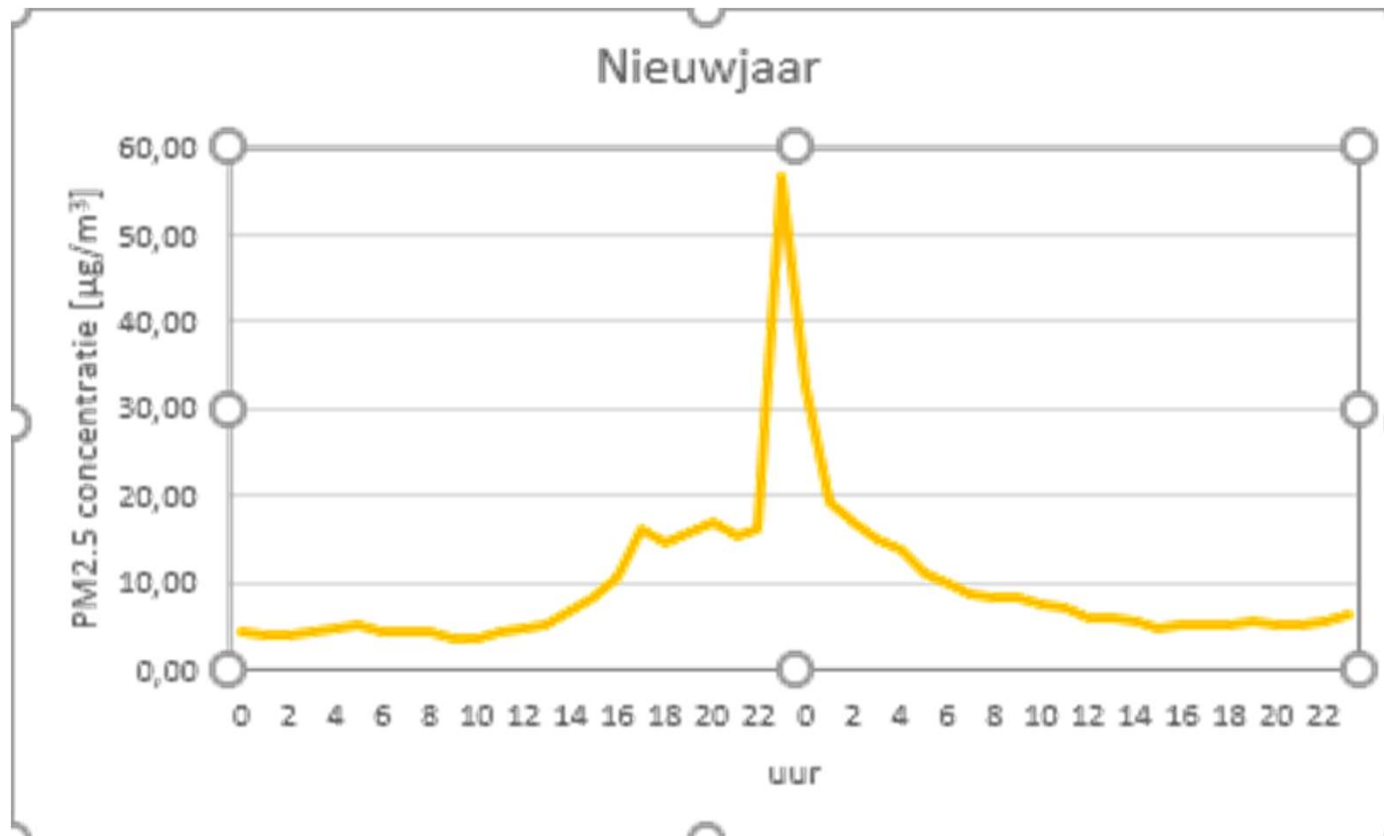
Meetresultaten Roet



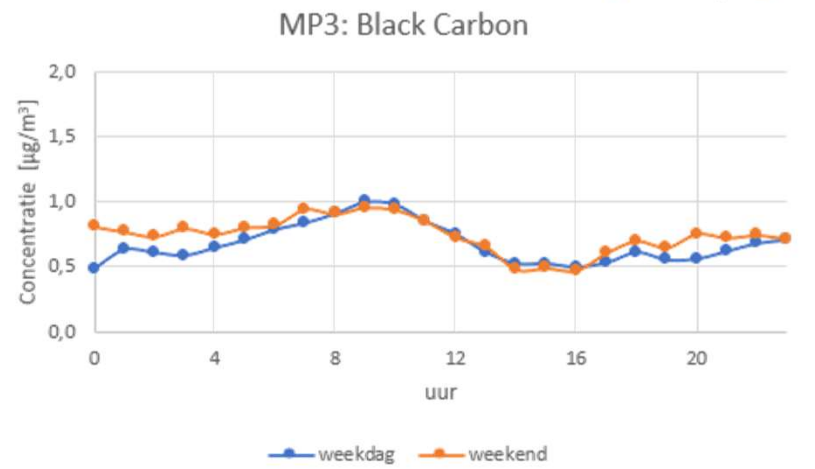
