

N 284



Provincie Noord-Brabant

Het Voorkeursalternatief

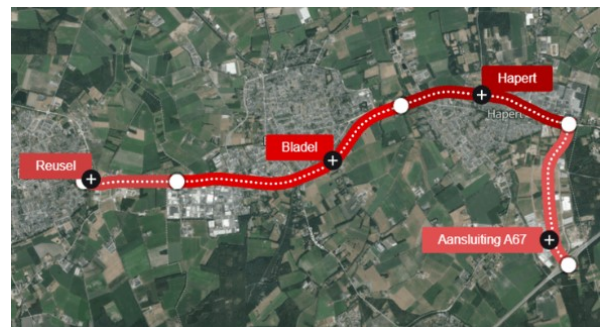
Er wordt inmiddels al een paar jaar samengewerkt aan de N284. Hieronder een korte tijdlijn waarin we de samenwerking toelichten.

Historie (tijdlijn)

In **2018** hebben provincie en gemeentes Bladel en Reusel-De Mierden besloten samen te gaan werken binnen een kernteam aangestuurd door een Stuurgroep. Het voorzitterschap van de Stuurgroep wordt verzorgd door de gemeente Bladel.

Om de N284 weer toekomstbestendig te maken is onderzocht op welke wijze dit afdoende te realiseren is. Er zijn 4 scenario's onderzocht.

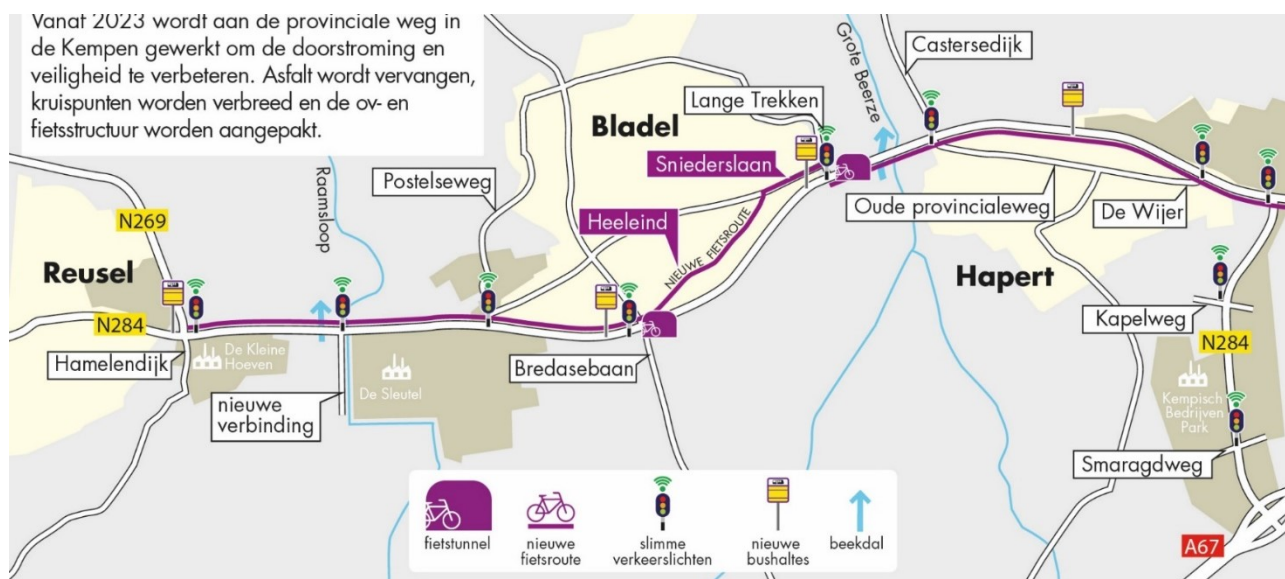
1. Groot onderhoud en verbeteringen
2. Kruispunten en slimme oplossingen
3. Capaciteitsuitbreiding
4. Nieuwe infrastructuur



Omdat het probleem van de N284 niet op de wegvakken ligt maar met name op de kruispunten is capaciteitsuitbreiding (3) op wegvakniveau niet noodzakelijk. Nieuwe infra (4) heeft een hele grote impact op de ecologie van het buitengebied. En het ontslaat ons ook niet van de plicht de huidige weg aan te pakken. Nieuwe infra is dermate ingrijpend dat je daar pas voor kiest als er geen enkel ander alternatief geschikt is.

