N 284

Datum
4 november 2021
Aan
Stuurgroep N284
Van
Projectteam N284
Bijlagen
-

VERSLAG STUURGROEP
N284 REUSEL – A67

Datum: donderdag 21 oktober 2021, 12.30 – 14.00 uur
Gemeentehuis Bladel

Aanwezig:

Wim van der Linden	Wethouder Gemeente Bladel (voorzitter)
Maarten Maas	Wethouder Gemeente Reusel - De Mierden
5.1.2.e	Programmamanager Provincie Noord - Brabant
5.1.2.e	Projectmanager N284 (voormalig)
5.1.2.e	Projectmanager N284
5.1.2.e	Verslaglegging
5.1.2.e	Projectteamlid Gemeente Bladel
5.1.2.e	Projectteamlid Gemeente Reusel-De Mierden

Copy:
Leden projectteam

---

1) Opening, mededelingen, ingekomen stukken en vaststellen agenda

Er wordt met een voorstelronde begonnen.

Beantwoording ingekomen brief college Bladel

Brief van gemeente Bladel moet alsnog beantwoord worden.

Wim van der Linden geeft aan dat het belangrijk is om richting het College van Bladel goed te motiveren waarom verdiepte ligging niet mogelijk en haalbaar is.

5.1.2.e aan dat dit voornamelijk is omdat het niet in het VKA zit en daarom dus ook niet in het budget. Dit kan doormiddel van een 3-ledige argumentatie, namelijk onderbouwing van de financiën, knelpunt van ruimte en de nut en noodzaak om verdiept aan te leggen.

2) Verslag vorige bijeenkomst op 25 maart 2020

Verslag wordt goedgekeurd en vastgesteld.

3) Consequenties huidig VKA

Aan de hand van een presentatie door 5.1.2.e en 5.1.2.e wordt de Stuurgroep meegenomen in een aantal nader uitgewerkte consequenties van het vastgestelde VKA. Hoewel de uitgangspunten van het VKA, als scenariokeuze, niet ter discussie staan ziet het huidige projectteam mogelijkheden om de impact op de omgeving te verkleinen én optimalisaties te onderzoeken. Het VKA past niet in het huidige beschikbare eigendom van de weg. Het ontwerp is gemaakt op basis wat wenselijk is en de impact is in beeld gebracht.

Er zijn enkele optimalisaties mogelijk. Aan de hand van de presentatie worden de consequenties doorgenomen die hebben geleid tot enkele keuzes die worden voorgelegd.

N 284

5.1.2.e geeft daarbij ter illustratie van de urgentie aan dat de kruising Castersedijk de bottelnek is in de doorstroming N284 en als dit punt niet kan worden opgelost, er niet veel kan worden verwacht van de capaciteitsvergroting van de N284. De stuurgroep kan zich hierin vinden.

4) Optimalisaties en keuzes

5.1.2.e benadrukt dat een krap taakstellend budget is vastgesteld en dat dat ook een belangrijk gegeven blijft voor het vervolgtraject.

5.1.2.e start het gesprek over optimalisaties met het benadrukken dat de geformuleerde doelstellingen en scenario 2 zoals dat in het VKA is vastgesteld, uitgangspunt zijn en blijven bij eventuele optimalisaties aan het VKA. Dit zijn enkele optimalisaties waarvoor het projectteam de ruimte vraagt van de stuurgroep om te onderzoeken in het vervolgtraject. Hoe kan het meeste effect worden behaald met het budget dat ter beschikking staat? Onderzocht wordt naar oplossingen maar wel binnen het budget.

Optimalisatie1: Ruimtelijke inpassing

De toelichting laat zien dat de ruimtelijke impact kan worden verkleind als een iets smaller wegprofiel gehanteerd wordt.

5.1.2.e geeft aan dat de consequentie van de aanpak van de N284 is dat er een andere inrichting van de weg komt en dat dit ten koste gaat van een aantal bomen. Als gemeenten en provincie moet dit voor ogen worden gehouden en ervoor gezorgd dat dit niet tot bestuurlijke gedoe leidt.

De stuurgroep kan ermee instemmen om te onderzoeken of het wegprofiel geoptimaliseerd kan worden naar een veilig profiel (4.50 m obstakelvrije berm of minder met toepassing, indien noodzakelijk, van geleiderail).