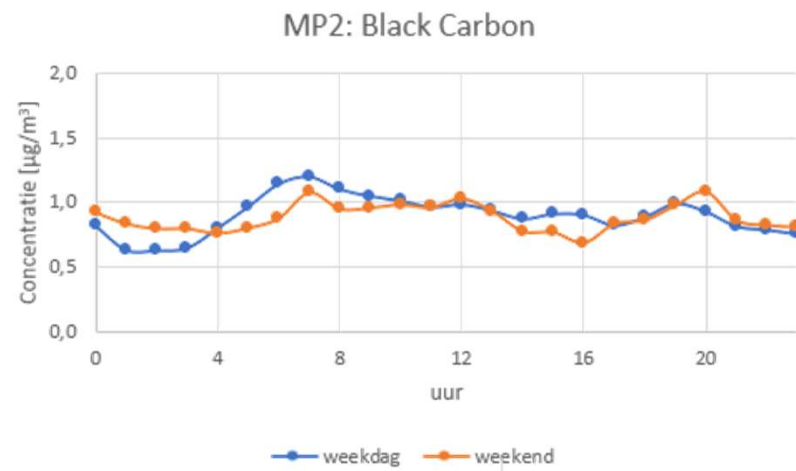
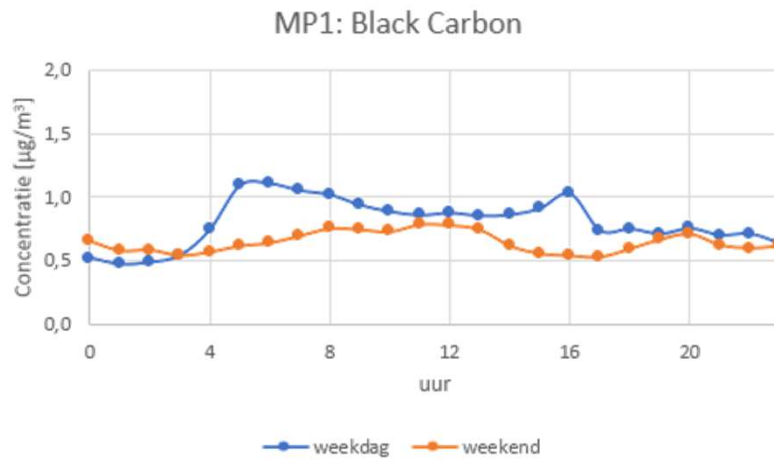
Meetresultaten PM_{2,5} (fijnstof)