Een combinatie van groot onderhoud, verbeteringen (1) en nieuwe kruispunten en slimme oplossingen (2) kan de N284 minstens tot 2040 doorstroming garanderen. Dit heeft geresulteerd in het VKA **2020**.

Het VKA 2020



Dit VKA bestaat uit de volgende bouwstenen:

- Verkeerslichten bij Reusel i.p.v. rotonde
- Snelle fietsroute van Reusel tot aan Hapertseweg
- Nieuw kruispunt tussen de twee bedrijventerreinen De Sleutel & Kleine Hoeven
- Slimme verkeerslichten op alle kruispunten
- Twee fietstunnels
- Opheffen koude oversteek De Uitgang
- Sneldienst buslijn op N284
- Nieuwe bushaltes nabij Lange Trekken en Hapert
- De weg wordt volledige opnieuw opgebouwd (rehabilitatie)

Dit VKA heeft uw raad op 9 juli 2020 vastgesteld. Het beoogde fietspad over Heeleind is uiteindelijk verplaatst direct aan de N284. Bladel zal 9% van het taakstellende krediet ad. € 40 miljoen afrekenen.

In de periode daarna is gestart met de uitwerking van het VKA 2020. In deze periode werden we geconfronteerd met het corona virus, exploderende vastgoedmarkt, energie crises en de oorlog in Oekraïne. Deze omstandigheden hebben het prijspeil fors opgedreven.

Ten aanzien van het vastgestelde VKA 2020 zijn ook veel zorgen geuit zowel door de politiek als de burgers. Men twijfelt over het oplossend vermogen nabij kruispunt Castersedijk, de fietsroute Heeleind en de ventweg nabij Buspad in Reusel.

De Stuurgroep heeft daarop toegezegd dat bij de uitwerking nog eens extra kritisch gekeken wordt naar met name het oplossend vermogen op de kruispunten. De hernieuwde berekeningen toonde aan dat er op enkele kruispunten inderdaad meer moest gebeuren dan oorspronkelijk bedacht. Ook dit heeft de prijs opgedreven.

In **2022** is door de Stuurgroep geconstateerd dat het VKA zowel qua oplossend vermogen, als qua ruimtelijke inpasbaarheid, als qua budget niet realiseerbaar is binnen de afgesproken randvoorwaarden van het project. Met name bij de kruispunten Raambrug en Castersedijk werd de doorstroming onvoldoende verbeterd om te voldoen aan die doelstelling. Bovendien zou voor het hele tracé heel veel grond en enkele woningen verworven moeten worden en zou voor de oplossing bij de Castersedijk grond verkregen moeten worden uit voor- en/of achtertuinen. Hier heeft een optimalisatieslag in plaatsgevonden. Tot slot was het budget door de prijsstijgingen en aanvullende maatregelen om te voldoen aan de projectdoelstellingen niet meer afdoende.

De Stuurgroep heeft een herzien VKA (VKA 2022) opgesteld en aangeboden waarin nogmaals kritisch is gekeken welke maatregelen nu echt noodzakelijk zijn en beter aansluit bij het budget.

