

Gemeente Cuijk

Leefbaarheid Haps m.b.t. N264

Rapport

Gemeente Cuijk

Leefbaarheid Haps m.b.t. N264

Rapport



Schoolstraat 8,
6049 BN Herten

Postbus 14,
6040 AA Roermond

T 088-3366333
F 088-3366099

www.kragten.nl

Hambakenwetering 5-J,
5231 DD 's-Hertogenbosch

Postbus 2309
5202 CH 's-Hertogenbosch

Colofon

Titel:	Leefbaarheid Haps m.b.t. N264
Status:	Definitief
Opdrachtgever:	Gemeente Cuijk
Contactpersoon:	De heer R. Peeten
Projectleider:	De heer P. van Zandvoort
Code rapport:	CUY 007
Interne link:	P:\prj100\CUY\007\cal\MER\Onderzoeken\intern\leefbaarheid\Rapport leefbaarheid\definitieve rapport
Opgesteld:	De heer S. Rademakers
Gecontroleerd:	De heer R. Peeten
Plaats en datum:	Herten, 19 januari 2012

Inhoudsopgave

Samenvatting.....	5
1. Inleiding.....	6
1.1 Inleiding.....	6
1.2 Onderzoeksaanpak	6
1.3 Leeswijzer.....	7
2. Kwalitatieve analyse literatuur.....	8
2.1 Inleiding.....	8
2.2 Rapport Grontmij, 2008.	8
2.3 Verslagen iDop Haps.....	8
2.4 Deel conclusie.....	9
3. Kwalitatieve analyse interview dorpsraad.....	10
3.1 Inleiding.....	10
3.2 Interview.....	10
3.3 Deel conclusie.....	13
4. Conclusie.....	15

Samenvatting

Dit onderzoek concentreert zich op de leefbaarheidsknelpunten m.b.t. de N264, zoals dit door de inwoners van Haps wordt beleefd. Het onderzoek baseert zich op kwalitatieve gegevens welke zijn verkregen uit reeds bestaande rapporten en uit een gehouden interview met de dorpsraad, werkgroep N264, en enkele direct betrokken inwoners van Haps.

In een eerder onderzoek (verkenning N264) komen met name de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid van de N264 als leefbaarheidsknelpunten naar voren. Inwoners onderschrijven hierbij de wens voor een randweg, waardoor in hun ogen de sociale samenhang en beleving van Haps verbeterd worden.

Het interview levert een verdiepingsslag bij het analyseren van de concrete leefbaarheidsknelpunten. Hierbij geven inwoners aan dat de, aan de N264 gerelateerde knelpunten, in toenemende mate een forse belemmering vormen voor de leefbaarheid in Haps. De N264 zorgt voor een barrièrewerking waardoor de kern Haps eigenlijk uit twee delen bestaat. Inwoners geven aan dat de problematiek zich hierbij concentreert om drie kern thema's:

- Oversteekbaarheid.
- Vracht- en Landbouwverkeer.
- Milieu effecten.

Inwoners verwachten dat door in de toekomst geplande ontwikkelingen, zoals de komst van een RBL, de problematiek verder zal toenemen in de kern.

1. Inleiding

1.1 Inleiding

Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Cuijk en het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant hebben het voornemen om de verkeersgerelateerde problemen in de kern van Haps te verminderen en zien de aanleg van een randweg als een mogelijke oplossing voor deze problemen.

Voor het besluit over een nieuw bestemmingsplan wordt de procedure voor de milieueffectrapportage doorlopen. De gemeenteraad van Cuijk is bevoegd gezag.

In het kader van deze milieueffectrapportage (MER) is het voorliggende onderzoek opgesteld. Dit onderzoek bevat een actuele analyse welke als doel heeft de leefbaarheidsproblemen m.b.t. de doorgaande weg N264 door Haps te kwalificeren en zodoende een bijdrage te leveren aan de onderzoeksvraag uit de MER betreffende het nut en de noodzaak van de randweg.

Om inzicht te krijgen in de problematiek is het van belang een goede analyse van de huidige leefbaarheidsknelpunten op te stellen. Dit rapport gaat in op de kwalitatieve beschrijving van de situatie. De kwalitatieve beschrijving gaat nader in op de beleving van inwoners met betrekking tot de leefbaarheid. Hierbij betreft het veelal subjectieve zaken omtrent verkeers(on)veiligheid en oversteekbaarheid.