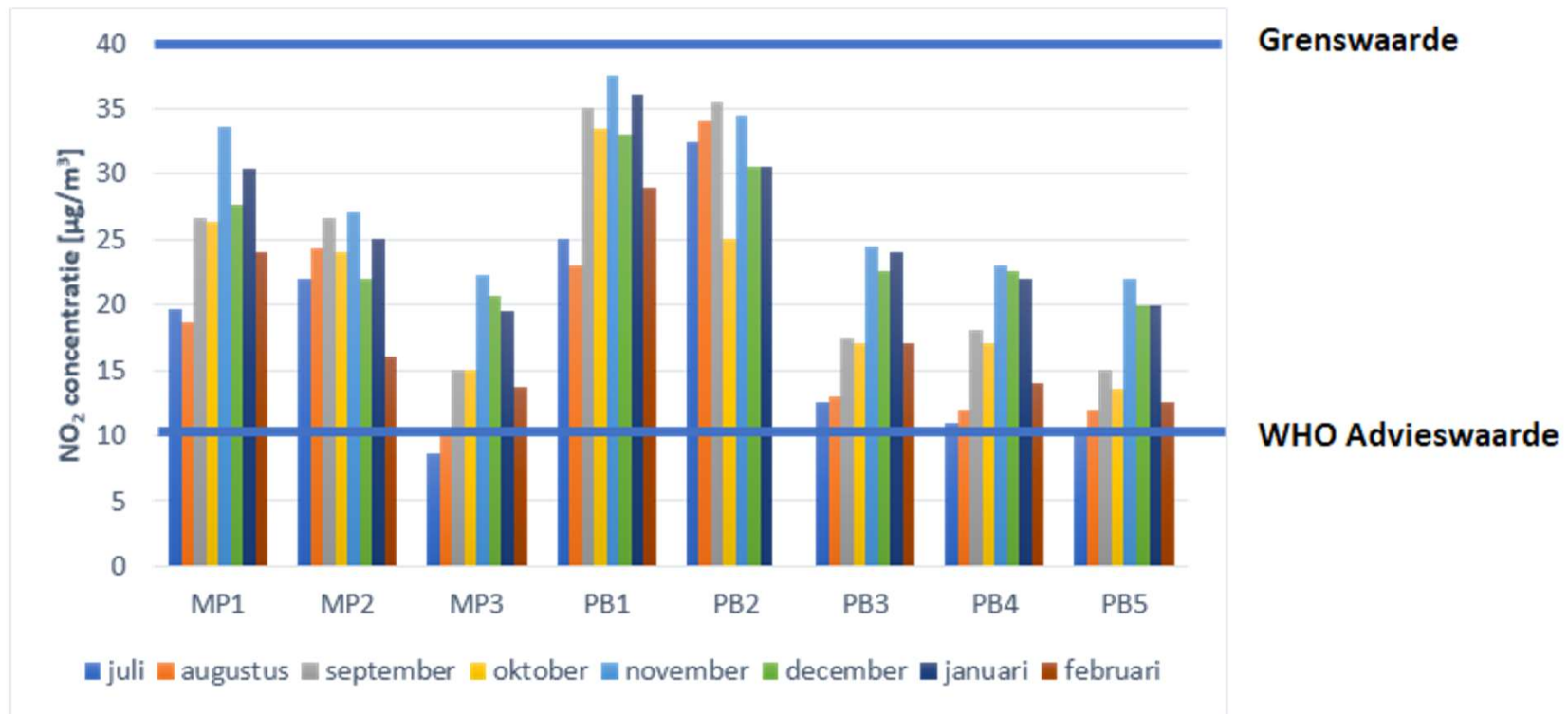
Meetresultaten PM2,5 (fijnstof)



Meetresultaten



Meetresultaten NO₂



Voorlopige conclusies

- Gemeten concentraties BC, PM_{2.5} en NO₂ langs N264 (MP1 en MP2) zijn hoger dan bij MP3 (referentie) en bij woningen (PB3 t/m PB5)
- NO₂ concentraties bij afrit A50 zijn het hoog(st)
- Concentraties onder wettelijke grenswaarden en boven WHO advieswaarden (dit geldt voor heel Nederland)
- Gemeten concentraties komen overeen met waarden in stedelijke gebieden en langs drukke wegen
- Op werkdagen concentratiepatroon met ochtend- en avondpiek