Het VKA 2022



Totaal VKA 2022

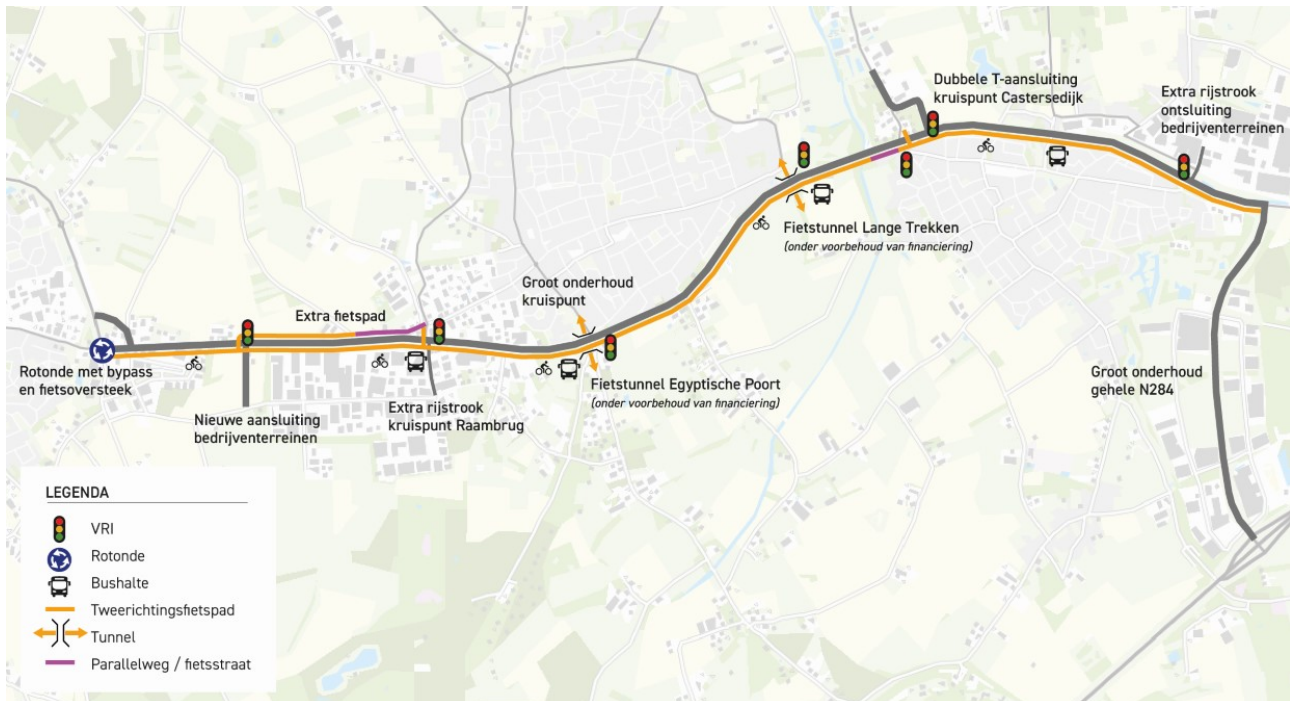
De belangrijkste wijzigingen van VKA 2022 t.o.v. VKA 2020 zijn;

- De twee fietstunnels zijn niet strikt noodzakelijk en komen te vervallen
- Er wordt een prijspeil indexatie uitgevoerd ad. € 9,25 miljoen
- Een volledige rehabilitatie van de weg wordt afgeschaald naar niveau groot onderhoud
- Snelle fietsroute voor het hele tracé aan de zuidzijde (weg uit Heeleind)
- Geen verkeerslichten in Reusel maar behoud rotonde + bypass
- Ventwegje in Reusel vervalt (Buspad)
- Kruispunt Casterseweg wordt geoptimaliseerd met een tangentialoplossing
- Kruispunt Raambrug en Energieweg extra capaciteit geven
- Omdat de Stuurgroep inziet dat voor Bladel de twee tunnels belangrijk zijn biedt men deze als optie aan waarbij de tunnel Europalaan door kan gaan als Bladel € 4,5 miljoen extra bijdraagt.

Het VKA 2022 is behandeld in de raadsvergadering d.d. 23 maart **2023** en uw raad heeft aangegeven niet in te stemmen met het voorstel en heeft het college de opdracht gegeven nieuwe onderhandelingen te voeren met de toekomstige gedeputeerde.

Deze onderhandelingen hebben eind 2023 plaatsgevonden en hebben geresulteerd in wat wij nu VKA 2024 noemen in Bladel.

Het VKA 2024



Het VKA **2024** is exact gelijk aan het VKA 2022 m.u.v. de volgende twee punten;

- De extra bijdrage voor Bladel voor de tunnel Europlaan wordt verlaagd naar € 2.295.000 (was € 4.500.000)
- De tunnel Lange Trekken kan alsnog worden opgenomen in het VKA indien Bladel de volledige kosten ad. € 10 miljoen zelf betaald.