Alvorens in te gaan op de onderzoeksaanpak volgt eerst een omschrijving van het begrip leefbaarheid.

Leefbaarheid

Leefbaarheid is een begrip dat alleen op het schaalniveau van de wijken en buurten concreet gemaakt kan worden. Leefbaarheid wordt door verschillende zaken bepaald. Dit zijn fysieke aspecten als diversiteit in woningvoorraad, kwaliteit van de woonomgeving, voorzieningen en werkgelegenheid, maar zeker ook aspecten als veiligheid (verkeer, sociale veiligheid), geborgenheid (het thuisgevoel) en identiteit (ben ik er trots op dat ik in Haps woon). De waardering van deze items door de inwoners is daarom een subjectief begrip.

In dit rapport worden de knelpunten op het gebied van leefbaarheid m.b.t. de N264 beschreven, zoals deze door de inwoners van de kern Haps worden ervaren.

1.2 Onderzoeksaanpak

Het rapport bestaat uit een kwalitatieve analyse welke een beeld geeft van de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps in relatie tot de huidige ligging van de N264 door de kern. Om een zo gedetailleerd mogelijk beeld te vormen is eerst gebruik gemaakt van bestaande onderzoeken en verslagen. Hierbij gaat het concreet om het rapport van de Grontmij, Verkenning N264, 3 juni 2008 en de samenvattingen van de inwonersavonden t.b.v. het iDop Haps.

Naast het inventariseren van bestaande gegevens is de kwalitatieve analyse gericht op het verkrijgen van specifieke en gedetailleerde informatie. Voor het verkrijgen van deze informatie is gekozen voor het houden van een interview met de dorpsraad van Haps (en de werkgroep N264 en inwoners).

1.3 Leeswijzer

Nadat in dit hoofdstuk het begrip leefbaarheid is toegelicht en het doel van dit rapport is beschreven, vindt in hoofdstuk 2 een inventarisatie van bestaande literatuur plaats. Hoofdstuk 3 bevat de analyse van het interview met de dorpsraad. In hoofdstuk 4 worden de kwalitatieve uitkomsten met elkaar vergeleken en wordt een conclusie geformuleerd m.b.t. de leefbaarheidsproblematiek in de kern Haps.

2. Kwalitatieve analyse literatuur

2.1 Inleiding

Waar er in het verleden onderzoeken zijn gehouden naar de beleving van inwoners van de kern Haps, m.b.t. de leefbaarheid, worden deze meegenomen in deze kwalitatieve analyse van leefbaarheidsknelpunten.

Dit onderzoek baseert zich op twee eerder uitgevoerde onderzoeken:

1. Rapport Grontmij, 2008.
2. Verslagen iDop Haps.

2.2 Rapport Grontmij, 2008.

Uitkomsten:

- De oversteekbaarheid in de kernen Haps en St. Hubert is problematisch. Vooral voor kinderen (ten zuiden van de N264) die naar school of sportvereniging gaan.
- Het vrachtverkeer zorgt voor verkeershinder.
- De leefbaarheid in de kern Haps staat onder druk omdat de huidige provinciale weg dwars door het dorp loopt. Er is veel doorgaand verkeer in Haps, veel verkeer rijdt door naar het industrieterrein de Beijerd in Cuijk.

2.3 Verslagen iDop Haps.

Uitkomsten:

Bij het opstellen van het iDop rapport voor Haps zijn twee inwonersavonden gehouden waarbij inwoners, in een brede zin, hun visie op het dorp kunnen geven. Opmerkingen die verband houden met leefbaarheid van Haps in relatie tot de verkeersproblematiek van de N264 worden hierin meegenomen.

