

## *Herzien VKA N284 Reusel – A67*

# **Toekomstbestendige verkeersader van De Kempen**

**Datum**

9 december 2022

**Project**

N284.22 Reusel – A67

De N284 is een provinciale weg tussen de aansluiting op de A67 bij het Kempisch Bedrijvenpark bij Hapert en Reusel, langs de dorpskernen van Hapert en Bladel af. De weg vormt de belangrijkste ontsluiting van dit deel van de Kempen, zowel voor inwoners van Reusel, Bladel, Hapert en achterliggende dorpen, als voor de bedrijventerreinen in het gebied, die zich kenmerken door de vele maakindustrie. Dat maakt dat het verkeer op de weg een mengelmoes is van lokaal verkeer, forenzen en vrachtverkeer. Doordat de dorpskernen aan verschillende zijden van de weg liggen en er ook veel fietsverkeer plaatsvindt tussen de dorpen, is er ook veel (langzaam) kruisend verkeer. De doorstroming en bereikbaarheid, verkeersveiligheid en de leefomgeving van de weg staan onder druk.

Naast de technische staat van de weg, gaf bovenstaande aanleiding om de weg grondig aan te pakken. Daartoe is het project N284 gestart, waarbij de gemeenten Reusel – De Mierden en Bladel en de provincie Noord-Brabant de handen ineen hebben geslagen. Een gezamenlijke aanpak, een gezamenlijk project om de volgende doelen na te streven:

- Verbeteren van de doorstroming van de N284
- Verbetering van de verkeersveiligheid en de weginrichting
- Verbeteren kwaliteit fietsstructuur
- Verbeteren oversteekbaarheid van de N284 voor het fietsverkeer
- Verbeteren kwaliteit openbaar vervoer
- Wegnemen vertragingen en onveiligheid door landbouwverkeer
- Verbeteren toegankelijkheid functies en bedrijventerreinen (wo. De Sleutel en Kleine Hoeven)
- Versterken kwaliteit cultuurlandschap, landschappelijke inpassing

In het voorjaar van 2020 is het Voorkeursalternatief (VKA) Schetsontwerp voor de N284 tussen Reusel en de A67 vastgesteld door de Stuurgroep N284 en daarna ook door de gemeenteraden van Reusel – De Mierden, Bladel en Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Brabant. De gezamenlijke partners besloten hiervoor € 40 miljoen ter beschikking te stellen als taakstellend budget. Met dit VKA werden de uitgangspunten en doelstellingen verankerd voor de aanpak van de N284. De keuze werd gemaakt om op het bestaande tracé verschillende maatregelen te nemen om de doorstroming, verkeersveiligheid, leefbaarheid/omgevingskwaliteit, bereikbaarheid en technische staat te vergroten/verbeteren. Dit werd vertaald in een schetsontwerp. Momenteel wordt de planstudie afgerond waarna overgegaan kan worden tot contractvorming en realisatie (2027 – 2030).

Hoewel het VKA destijds is vastgesteld met de kanttekening dat nog zeer veel zaken nader uitgewerkt en ontworpen moesten worden, werd er vanuit gegaan dat er een goede basis lag om op voort te borduren in de huidige fase van planuitwerking. Door het geworven ingenieursbureau voor de planstudie- en contractfase is echter geconstateerd dat als gevolg van verschillende factoren het vastgestelde VKA zowel financieel als inhoudelijk in de huidige vorm niet als basis kan dienen voor het vervolg.

In deze notitie wordt een toelichting gegeven wat hiervan de aanleiding is, welke financiële mogelijkheden er zijn en wat de inhoud is van het herziene voorkeursalternatief.