Vragen en feedback



Vervolgproces / Planning

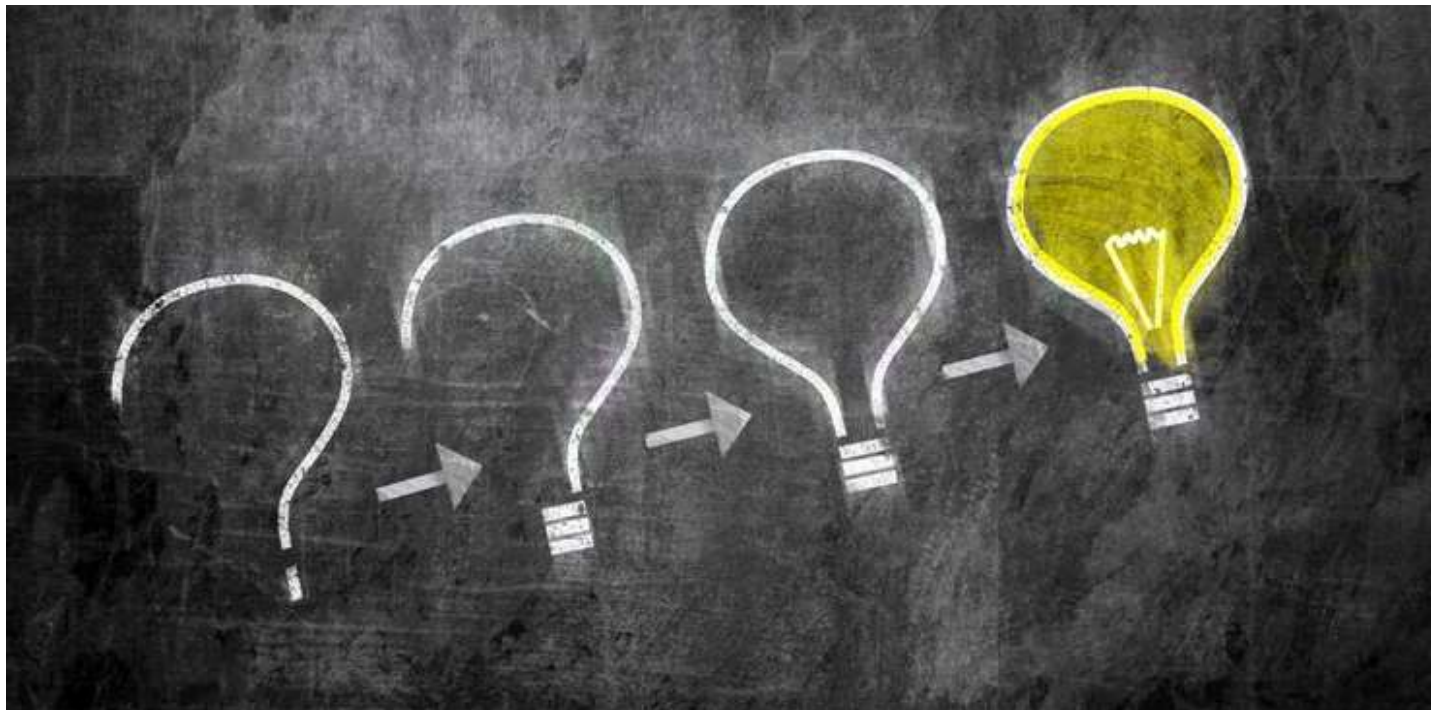
Aanbestedingsproces:

- Opstellen contractstukken: Q4 2021 / Q1 2022
- Start aanbestedingsproces, aanvraag op de markt: Q2 2022
- Gunning contract aan opdrachtnemer: Q3 2022

Uitvoeringsplanning (afhankelijk van aanbieder opdrachtnemer):

- Voorbereiding en uitwerking/detaillering ontwerp: Q3 2022/Q4 2023
- Start werkzaamheden buiten: Q1 2023
- Werkzaamheden buiten gereed: Q1 2024
- Werkzaamheden gereed: Q2 2024