- Verkeersonveiligheid in de Kerkstraat wordt door de inwoners als een groot probleem ervaren.
- De meeste inwoners missen een centrale plaats in het dorp; een echt dorps hart. Ooit was er het Raadhuisplein, maar dit is volgebouwd. Men ziet zo'n soort plein graag terugkomen. Veel mensen zien kansen ter plaatse van het Kerkplein in combinatie met het Marijkeplein (dorpslint). Ook de school zou hier op aan moeten sluiten. Omdat 'Weemen' (Kerkstraat 16) bovendien aan dit dorps hart grenst biedt dit kansen wanneer dit bedrijf zou verhuizen. Dit zou dan een prima plek voor voorzieningen kunnen zijn midden in het dorps hart.
- De Kerkstraat (dorps hart) speelt een belangrijke rol in de discussie over de ruimtelijke inrichting van het dorp. Sommige inwoners vrezen dat wanneer het verkeer verdwijnt het dorp erg rustig wordt, daarom zien zij dit liever niet gebeuren. Echter het merendeel ziet het verdwijnen van het verkeer als een echte winst voor Haps, en zou de straat het liefst als een echt dorps lint of 'terrasachtig' aanleggen, waarbij wandelaars en fietsers voorrang krijgen.
- De inwoners van Haps vinden dat Haps in een fraai landschap ligt. Wel is de grote meerderheid bevreesd voor de aanleg van de randweg en het bedrijventerrein (RBL). Als de randweg wordt aangelegd, wat ook positief is voor het dorp en de veiligheid, dan moet deze wel goed ingepast worden.
- De weg moet een nieuwe samenhang vertonen met het landschap en mag geen belangrijke relaties tussen het dorp en de omgeving afsnijden.
- Het landschap biedt voldoende mogelijkheden voor ommetjes. De randweg mag dat niet aantasten.

2.4 Deel conclusie.

Inwoners geven aan dat in het kader van leefbaarheid de oversteekbaarheid en de daarmee samenhangende verkeersveiligheid ondermaats is. Veel inwoners geven aan dat het wenselijk is dat er een randweg komt. Een randweg zou de leefbaarheid sterk verbeteren. Bovendien biedt een randweg kansen voor de ontwikkeling van een aantrekkelijk dorpshart in- en om de huidige weg. Bij de aanleg van een randweg dient er, volgens de inwoners, rekening gehouden te worden met het behoud van de ruimtelijke kwaliteiten van het buitengebied. Deze dienen in het plan te worden ingepast.



Afbeelding 1: Luchtfoto kern Haps (bron: Google Maps)

3. Kwalitatieve analyse interview dorpsraad

3.1 Inleiding

Bestaande documenten geven nog in onvoldoende mate een compleet beeld van de leefbaarheidsknelpunten in Haps. In deze context is het relevant om gedetailleerdere informatie te verkrijgen over op welke plaatsen er concreet sprake is van een leefbaarheidsprobleem en wat dit probleem behelst. Door in een interview van gedachte te wisselen over de specifieke knelpunten van de dorpsraad, werkgroep N264 en inwoners die direct woonachtig zijn aan de N264, ontstaat er naar verwachting een compleet beeld van de specifieke leefbaarheidsknelpunten m.b.t. de N264 door Haps.

3.2 Interview

Het interview heeft als doel specifieke leefbaarheidsknelpunten m.b.t. de N264 te benoemen en beschrijven. Het interview is opgebouwd aan de hand van een aantal thema's die betrekking hebben op de leefbaarheid. Daarnaast waren de geïnterviewden vrij om andere knelpunten te benoemen.

In het interview zijn achtereenvolgens de volgende thema's behandeld:

- Inrichting/ profiel van de weg.
- Parkeren.
- Snelheid verkeer.
- Type verkeer.
- Kruispunten.
- Oversteekbaarheid.
- Ongevallen.
- Fietsers.
- Milieu.
- Sociale aspecten.
- Positieve aspecten m.b.t. de N264.

Onderstaand zijn de door de inwoners benoemde knelpunten beschreven.

Inrichting/ profiel van de weg

- De stoeprand (rand fietspad) ligt te hoog t.o.v. de weg. Bij het oversteken kun je er alleen recht tegenop met fiets of rollator, anders is de kans op vallen groot. Dit heeft volgens de inwoners al verschillende ongevallen tot gevolg gehad.
- Door het verhoogde profiel kunnen automobilisten alleen met zeer lage snelheid de weg opdraaien (anders raakt de achterkant de grond). Dit levert gevaarlijke situaties op met het doorgaande verkeer.
- De stoeprand in de Kerkstraat ter hoogte van het Marijkeplein loopt bovendien te ver door, waardoor automobilisten moeilijk de draai kunnen nemen. Bij een te korte bocht beschadigen ze de auto, bij een te ruime bocht komen ze over de andere weghelft.
- Het voetpad aan de schoolzijde loopt vanaf de school tot het aan kerkhof, daarna houdt het op. Er is hier verder ook geen ruimte voor een apart voetpad. Hierdoor worden voetgangers gedwongen over te steken.
- Het profiel van de weg, brede wegvlak, nodigt bovendien uit om hard te rijden (fietspaden liggen verhoogt).