## 1. Aanleiding herzien VKA

In de eerste plaats is de wereld in de afgelopen twee jaar drastisch veranderd, met het corona-virus, de huidige vastgoedmarkt (t.b.v. grondverwerving) en de oorlog in Oekraïne als belangrijke prijsopdrijvende oorzaken. Het afgesproken budget is daarmee onvoldoende om de maatregelen uit het VKA 2020 te realiseren. Daarnaast verdiende het VKA, mede naar aanleiding van signalen uit de omgeving en de gemeenteraden nog een optimalisatieslag. De inwoners aan de Hoeven in Reusel hebben (via de gemeenteraad) hun bezwaar kenbaar gemaakt voor de parallelweg voor hun huis, terwijl de gemeenteraad van Bladel op basis van bezwaren van inwoners de doorgaande fietsroute door Heeleind ter discussie stelde. Daarnaast werd aandacht gevraagd voor het beperkte oplossend vermogen van de oplossing bij het kruispunt Castersedijk. Kortom, een nieuwe doorrekening en kritische blik op het vastgestelde VKA was nodig en dat is ook gebleken. Zo heeft het ingenieursbureau geconstateerd dat de doorstroming alleen verbeterd kan worden met een robuuste ingreep op het kruispunt Castersedijk – Oude Provincialeweg (Hapert) en aanzienlijke ingrepen op de andere kruispunten. Iets waar in het VKA uit 2020 geen of in mindere mate rekening mee was gehouden.

Op basis van bovenstaande financiële en inhoudelijke noodzaak zou uitvoering van het VKA uit 2020 inclusief de benodigde aanpassingen in realisatiejaar 2030 budgettair uitkomen op circa een verdubbeling van het beschikbare budget van € 40 miljoen. Voor de verschillende partners is dit een niet te dragen financiële consequentie, nog los van de bovengenoemde inhoudelijke bezwaren die aan het vastgestelde VKA kleven.

Om tot een goede basis te komen voor het vervolg (omgevingsproces, ruimtelijke procedures en uitvoering) zijn door de Stuurgroep N284 twee sporen in gang gezet om tot een herziend besluit te komen:

1. De stuurgroep heeft – onder voorbehoud van een besluit van gemeenteraden en Gedeputeerde Staten – besloten om additioneel aan het taakstellend budget extra budget toe te kennen voor de extreme prijsstijgingen die niet eerder te voorzien waren, als gevolg van de wereldwijde crisis.
2. De Stuurgroep heeft opdracht gegeven om een herzien VKA uit te werken dat tegemoetkomt aan de projectdoelstellingen, dat meer oplossend vermogen genereert en dat gelijktijdig ook past binnen het nieuw beschikbare budget. Hierbij wordt geen 'claim' gelegd op maatregelen uit het VKA uit 2020.

## 2. Financieel: nieuw taakstellend budget

Ten tijde van vaststelling van het VKA is voor het project N284 Reusel – A67 een taakstellend budget vastgesteld van € 40 miljoen ex. BTW, op basis van een prijspeil 1 januari 2020, waarbinnen ook indexatie en tegenvallers opgevangen zouden moeten worden. In de raming waarop dit budget is gebaseerd was geen rekening gehouden met een reservering voor reguliere indexatie (destijds gemiddeld ca. 2,71% per jaar). Dit neemt niet weg dat een eventuele indexatieregeling ook niet had kunnen voorzien in de huidige prijsstijgingen als gevolg van de corona-pandemie en de oorlog in Oekraïne. De prijsstijgingen zullen gezien de lange doorlooptijd van het project én het ontbreken van de opname van indexatie in het initiële budget zwaar doorwegen in het projectbudget. De conclusie is dan ook dat het huidige budget voor de N284.22 niet toereikend is om tegemoet te komen aan de doelstellingen zoals deze door de gezamenlijke partners (provincie Noord-Brabant, gemeente Bladel en gemeente Reusel – De Mierden) in 2020 zijn vastgesteld via het VKA. Om deze reden is in de Stuurgroep N284 afgesproken om de niet voorziene indexatiestijgingen gezamenlijk te dekken, onder voorbehoud van instemming van gemeenteraden en Gedeputeerde Staten.