Project of geen project

De Stuurgroep verwacht dat Bladel een besluit neemt. Op basis van hoe dat besluit eruit ziet kan worden bepaald of er nog steeds sprake is van een gezamenlijk project.

Het ligt niet in de lijn der verwachting dat de Stuurgroep nog een extra handreiking gaat doen. Men ziet het huidige voorstel als maximaal bod.

Mocht blijken dat het project N284 niet door kan gaan zal de provincie het noodzakelijke onderhoud uitvoeren. Deze onderhoudswerkzaamheden worden in Q4 uitgevoerd.

Nog meer verduidelijking

Proces:

Indien u instemt met het VKA en de financiële consequenties (de extra bijdrages) dan kan de Stuurgroep starten met de verdere uitwerking. Uw besluit is voor de Stuurgroep van belang omdat u daarmee groen licht geeft voor de volgende stap. Namelijk de uitwerking. Dat gebeurt samen met de stakeholders. De uiteindelijke uitwerking zal hoogstwaarschijnlijk leiden tot wijzigingen van bestemmingen. De provincie zal dit middels een projectbesluit gaan faciliteren volgens de uitgebreide voorbereidingsprocedure uit de AWB. Belanghebbenden (ook beide gemeenten) kunnen zienswijzen kenbaar maken en is er ook nog een bezwaarmogelijkheid. Volgens deze procedure hoeft Bladel geen planologische besluit te nemen. De provincie kiest voor deze vorm zodat de 3 samenwerkende besturen geen afwijkende / strijdige besluiten kunnen nemen.

Omdat de financiële middelen zijn opgenomen op de begroting als B krediet dient u daar in de toekomst nog over te besluiten. U kunt dan ook kennis nemen van de uitwerkingen.

Kaartmateriaal:

Het VKA is gepresenteerd middels een schematische verbeelding waar met pictogrammen is aangegeven welke maatregelen (bouwstenen) er worden getroffen. Dit is geen vrijblijvende kaart waarop alles nog kan wijzigen maar de verbeelding wordt wel bewust op dit niveau gepresenteerd omdat de nadere uitwerking uiteindelijk de exacte maatvoering zal bepalen.

Voorbeeld: In het VKA wordt middels een pictogram aangegeven dat op kruispunt Castersedijk een tangentoplossing moet komen. De exacte ligging moet tijdens de uitwerking worden bepaald. Daar zijn veel factoren die daar bepalend in zijn zoals beschikbare ruimte, medewerking bewoners, inrichtingseisen voor de weg. Het VKA geeft dus de principeoplossing weer en niet de exacte ligging / invulling.

Grondverwerving:

Om het VKA te kunnen realiseren is op verschillende wegvakken en kruispunten meer ruimte noodzakelijk dan momenteel beschikbaar is. Op twee locaties waar dit speelt was minnelijke verwerving mogelijk. Omdat buurmans grond maar één keer te koop komt is daarop geacteerd. Op deze wijze voorkomen we in een later stadium lastige onteigeningsprocedures en onrust.

Financiering andere partijen:

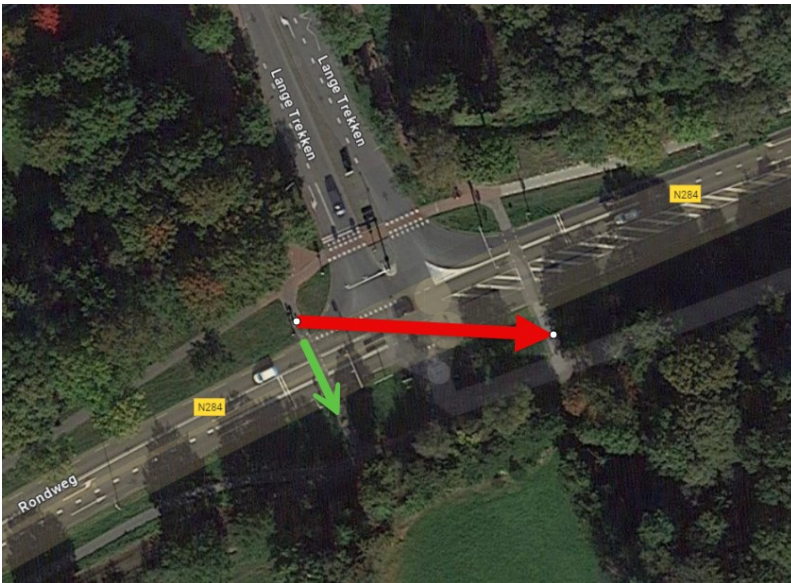
Binnen het project zijn locaties waar een onderdoorgang (duiker) voor oppervlakte water is gelegen. Het waterschap is verantwoordelijk voor deze duikers. Voor de aanvullende ambities van het waterschap is een bijdrage van het waterschap zelf nodig. Voorbeelden hiervan liggen nabij bedrijventerrein De Sleutel en bij de passage met de Grote Beerze. Zowel het waterschap als de provincie vanuit het water- en natuurbeleid hebben de intentie om deze passages ruimer en beter vorm te geven voor flora en fauna. Aanvullende financiering hiervoor komt evenwel niet ten goede aan de projectdoelstellingen van de reconstructie van de N284 zelf. Wel voor de landschappelijke inpassing van de weg en de zorg voor de natuurlijke omgeving.