Parkeren

- Vooral bij de school, dat met haar ingang aan de N264 ligt, is er niet voldoende parkeergelegenheid in de directe omgeving.

Dit leidt met name bij het brengen en halen van schoolkinderen tot gevaarlijke situaties. Het fietspad wordt vaak gebruikt als parkeerplaats, waardoor het overzicht nog slechter wordt (vroeger kon de school bereikt worden via de Kampsestraat en de Burgemeester Hultestraat, deze toegangswegen zijn nu echter bebouwd). Ouders parkeren nu op de parkeerplaatsen die bestemd zijn voor de klanten van de Posthoorn en bezoekers van de dokter. Alternatieven zijn de parkeervoorzieningen bij de kerk en loswal, maar deze worden niet door alle ouders gebruikt.

- De parkeervoorzieningen tegenover de Posthoorn staan haaks op de provinciale weg. Bij wegrijden dient men met lage snelheid (profiel van weg) de weg op te draaien, dit leidt tot gevaarlijke situaties in combinatie met het doorgaande verkeer.
- Bij de bakker en friettent stoppen regelmatig vrachtwagens (parkeren op het fietspad), dit leidt tot gevaarlijke situaties.

Snelheid verkeer

- Bij binnenkomst van de kern staan aan beide zijden flitspalen, deze helpen wel want er wordt veel geflitst. Probleem is echter dat automobilisten weten waar deze palen staan, waardoor alleen bij de flitspalen de snelheid omlaag gaat.
- De inrichting van de weg nodigt uit om snel te rijden. Voorheen lagen er klinkers waardoor men langzamer ging rijden.

Type verkeer

- Er is veel landbouw- en vrachtverkeer op de N264. De angst van inwoners is dat het vrachtverkeer flink zal toenemen na realisatie van het RBL. Dit type verkeer geeft een gevoel van onveiligheid met name voor fietsers en kinderen. Inwoners willen ook graag dat deze grote voertuigen uit de kern worden geweerd

Kruispunten

- Het fietspad aan de schoolzijde wordt door fietsers in beide richtingen gebruikt. Dit maakt het onoverzichtelijk voor automobilisten die aan de N264 willen af- en opdraaien. Vooral bij de kruising bij de kerk (Kerkstraat – Beerseweg) is dit een probleem.
- De kruising is vanaf de Cuijkseweg de (Oeffeltseweg – Kerkstraat – Cuijkseweg en Kalkhofseweg) onoverzichtelijk. Verkeer komt uit verschillende richtingen. Bovendien wordt de kruising ook gebruikt door veel jongeren die gebruik maken van de sportvoorziening aan de noord- en zuidzijde van het dorp.

Oversteekbaarheid

- Oversteekbaarheid is al aan bod gekomen bij het beschrijven van de knelpunten bij andere aspecten. Oversteekbaarheid is een van de belangrijkste knelpunten die inwoners in het kader van leefbaarheid ervaren. Het dorp wordt als het ware in tweeën gedeeld.
- De oversteekheuvels in het midden van de weg zijn meestal niet praktisch, de hekken bij de school zijn een obstakel voor fietsers en mensen met een rolstoel/ scootmobiel. Deze oversteekplekken zijn volgens de inwoners te klein waardoor men, vooral met de fiets, maar beperkt plaats heeft. De belangrijkste knelpunten hierbij zijn de oversteekplaatsen bij de kerk en de school.
- Voorzieningen (horeca, bakker, school) liggen aan beide zijden van de weg, waardoor men genoodzaakt is om veel over te steken. De sportvoorzieningen liggen zelfs aan de noord- en zuidzijde.
- Bovendien komen er veel kinderen uit de nieuwbouwwijk aan de oostzijde van de N264 (De Schans), deze moeten om de basisschool (aan de westzijde van de N264) te bereiken de weg oversteken.

Ongevallen

- Zoals ook uit de ongevallenanalyse blijkt is de bocht in de Sint Hubertseweg ten Zuiden van Haps een punt waar veel ongelukken plaatsvinden.

- Door het profiel van de weg vinden er ook ongelukken plaats, met name fietsers en ouderen, die de weg willen oversteken.