De verwachting is dat er een stabilisering van de index zal ontstaan, maar dat er geen rekening gehouden moet worden met sterke prijsstijgingen en beslist niet met sterke dalingen. Dientengevolge is prijspeil 1 juli 2022 een logisch moment om de omvang van het budget goed te regelen. Met in achthouding van de eigen verantwoordelijkheid van het project (opvangen normale indexatie en risico's) volgt het voorstel om € 9,25 miljoen toe te voegen aan het taakstellende budget t.b.v. de extreme prijsstijgingen. Dit bedrag volgt uit de berekening van de totale indexatie op dit moment (€ 12,04 mln.) verminderd met het indexatiebedrag waar redelijkerwijs rekening mee gehouden had kunnen worden op basis van de gemiddelde index van de jaren ervoor (€ 2,79 mln.). De verdeling van het overeengekomen te indexeren bedrag zal naar rato (zoals initieel het budget verdeeld) onder de betalende partners verdeeld worden:

Provincie Noord-Brabant	€ 8,325 miljoen (90%)
Gemeente Bladel	€ 0,832 miljoen (9%)
Gemeente Reusel – De Mierden	€ 0,093 miljoen (1%)

Met deze ophoging van het projectbudget wordt een nieuw taakstellend budget vastgesteld. Hiermee wordt geacht om tot en met de uitvoering voldoende budget te hebben voor het project. Met andere woorden: eenmalig wordt een been bijgetrokken vanwege de uitzonderlijke situatie. Vanaf dit moment wordt teruggevallen op de eerder gemaakte afspraak dat indexatie (met een gemiddelde van 2,71%, gebaseerd op 2020) uit het nieuwe taakstellende budget van € 49,25 mln. moet komen. Terugrekenend betekent dit dat op het prijspeil van juli 2022 een maatregelenpakket samengesteld kan worden van ca. € 40 mln. Bij een budgetoverschrijding zullen verdere inhoudelijke versoeringen doorgevoerd moeten worden.

### 3. Inhoudelijk: herzien VKA

Naast de financiële noodzaak om keuzes te maken, is er ook een inhoudelijke noodzaak tot optimalisatie van het eerdere VKA uit 2020. Vanuit zowel de omgeving en gemeenteraden als de Stuurgroep is een aantal punten benoemd waarop een betere oplossing gezocht moest worden. Voorbeelden hiervan zijn het lastig in te passen kruispunt Castersewijk – Oude Provincialeweg en de beoogde parallelweg bij Reusel. Daar komt bij dat het ingenieursbureau op basis van de doorrekening van het verkeersmodel aangeeft dat op een aantal kruispunten de maatregelen uit het VKA onvoldoende oplossend vermogen bieden en extra maatregelen nodig zijn om het projectdoel “verbeteren van de doorstroming” te behalen.

Om tot een solide VKA te komen dat tegemoetkomt aan de projectdoelstellingen, past binnen het beschikbaar budget, uitvoerbaar is en waarin risico's zoveel mogelijk geminimaliseerd worden, is een herzien VKA samengesteld. Dit herzien VKA voldoet aan de projectdoelstellingen, maar wijkt wel substantieel af van het eerder vastgestelde VKA uit 2020. Desondanks kan geconstateerd worden dat er een compleet en weldoordacht plan ligt, waarin – in tegenstelling tot het eerdere VKA – een betere oplossing wordt geboden voor enkele cruciale delen van de N284. In totaliteit komt dit VKA beter tegemoet aan de projectdoelstellingen en een minder grote impact heeft op de omgeving. Zo blijft de regio tot en met 2040 goed en veilig bereikbaar voor zowel de (vracht)auto, de fietser als de OV-gebruiker, met zo min mogelijk overlast voor de omgeving.

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste maatregelen nader toegelicht.



Afbeelding 1: schematische weergave herzien VKA N284

#### 3.1 Maatregelen herzien VKA

##### Algemeen

##### 1. Smaller, maar veilig wegprofiel en behoud bestaande ligging

In het originele VKA was gekozen voor twee (zeer) prijsopdrijvende uitgangspunten, die bovendien veel ruimtelijke impact hebben: behoud van één bomenrij en 6 meter obstakelvrije berm. In het herzien VKA is gekozen voor een smaller wegprofiel ten opzichte van het originele VKA, met 4,5 meter obstakelvrije berm of afscherming van obstakels d.m.v. een geleiderail. Op deze manier kan toch een duurzaam veilige inrichting worden gerealiseerd. Het ontwerpteam heeft de verwachting dat alsnog één bomenrij behouden blijft, mogelijk afgeschermd met geleiderail.