Optimalisatie 2: Wegbreedte 8,70 meter

5.1.2.e stelt voor om een verhardingsbreedte van 8.70 m als onderzoeks- en ontwerpuitgangspunt mee te nemen in de vervolgfase.

De stuurgroep geeft de projectgroep de ruimte om dit te kunnen onderzoeken. 5.1.2.e geeft aan dat daar wel samen een besluit over moet worden genomen op het moment dat de voor- en nadelen bekend zijn.

Optimalisatie 3: vooralsnog behoud rotonde Reusel

5.1.2.e geeft aan dat voor de gemeente Reusel - de Mierden de veiligheid van de kinderen en bewoners voorop staat en dat daarom hun voorkeur uitgaat naar een ombouw van de rotonde naar een VRI-kruispunt, zoals opgenomen in het huidige VKA. Fietsveiligheid is hierbij het belangrijkste argument.

5.1.2.e geeft aan begrip te hebben voor dit standpunt, maar benadrukt wel dat bij een ombouw naar een VRI wel de aansluiting van de beoogde parallelweg (fietsstraat) wordt afgesloten. Het is niet in te passen of het gaat ten koste van de capaciteit (wat ook een argument is voor de ombouw). Het fietspad van het gemeentelijke project in de kom komt aan de noordkant aan en sluit dan via het VRI-kruispunt aan op de fietsstraat van het project.

5.1.2.e beseft dit en bevestigt dat de fietsveiligheid in dit geval prefereert.

De stuurgroep begrijpt de consequentie en besluit de VRI uit het VKA te handhaven. Dit geeft direct duidelijkheid voor de nadere opdracht. Nu kan met zo concreet mogelijke uitgangspunten naar ingenieursbureau worden aangegeven om dit uit te laten werken.

Optimalisatie 4: fietspassage Egyptische Poort

De gemeente Bladel heeft verzocht nog na te mogen denken over de fietsverbinding tussen het centrum en Egyptische Poort: een tunnel of viaduct en de locatie ervan.

De stuurgroep kan ermee instemmen om opdracht te geven aan de gemeente Bladel om voor het einde van het jaar duidelijk te maken of het een tunnel of een viaduct wordt.

5.1.2.e benadrukt hierbij dat het fietsverkeer moet wegblijven van het kruispunt Europalaan. Op dit kruispunt zijn in het VKA geen fietsoversteken opgenomen. Dit voetgangers- en fietsverkeer dient door de tunnel te worden geleid. Bovendien lijkt de huidige ligging van de tunnel in het VKA, problematisch om al het fietsverkeer hier logisch naar toe te trekken. Dus graag aandacht geven aan bepaling van de locatie.

Wim van der Linden geeft aan dat het bestuur van Bladel, mede n.a.v. de inkomende brief, een besluit zal nemen.

Optimalisatie 5: Fietsroute Europalaan – Lange Trekken

5.1.2.e licht toe dat deze optimalisatie tot stand is gekomen op verzoek van de gemeenteraad van Bladel. Het fietspad over Heeleind kan overlast bezorgen in de woonwijk en dit zal bij een fietsverbinding langs de N284 een stuk minder zijn. De vraag is of het fietspad nu het beste aan de zuidkant of noordkant naast de N284 of toch via Heeleind moet komen te liggen. Voorstel is om de resultaten van het onderzoek af te wachten en het projectteam opdracht te geven de resultaten te verwerken in het referentieontwerp.

5.1.2.e licht toe dat de gemeente voor het participatietraject een digitale enquête heeft uitgezet en 2 informatieavonden organiseert. Eind van dit jaar is beoogd de resultaten op tafel te hebben liggen. Die kunnen daarna in het kernteam besproken worden. In Q1 of Q2 moet de gemeenteraad zich hier nog over buigen.

5.1.2.e legt wel ter overweging voor of een dergelijk besluit ook door de gemeenteraad van Reusel – de Mierden, Bladel en Gedeputeerde Staten genomen moet worden. De stuurgroep acht dit niet nodig zolang het voldoet aan de uitgangspunten die zijn geformuleerd: namelijk een snelle doorgaande fietsroute.