Fietsers

- Het profiel van de weg maakt het voor fietser lastig om over te steken.
- Vanwege de beperkte oversteekbaarheid en het drukke verkeer maken fietsers in beide richtingen gebruik van het fietspad, zodoende hoeft men niet over te steken. Deze situatie maakt het voor automobilisten nog onoverzichtelijker bij het af- en opdraaien van de provinciale weg.
- Doordat op sommige plekken langs de N264 het fietspad ontbreekt, ontstaat hier de onwenselijke situatie waarbij er voetgangers over het fietspad lopen (uitwijkruimte voor fietsers is beperkt door het profiel van de weg).
- Gevaarlijke situaties m.b.t. oversteken van fietsers aan randen van het dorp zowel aan de noordkant (voetbal) als aan de zuidkant (tennis). Dit wordt mede veroorzaakt door de hoge snelheid van het verkeer.

Milieu

- Inwoners die direct woonachtig zijn aan de randweg klagen over uitstoot van stof, roet, zout etc. welke neerkomt op de tuinen en woningen.
- Dorpsraad (werkgroep N264) geeft bovendien aan dat hoewel er geen regelmatig terugkerende directe overschrijding is van de wettelijke normen voor wat betreft luchtkwaliteit en geluid, behalve in de rapportage luchtkwaliteit van 2006 en, wat lawaai betreft, één woning recht tegenover de kerk (als gevolg van resonantie). Wel zitten deze waarden op verschillende plaatsen dicht tegen deze maximale norm aan.

Hierbij geeft de werkgroep aan dat:

1. Er een hoge waarde is m.b.t. stikstof (vrachtverkeer), men verwacht een flinke toename van vrachtverkeer door de aanleg van het RBL en mogelijk door de geplande uitbreiding van veehouderijen in het LOG Haps-Rijkevoort.
2. Bij het meten van fijnstof (is, in de 'Verkenning N264') wordt in de rapportages luchtkwaliteit alleen PM10 gemeten. PM 2,5 PM 1 en PM 0,1 worden niet gemeten terwijl deze uitstoot nog (gevaarlijker) schadelijker is voor de gezondheid dan de uitstoot van PM10.
3. Bij het meten van deze waarden moet men rekening houden met een hoge achtergrondbelasting vanwege de vele (landbouwbedrijven) intensieve veehouderijen in de omgeving; die achtergrondbelasting kent al een autonome toename, en de ontwikkeling van Het LOG Haps – Rijkevoort zou die belasting kunnen verhogen;
4. De huisarts van Haps (constateert) constateerde in 2006 een stijging van het aantal inwoners van Haps met COPD en Longkanker. Deze stijging (ligt volgens de huisarts boven het landelijk gemiddelde) was hoger dan op grond van landelijke cijfers kon worden verondersteld, een directe relatie met de N264 is echter niet wetenschappelijk aangetoond.
5. Inwoners vragen om in nieuwe onderzoeken rekening te houden met de strengere Europese eisen m.b.t. luchtkwaliteit welke vanaf 2013 gelden. Dan wordt de ontheffing van die normen die Nederland in 2008 heeft gekregen namelijk opgeheven.
6. Bij het gebruik van rekenmodellen gaat men ervan uit dat de invoer van schonere (vracht)auto's een positief effect heeft op de luchtkwaliteit. Dit is echter maar de vraag omdat door de huidige economische situatie de aanschaf van schonere voertuigen met name door transportbedrijven in veel gevallen wordt uitgesteld, volgens cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

7. In een AMvB uit 2008, van de toenmalige Minister van VROM, is opgenomen dat nieuwe scholen en zorginstellingen voor ouderen minstens 300 meter van de provinciale weg af dienen te worden gebouwd. De school in Haps ligt 20 meter van deze weg, de Schittering valt ook binnen die marge.

- In het verleden was er een subsidie voor de aanschaf van dubbelglas. Dat er subsidie was, geeft al aan dat het geluidsprobleem erkent wordt.
- Hoewel er (nog) geen wettelijke normen overschreden worden, met uitzondering van 2006: overschrijding etmaalgemiddelde norm en m.u.v. de woning recht tegenover de kerk wat geluid betreft, is het effect van luchtkwaliteit en geluid wel een groot probleem voor Haps. De geïnterviewden geven aan dat met name de opeenstapeling en combinatie van de verschillende aspecten een negatief effect (heeft) hebben op de leefbaarheid.