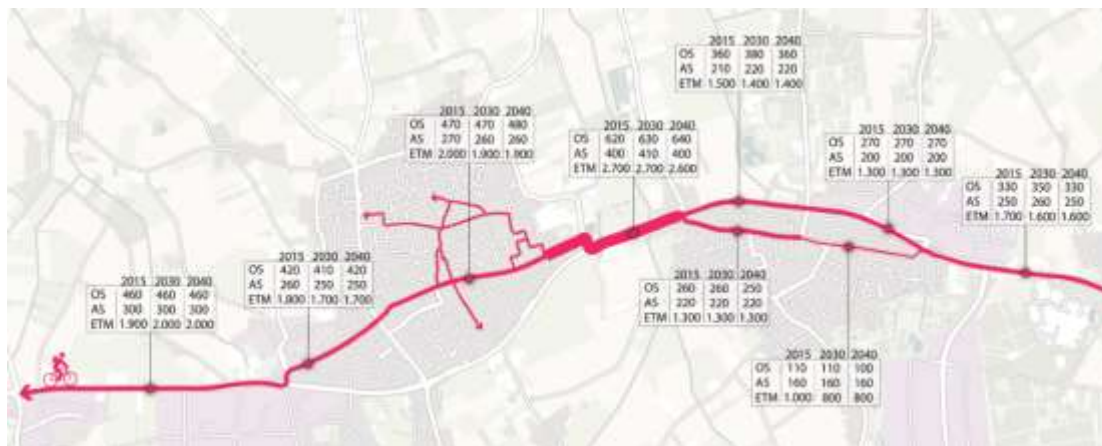
Bijkomstigheid is dat de wegas kan blijven liggen, waardoor de huidige constructie als fundering kan blijven bestaan. Bovendien betekent dit naar verwachting dat een groot aantal kabels en leidingen niet hoeft te worden verlegd. Dit bespaart kosten en is duurzamer omdat minder (bouw)materiaal gebruikt hoeft te worden of materiaal hergebruikt kan worden. Wel worden maatregelen genomen om de nadelige effecten van de onderliggende betonweg (zoals de hoogteverschillen bij voegovergangen) te mitigeren. Hiermee wordt beoogd de geluids- en trillingsoverlast te verminderen. Zo draagt het groot onderhoud aan de weg direct bij aan de leefbaarheid rondom de N284.

## 2. Snelfietsroute aan de zuidzijde

Ten tijde van de planvorming in 2020 is afgesproken om een tweerichtingen fietsroute te realiseren aan de noordzijde van de N284 als onderdeel van de snelle fietsverbinding Reusel - Eindhoven. Van een snelfietsroute was destijds nog geen sprake. Afgelopen jaar hebben de provincie Noord-Brabant en gemeenten uit De Kempen een intentieovereenkomst ondertekend voor de realisatie van de snelfietsroute F67. Hoewel dit een aanvullend ambitieniveau legt op de fietsverbinding binnen het project N284, wordt binnen het herzien VKA rekening gehouden met deze extra ambitie. Er wordt een voldoende brede fietsverbinding gecreëerd met zo min mogelijk obstakels, mits passend binnen beschikbare ruimte en budget. Deze verbinding komt in zijn geheel aan de zuidzijde van de N284 te liggen. Daarmee heeft de fietser zo min mogelijk belemmering van kruisende wegen, waardoor het ervaren kan worden als een vloeiende route langs de gehele N284.