Vragen



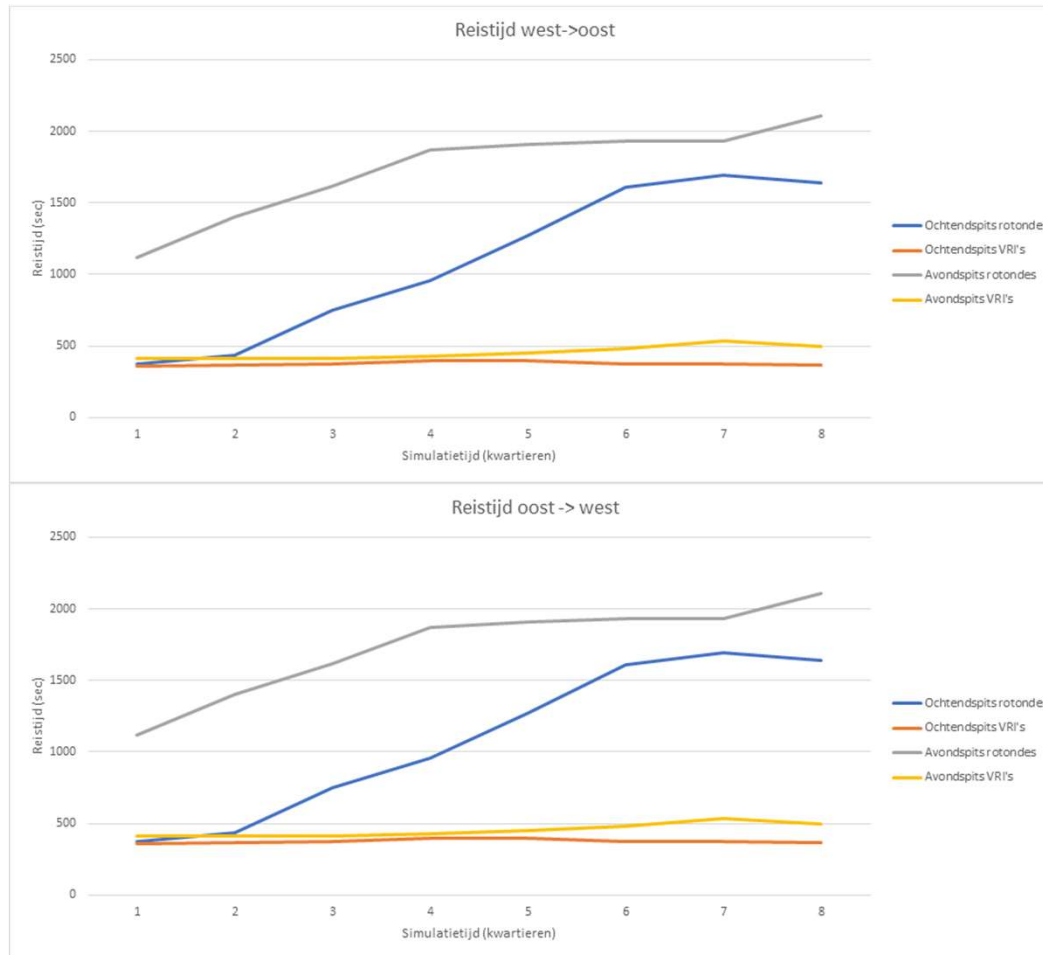
Contactgegevens

Provincie Noord-Brabant

Maartje van Moll
N264Uden@brabant.nl

**Bedankt voor
uw aandacht**

Reistijd - huidige vs toekomstige situatie



BIJLAGE II: VRAGEN EN ANTWOORDEN

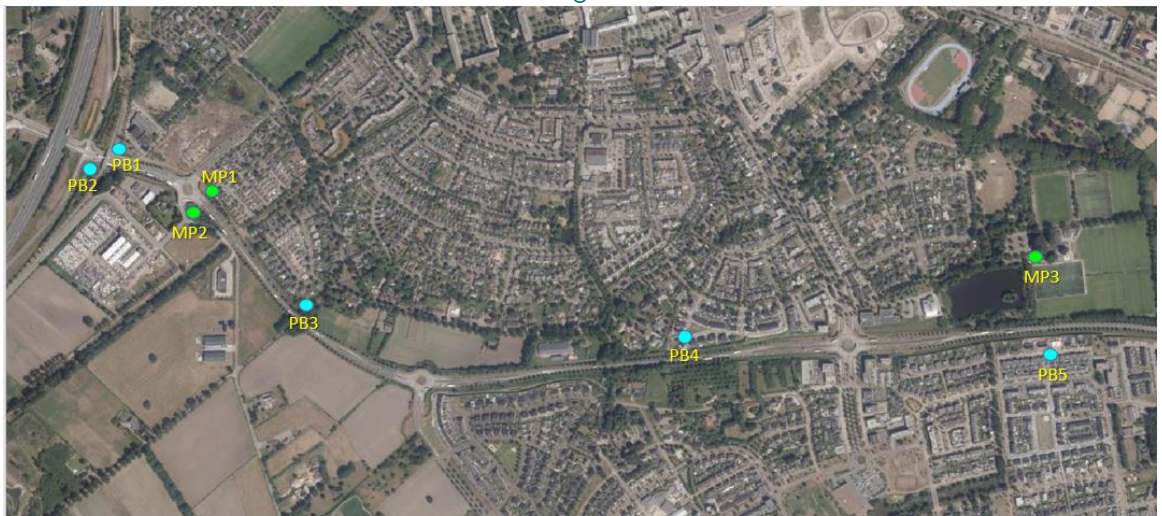
1. Wat zijn de redenen geweest om de rotondes te vervangen door de VRI's?
De grote en dominante stroom verkeer op de N264 zorgde voor een verslechterde doorstroming vanuit de aantakende wegen. Onderzoek heeft uitgewezen dat de met iVRI's de doorstroming verbeterd en het optrekkende en afremmende verkeer verminderd.
2. Welke huizen doen mee met de sanering van geluid?
Dit moet het geluidssaneringsonderzoek nog uitwijzen.
3. Wanneer staat de geluidsanerings project dan gepland?
Dit is afhankelijk van de komst van de omgevingswet (voorlopige invoeringsdatum 1-1-2023). Wel wordt komend jaar gestart met het opstellen van de geluidsaneringsprogramma waarin de opgave in beeld wordt gebracht.
4. Komt er een geluidswal of scherm ter hoogte van het appartementencomplex aan de Vijverlaan?
Dit is binnen dit project niet voorzien. Het geluidssaneringsprogramma moet nog uitwijzen welke maatregelen benodigd zijn langs de N264. Aandachtspunt hierbij is dat het plaatsen van een scherm planologisch ook inpasbaar moet zijn. Daarnaast moet voor het plaatsen van schermen het ministerie goedkeuring geven.
5. Is ooit overwogen om de tunnel bij Lankes geheel te vervangen? Reparaties hebben tot op heden geen enkel positief resultaat gehad.
Hier is onderzoek naar gedaan. Dit onderzoek heeft uitgewezen dat er nog kosteneffectieve maatregelen te nemen zijn om de lekkages te dichten zonder de tunnel te moeten vervangen.
6. Wordt er bij de doorstroming ook rekening gehouden met het verschil van snelheid, optrekken en afremmen, van vrachtverkeer.
Hier is in de verkeersmodellering rekening mee gehouden.