Sociale aspecten

- De horecavoorzieningen in Haps zijn verspreid over de Kerkstraat, de terrassen liggen pal aan de Kerkstraat waardoor men hinder heeft van geluid e.d. Met evenementen (kermis - carnaval) staan mensen vaak tot op het fietspad.
- Evenementen worden gehouden op het Marijkeplein of de Loswal en liggen dus ook langs de doorgaande weg.
- De doorgaande weg gaat dwars door het midden van Haps waardoor het een belangrijke barrière vormt voor de inwoners.
- Zoals ook opgenomen in het iDop biedt een verkeersluwe kern veel kansen voor het verbeteren van de samenhang en leefbaarheid in de kern van Haps.

Positieve aspecten van de N264

- Het verkeer is positief voor de winkeliers (bakker, friettent). Het vele doorgaande automobilisten dat even een stop maakt om te eten of te drinken.

3.3 Deel conclusie

Uit het interview blijkt inwoners de nodige leefbaarheidsknelpunten ervaren bij de huidige N264. De leefbaarheidsknelpunten clusteren zich om drie thema's:

- Oversteekbaarheid en barrièrewerking.
- Gevoel van onveiligheid als gevolg van type en hoeveelheid verkeer.
- Milieu-effecten.

De oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers wordt bemoeilijkt door het profiel van de weg, de verkeersdruk en snelheid waarmee gereden wordt. Bovendien zijn er aan de rand van het dorp drukke kruisingen en is het aantal veilige oversteekplaatsen in de kern beperkt. Fietsers steken liever niet over waardoor de fietspaden in beide richtingen worden gebruikt, dit leidt tot onoverzichtelijke situaties. Voorzieningen in de kern liggen veelal direct aan de N264, voor (sport)voorzieningen buiten de kern dient vaak ook te worden overgestoken. Parkeergelegenheid is niet geconcentreerd in de directe omgeving van de, in de kern gesitueerde, voorzieningen. De beperkte oversteekbaarheid snijdt Haps hierdoor als het ware in tweeën. De N264 zorgt daarmee, volgens de inwoners, voor een barrièrewerking die de leefbaarheid en sociale samenhang in Haps in grote mate beperkt.

Het vracht- en landbouwverkeer leidt bij veel inwoners in ernstige mate tot een negatieve beleving van de N264. Het gebeurt regelmatig dat vrachtauto's op het fietspad stoppen voor een boodschap, dit vormt een belemmering voor het fietsverkeer. Inwoners vrezen dat met de toekomstige aanleg van het RBL de problematiek nog verder zal toenemen.

De lucht- en geluidshinder wordt, als gevolg van het zware verkeer, door veel mensen als een probleem ervaren. Hoewel er (nog), een uitzondering daargelaten, geen wettelijke normen zijn overschreden, klagen inwoners over de negatieve effecten. Door de toekomstige aanleg van het RBL, verwachten de inwoners dat ook deze problematiek verder zal toenemen.

Geïnterviewden zijn het ermee eens dat een eventuele randweg de sociale cohesie in en beleving van het dorp sterk zal verbeteren. Een verkeersluwe dorpsweg biedt veel kansen voor kern Haps, alsmede voor de voorzieningen gelegen aan de Kerkstraat. De verwachting van de inwoners is dat de winkeliers minder klandizie zullen hebben door aanleg van een randweg.

4. Conclusie

Zowel uit de bestaande onderzoeken als uit het meer gedetailleerde interview met de dorpsraad komen een aantal belangrijke knelpunten m.b.t. de leefbaarheid naar boven.

Kern van deze leefbaarheidsproblematiek kan worden samengevat in de drie, in hoofdstuk 3 beschreven, kernthema's.

- Oversteekbaarheid en barrièrewerking.
- Gevoel van onveiligheid als gevolg van type en hoeveelheid verkeer.
- Milieu-effecten.

Binnen deze kernthema's kunnen alle, door de inwoners van Haps genoemde, leefbaarheidsknelpunten worden samengebracht. De bovengenoemde knelpunten leiden er, volgens de inwoners, toe dat de sociale samenhang in en de beleving van Haps in ernstige mate wordt belemmerd door de, in de toekomst steeds drukker wordende, N264.

Inwoners van Haps geven aan kansen te zien wanneer de Kerkstraat (N264, binnen de bebouwde kom van Haps) verkeersluw wordt gemaakt. In het kader van het iDop Haps wordt er nader ingegaan op deze kansen, waarbij de Kerkstraat centraal staat bij het creëren van een aantrekkelijk dorpshart.