Optimalisatie 6: fiets Lange Trekken – Castersedijk

5.1.2.e licht toe dat er veel is onderzocht in de vorige fase om het kruispunt Castersedijk aan te pakken. Mede door ruimtegebrek zijn er weinig opties. De optie om een eventuele tunnel aan de oostzijde van het kruispunt te maken is nog niet onderzocht in het voortraject. Het projectteam vraagt daarom de ruimte van de stuurgroep om met een nadere studie te bekijken of een dergelijke oplossing (mogelijk) wenselijk is.

De stuurgroep stemt ermee in om dit onderzoek te doen en de resultaten in de stuurgroep terug te leggen.

5) Aanpak 'Van schetsontwerp naar voorontwerp'

Notitie is voor kennisgeving aangenomen en niet nader besproken.

6) Vervolgplanning en communicatie

5.1.2.e licht de aangepaste planning toe. Conclusie hiervan is dat het project mogelijk later in uitvoering gaat dan tot op heden verwacht en gecommuniceerd. Dat zit voornamelijk in de ruimtelijk en juridische procedures, waarvan de ervaring leert dat deze de laatste jaren veel langer duren. Daarnaast zijn er nog een aantal ontwerp opgaven die – in combinatie met een goed omgevingsproces – tijd vragen. De verwachting is in 2025 te starten met aanbesteden en in 2027 te starten met de uitvoering. Uitgangspunt is liever nu een voor het moment een realistische planning te presenteren dan een die onszelf voor de gek houdt.

Wim van der Linden geeft aan teleurgesteld te zijn in de planning en vraagt zich af hoe het kan dat die drie jaar later uitkomt dan voorzien. Dit zal een teleurstelling zijn voor de mensen die rekenen op de snelle aanpak van de weg en het sluit niet meer aan op de planning voor de aanpak van de Oude Provincialeweg in Hapert.

5.1.2.e sluit zich aan bij de uitgesproken teleurstelling.

5.1.2.e en 5.1.2.e hebben begrip voor de teleurstelling, maar lichten ook toe dat er weinig mogelijkheden zijn om tegemoet te komen hieraan. De planning zoals deze was, was naar ervaring te rooskleurig ingeschat. Er is simpelweg nog een ontwerpslag te maken om het projectkeuzes uitvoeringsgereed te krijgen en dat heeft tijd nodig. Naast eerdergenoemde (juridische) procedures. Naar de oplossing

N 284

Castersedijk zal als eerste worden gestudeerd om ook de aansluiting op het gemeentelijke project te waarborgen.

Communicatie/nieuwsbericht

Beide wethouders geven aan graag zelf actief het bericht te communiceren aan de gemeenteraden. Afgesproken wordt om – na een kleine aanpassing van het nieuwsbericht – de communicatie gelijktijdig te laten verlopen met mondelinge toelichtingen in de gemeenteraden en het nieuwsbericht op de website. Daarna wordt ook de website aangepast naar de nieuwe informatie.

Aanvullend wordt door 5.1.2.e aangegeven dat het handig is om ook op de website aan te geven dat tot uitvoering van het project wel onderhoudswerken worden uitgevoerd zodat de weg in goede staat blijft. Dit wordt overgenomen.

NOOT: De bestuurlijke vertegenwoordiging van de provincie kon niet meer aanwezig zijn bij agendapunten 6 en 7. Daardoor heeft hierover geen bestuurlijke discussie/besluitvorming met de volledige stuurgroep plaatsgevonden. Na de stuurgroep is door wethouders Wim van der Linden en Frank Rombouts besloten een brief te versturen aan gedeputeerde Van der Maat om verder te spreken over de planning.

7) Rondvraag en afsluiting

Wim van der Linden vraagt hoe het zit qua financiering in relatie tot de later wordende planning en wat het indexatiebeleid van de provincie is.

5.1.2.e licht toe dat de provincie in basis financiert met indexatie, maar dat dit niet standaard gebeurt. Hierover moet een afzonderlijk besluit worden genomen omdat het investeringsgelden zijn. Hierover moet dus nog wel met 5.1.2.e en 5.1.2.e gesproken worden.

Beide wethouders geven aan dat dit in het geval van de gemeente vergelijkbaar is, maar dat men wel rekening houdt met indexatie.

Dit was voor 5.1.2.e het laatste bestuurlijk overleg en zal in het vervolg niet meer aanhaken. Wim van der Linden dankt hem voor zijn inzet.

Voorzitter Wim van der Linden dankt iedereen voor zijn/haar aanwezigheid en sluit de vergadering.