7. Wat is de status van het gemeentelijke project met de geluidswal Gruunsel?
De geluidswal wordt inmiddels verhoogd en het voetpad aan de zijde van de Lippstadtsingel komt daarmee te vervallen.
8. Is er rekening gehouden met het "zelfgemaakte" oversteekpunt voor voetgangers tussen de kruising wilhelminastraat en karrevracht?
Deze zogenaamde olifantenpaatjes worden vanwege verkeersveiligheid opgeheven..
9. Krijgt de bus dan een eigen rijbaan?
Er is geen noodzaak om de bus te voorzien van een eigen rijbaan.
10. Zit in dit plan ook de aansluiting Beekvloed / nieuwe Udenseweg naar de N264?
Nee, deze aansluiting is onderdeel van het project omklap N605 Volkel.
11. Hoe is het met het uitzicht voor de bewoners van Broekmorgen begane grond. Een geluidswal voor je neus is zeer slecht voor je woongenot
Aanpassingen aan en plaatsing van geluidswallen en -schermen maakt geen onderdeel uit van dit project.
12. Als er een stroomstoring is, is er dan een backup power systeem? Iets wat je bij de huidige rotondes niet nodig hebt.
Er wordt voor storingen geen backup power systeem aangelegd. Wel wordt er een plan opgesteld voor storingen waarbij een maximale reactie tijd en gelden bij een storing de algemene verkeersregels zoals aangegeven middels de belijning en bebording.
13. Is het mogelijk het park naast wilhelminastraat te versmallen, zodat de mensen er toch omheen kunnen lopen?
Naast de Wilhelminastraat blijft naast het park net genoeg ruimte over om een voetpad aan te leggen en dit wordt meegenomen met de werkzaamheden.
14. Op het filmpje waren telkens 2x2 rijstroken te zien, klopt dat?
Nee, tussen de kruispunten in gaat het aantal rijstroken terug naar 1 rijstrook per richting.
15. Er zijn nu al huizen langs de weg die teveel geluidsoverlast hebben. Hoe kan het zijn dat de sanering dan toch wordt opgeschoven.