Er wordt in de regio geld beschikbaar gesteld voor mobiliteit. Zeker als het gaat over fietsvoorzieningen wordt dat gestimuleerd. Er is een pakket via Smartwayz waarbij voor snelle fietsroutes geld beschikbaar is. Voorwaarde is wel dat je 50% aan eigen bijdrage inlegt. Bladel kiest er echter voor de snelle fietsroute te realiseren binnen het N284 project voor een eigen bijdrage van 9%.

Er is momenteel geen zicht op een subsidiemogelijkheid. De Stuurgroep wil van Bladel een duidelijke uitspraak over de extra bijdrages en wil dit niet laten afhangen van eventuele toekomstige mogelijkheden op subsidie. De Stuurgroep wil niet starten met de uitwerking van de tunnels indien later blijkt dat er toch geen middelen zijn. Daarom wordt u raad ook concreet om het volledige bedrag gevraagd.

Kosten en bedragen lijken vrijblijvend:

Op het huidige abstractieniveau worden de kosten met veel aannames geraamd. Dat is bij een groot project zoals de N284 heel gebruikelijk. Naarmate de uitwerking steeds gedetailleerder wordt zullen ook de ramingen steeds nauwkeuriger gaan worden. Er zijn in de afgelopen jaren al veel verschillende bedragen gekoppeld aan verschillende uitgangspunten dus wij kunnen voorstellen dat het hierdoor lastig te volgen is.



In groen een haakse overspanning en in rood een diagonale

Een fietstunnel die met een comfortabele aansluiting, in een diagonale fietsrichting wordt aangelegd is veel langer en daardoor duurder dan een compacte en haakse variant. Beide tunnels voldoen maar hebben wel degelijk een ander prijskaartje. Het prijskaartje voor de tunnels wordt mede bepaald door het feit dat ze worden aangelegd onder een weg waar elke dag 20.000 motorvoertuigen overheen rijden en daar zal rekening mee gehouden moeten worden in de uitvoering. Een tunnel aanleggen in vrij terrein / open veld is beduidend goedkoper dan op een druk tracé met weinig werkruimte. Er zijn ook veel onzichtbare kosten zoals het verleggen van kabels en leidingen.

De tunnel Europlaan is geraamd op € 9 miljoen uitgaande van een ligging verder van het kruispunt af en daardoor met een korte overspanning en ook uitgaande van een lastige inpassing aan de noordzijde (zijde Kempenland) voor de hellingbaan. Ook wordt uitgegaan dat het doorgaand verkeer het werk moet kunnen blijven passeren.

De tunnel Lange Trekken was voorheen georiënteerd in diagonale richting maar omdat Bladel nu 100% zelf moet betalen is onderzocht of het goedkoper kan. Met een haakse ligging (korte overspanning) en met de mogelijkheid om langere taluds te maken voor een comfortabeler gebruik, met ook weer het feit dat het verkeer doorgang moet blijven vinden (ook het vele fietsverkeer van en naar de school, is deze tunnel geraamd op €10 miljoen. Extra aandachtspunt is de ligging in het beekdal met grote kans op "opdrijving".