De huidige Wet geluidhinder kent geen normen voor de bestaande situatie. Als gevolg van de autonome groei kan de geluidbelasting blijven toenemen zonder dat de gemeente of provincie daartoe moet optreden. De provincie wordt pas bij het in werking treden van de Omgevingswet bevoegd om hoge geluidbelastingen aan te pakken (voorheen was dit een taak van de gemeente die enkel gold voor slechts een specifiek aantal woningen gebouwd voor 1986). De Omgevingswet is helaas uitgesteld tot 1-1-2023 waardoor ook regels voor sanering aan verandering onderhevig blijven. Als provincie mogen we (in overleg met het ministerie) wel anticiperen, we willen dit zo goed mogelijk doen op basis van de nieuwe regels. Als gevolg hiervan moeten we de gehele situatie helaas weer opnieuw doorrekenen. Als onderdeel van de sanering wordt binnen het project N264.33 al wel een geluidreducerende deklaag aangebracht.

16. De verbindingsweg van de Veghelsedijk naar Egelweg blijft die?
Ja, deze verbindingsweg blijft behouden.

17. Wordt er een extra belasting verwacht op de Industrielaan?
Tijdens de bouwwerkzaamheden en afsluitingen van de N264 is het mogelijk dat er een tijdelijke extra belasting is op de Industrielaan.

18. De meting bij de sportvelden, is dat in Uden of Volkel?
Uden, zie locatie MP3 in onderstaande afbeelding.



Locaties onder voorbehoud van stroomvoorziening

19. Bij de NO2 meting zie je heel duidelijk de invloed van het verkeersaanbod. Het is zeker dat het verkeersaanbod sterk gaat stijgen door de verbeterde doorstroming en de aangepaste N605. Welke actie wordt er ondernomen om dit straks structureel lager te krijgen dan de huidige cijfers? Wat staat hierover in de aanbesteding?

Voor de planstudie is een onderzoek naar luchtkwaliteit middels modellering uitgevoerd (D10007523:22 - Datum: 6 april 2020) Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de concentraties luchtverontreinigende stoffen ruim onder de Europese grenswaarden liggen. Dit is zowel in de autonome ontwikkeling als de plansituatie met reconstructie van de N264 het geval. In deze studie is de huidige en de toekomstige situatie modelmatig doorgerekend.

20. Er komen intelligente verkeerslichten, komt dat overeen met een soort groene golf?
Een iVRI is meer dan alleen een systeem wat als een groene golf op elkaar wordt afgestemd. Dit systeem kan slimmer de verkeersstromen regelen doordat deze ook in staat is het verkeersaanbod te signaleren.

21. De aanbesteding is toch al gepubliceerd? Of alleen aangekondigd?
Deze is alleen aangekondigd. Publicatie is voorzien voor het eerste deel van kwartaal 2 2022.

22. In deze planning is dus de rotonde industrieweg niet meegenomen?
Dat klopt, de reconstructie hiervan wordt meegenomen in het project N264.35 omklap N605 Volkel.

23. Worden wij via mail op de hoogte gehouden wanneer er weer een bijeenkomst is?
Ja, jullie zullen hierover een mail ontvangen. Dit zal in ieder geval na de zomer zijn omdat voor de zomer de aanbesteding zal gaan lopen om een aannemer te werven voor het ontwerpen van een uitvoeringsontwerp en uitvoeren van de werkzaamheden

24. welk stuk wordt wanneer aangepakt en wat worden dan de omleidingsroutes?
Het plan hiervoor wordt door de aannemer opgesteld en maakt onderdeel uit van zijn aanbesteding.
25. Terugkomend op mijn vraag of er ervaringscijfers zijn en het antwoord, lijkt het alsof de hele aanpak ten aanzien van de luchtverbetering puur een gok is. Nu een nulmeting en wellicht een verbetering na de hele aanpak. Is dit wel zinvol?
Normaliter wordt alleen modelmatig de luchtkwaliteit berekend. Zie hiervoor het antwoord op vraag 19. Om naast het model ook de effecten te meten is het uitvoeren van een nulmeting nu en luchtmetingen een half jaar na de reconstructie als zinvol beschouwd. Op basis van deze metingen kan worden gezien of het effect van de verbeterde doorstroming ook leidt tot een verbetering in de luchtkwaliteit.
26. Bovenstaande geldt ook ten aanzien van de doorstroom. Het verkeer staat nu bij de rotonde Wilhelminastraat nooit langer dan 5 seconden stil, zijn er cijfers, dat dat met slimme stoplichten sneller gaat?
Het gaat met name om de congestie die ontstaat tijdens de ochtend en avondspits waardoor de huidige rotondes niet voldoende afwikkelcapaciteit hebben en dus leiden tot filevorming in de spits. De 5 seconden genoemd in uw vraag kunnen we niet anders interpreteren als een persoonlijke ervaring? In het model wat is gebouwd, filmpje is tijdens de bijeenkomst getoond, is uitgegaan van een ontruimingstijd van 3 seconden.
27. Graag wil ik als amateurarcheologe de archeologie onder en in de omgeving van de rotonde Karrevracht onder de aandacht willen brengen. Hopende dat er in een vroeg stadium al rekening mee gehouden gaat worden.
Dit komt aan de orde wanneer de aannemer bekend is en deze het archeologisch onderzoek toestaat (buiten werktijden van de aannemer) i.v.m. veiligheid op het werkterrein. Citaat uit het onderzoek:
“Op basis van een inventariserend veldonderzoek (verkennende fase) is vast te stellen dat het plangebied conform de verwachting uit het vooronderzoek archeologie ter plaatse van een plateau-achtige horst ligt. Op basis van de dieptes van de aangetroffen verstoringslagen die zijn veroorzaakt door de aanleg van de bestaande weg en de bijbehorende infrastructuur is het niet mogelijk geweest om vast te stellen of oorspronkelijk ook sprake is geweest van dekzand in het plangebied. Tot een diepte van 35 cm -Mv á 200 cm -Mv (9,9-14,4 m +NAP) zijn moderne verstorings-, ophoog- en egalisatielagen aangetroffen in het gehele plangebied, die zich direct op de grofzandige afzettingen van de horst bevinden. Daarom is ter plaatse van het overgrote deel van het plangebied sprake van een lage verwachting op de aanwezigheid van archeologische resten. Alleen ter plaatse van boringen 16-18 is in de top van de pleistocene afzettingen nog sprake van een restant van de oorspronkelijke bodemopbouw, bestaand uit een BC-horizont. De top van deze afzettingen is aangetroffen vanaf een diepte van 35-55 cm -Mv (11,4-11,8 m +NAP). Ter plaatse van deze boringen is daarom nog sprake van een hoge verwachting op de aanwezigheid van archeologische resten uit het Laat-Paleolithicum B tot en met de Midden-Nieuwe tijd. De intactheid en de verwachting zijn op kaart weergegeven in bijlage 4 “ (zie volgende pagina).

Bijlage 4: Resultatenkaart