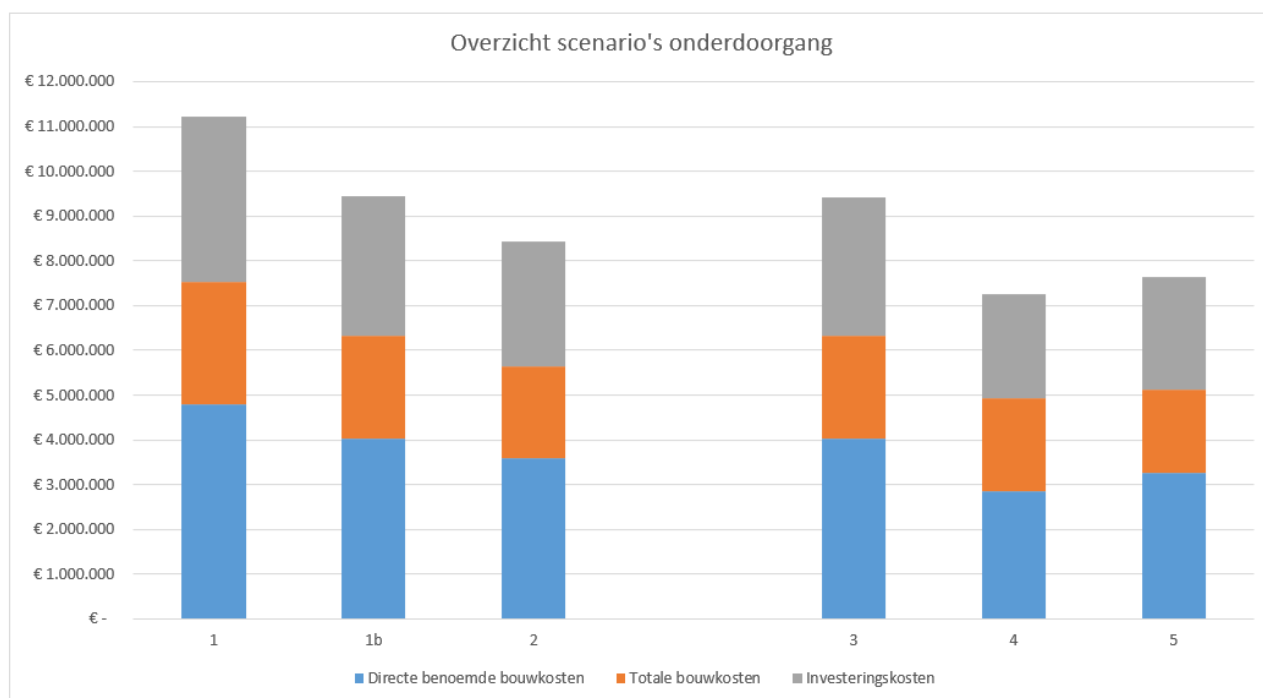
Het is op dit moment in het proces niet mogelijk om exact te bepalen wat de tunnel gaat kosten. Dit kan niet omdat je afhankelijk bent van de (ondergrondse) omstandigheden, ontwerpensen, risico's en bouwwijze. We kunnen wel op basis van de informatie die we nu hebben een "bandbreedte" bepalen voor een tunnel in de meest gunstigste situatie en meest ongunstigste situatie. Met andere woorden, wat kost de tunnel als alles meezit, en wat kost een tunnel als alles tegenzit.

Voor de berekeningen is gekeken naar de volgende omstandigheden;

- lengte / breedte / oppervlakte hellingbaan
- lengte / breedte / oppervlakte gesloten deel
- gesteldheid ondergrond / grondwater / opdrijfvoorzieningen
- en voor zowel het "open deel" alsmede het "gesloten" deel is beoordeeld en geraamd op mogelijke voorzieningen zoals bouwkuip / damwand / onderwaterbeton / grondverbetering / fundatie / bemaling
- ook zijn de risico's bezien en is de waterkelder uitgerekend

Op dit moment kiezen we prijstechnisch de veilig kant en vragen € 10 miljoen.

In onderstaande afbeelding is te zien dat als alle omstandigheden meezitten het ook goedkoper kan maar voor nu ramen we conservatief en veilig.



Bandbreedte onderdoorgang = tunnel (scenario 1 alles zit tegen, scenario 4 alles zit mee)

Alle scenario's zijn doorgerekend middels de SSK systematiek (Standaard Systematiek Kostenraming voor de Grond/Weg/Waterbouw sector)

Moties:

Uw raad heeft via een aantal moties het college opdracht gegeven om;

- De tijdelijke bushalte locaties te monitoren,
- De doorstroming nabij kruispunt Castersedijk te waarborgen
- De inpassing van het fietspad veilig op te lossen nabij Castersedijk
- De tunnels toegankelijk te maken voor alle doelgroepen

Het college heeft deze punten bij de Stuurgroep ingebracht. De Stuurgroep heeft aangegeven om dit in het vervolg bij de uitwerking op te pakken en indien mogelijk in te passen. Deze punten zijn geen nieuwe opdrachten / maatregelen die worden verwerkt op het kaartmateriaal. Tijdens de uitwerking zal blijken op welke wijze uitvoering wordt gegeven aan de moties en op welke wijze dat inhoudelijk wordt teruggekoppeld.

Vergelijking met andere projecten:

Er werd een vergelijking gemaakt met tunnels in Bergeijk. Deze tunnels zijn aangelegd in het vrije veld, verkeersvrij, zonder waterkelder, prefab en half verdiept. (weg opgetild)

Financieel inzicht geven in VKA:

VKA 2024	Wie betaald	
€49.250.000	90-9-1 % gezamenlijk	
€2.295.000	Bladel	Bijdrage tunnel Europlaan
€2.205.000	Provincie	Bijdrage tunnel Europalaan
€10.000.000	Bladel	Bijdrage tunnel Lange Trekken
Totaal	€63.750.000	

Inzicht in beschikbare financiële middelen:

	Reeds opgenomen	Extra gevraagd
2023 & 2024	€ 374.209	
2025	€ 86.000	
2026	€ 150.000	
2027	€ 1.150.000	
2028	€ 1.150.000	€ 2.295.000 tunnel Europalaan € 10.000.000 tunnel Lange Trekken
2029	€ 1.150.000	
2030	€ 1.150.000	

Financiële onderbouwing tunnels:

Voor de tunnels is de SSK systematiek gebruikt om 6 verschillende varianten uit te rekenen welke mogelijk toepasbaar zijn. De bandbreedte heeft niets te maken met de kwaliteit of luxe of de verschijningsvorm van de tunnels maar gaat over de wijze van bouwen. Is de bodem draagkrachtig genoeg, grondwaterstanden, fundatie, grondverbetering.

De bandbreedte ligt tussen € 11 en € 7 miljoen waar we voor de Europaan minder problemen verwachten met grondwater dan bij Lange Trekken vanwege de aanwezigheid Groote Beerze.

Raming voor tunnel Europalaan € 9 miljoen

Raming voor tunnel Lange Trekken € 10 miljoen

Onderbouwing noodzaak tunnels:

Het oversteken middels een tunnel is altijd gunstig. De fietser hoeft niet te wachten bij de verkeerslichten en de auto's kunnen doorstromen. Het is wel zaak de fietsstructuur naar de tunnels goed te voorzien want de fietser is erg gevoelig voor "omrijden". De tunnel nabij Egyptische Poort bedient de veelal jonge sporters maar kan ook voorzien in een goede verbinding richting het bedrijventerrein en de recreatieve voorzieningen in Bladel zuid.

De tunnel nabij Lange Trekken bedient het fietsverkeer tussen Hapert en Bladel en uiteraard ook de vele scholieren van en naar het Pius X college. Dit deel is ook het drukste gedeelte met fietsers (2000 per dag) dus we bedienen een groot potentieel. Hoewel de tunnels niet strikt noodzakelijk zijn omdat via de verkeerslichten de fietser een veilige oversteek wordt geboden is een tunnel wel een grote kwaliteitsimpuls waarvan ook de automobilist profiteert. De tunnels kunnen ook gebruikt worden door voetgangers dus op maaiveld wordt heel veel rustiger.