### Huidige fietsstromen

In de volgende afbeelding zijn de huidige fietsstromen weergegeven zoals opgenomen in de rapportage "Gezamenlijke Aanpak N284, Knelpuntanalyse" (Goudappel Coffeng). Het grootste deel van de fietsers bestaat uit scholieren richting het Pius X-College in Bladel. Vanuit Hapert is het kruispunt N284-Lange Trekken een druk oversteekpunt, terwijl de fietsers uit Reusel met de oversteek bij het kruispunt N284-Postelweg gebruiken. De fietspaden tussen Reusel en Bladel en tussen Hapert en Bladel zijn het drukste, waarvoor fietspaden van 4,0 meter breed gewenst zijn. Opvallend is dat de fietspaden van de N284 tussen Postelweg en Lange Trekken in beperkte mate gebruikt worden. Op dit deel zijn de fietsverplaatsingen vooral sociaal-recreatief, winkel of werk gerelateerd. De oversteek bij de Europalaan is relatief rustig en wordt vooral gebruikt voor fietsers richting het recreatiegebied ten zuiden van de N284 (Egyptische poort).



Afbeelding 2: fietsstromen rond de N284

## Reusel

### 3. Vervallen parallelweg De Hoeven

Uitritten die direct uitwegen op een provinciale weg zijn een potentieel onveilige situatie. Als wegbeheerder had de provincie Noord-Brabant daarom als uitgangspunt dat alle uitritten van de N284 af moesten, tenzij het niet anders kon. Met dit gegeven is in het VKA destijds gekozen voor een parallelweg aan de noordzijde ter hoogte van De Hoeven. Vanwege de bezwaren voor een parallelvoorziening vanuit de omgeving en het ruimtegebrek ter plaatse heeft nader overleg met de provinciale wegbeheerder ertoe geleid dat uitritten op de N284 op dit wegvak niet langer onacceptabel zijn. In het herzien VKA wordt daarom de parallelweg losgelaten, waardoor uitritten uitkomen op de N284. Om de veiligheid te vergroten wordt een snelheidsregime voorgesteld van 50 km/u en wordt een vrijliggend snelfietspad aan de zuidzijde ingepast.

### 4. Behoud rotonde Reusel

Vanwege de parallelweg en de daarover lopende snelfietsroute is in het VKA uit 2020 gekozen voor een met verkeerslichten geregeld kruispunt (VRI), omdat de snelle fietsroute aan de noordzijde van de N284 lag en dit de drukste poot van de rotonde is. Op deze manier zouden de fietsers relatief veilig over kunnen steken. Bovendien was door dat fietspad een bypass moeilijk veilig in te passen. Desondanks blijft een rotonde altijd de veiligste kruispunt oplossing voor zowel auto- als fietsverkeer (conform verschillende onderzoeken van kennisinstituut CROW). Na onderzoek is gebleken dat de VRI op deze locatie niet in te passen i.v.m. de benodigde opstelstroken en lengte daarvan en de aanwezige uitritten van de percelen. Bovendien leert een toets op de capaciteit die de rotonde kan bieden dat deze tot en met 2035 voldoet en met een bypass op de richting oost-noord voldoet deze tot ruim voorbij 2040. Daarom wordt in het herziene VKA alsnog gekozen voor het behoud van de rotonde met nieuw te realiseren bypass aan de noord-oost zijde. De fietsroute wordt verplaatst naar de zuidzijde en voorzien van een dubbelzijdige oversteek voor fietsers aan de zuidzijde (Hamelendijk), waarbij de fietsers voorrang krijgen. Dit heeft minder ruimtelijke impact dan een VRI, is verkeersveiliger, biedt voldoende oplossend vermogen voor de doorstroming, is duurzamer (capaciteit en technische staat van de rotonde is nog relatief goed) en bespaart kosten.



Afbeelding 3: schematische weergave van de rotonde bij Reusel (daadwerkelijke ontwerp kan afwijken)

5. Nieuwe aansluiting bedrijventerreinen

Een maatregel die niet ter discussie heeft gestaan is de nieuwe aansluiting richting de bedrijventerreinen Kleine Hoeven en De Sleutel. Deze blijft ook in het herzien VKA als maatregel bestaan. Wel wordt de nieuwe aansluiting geen vierpoot, maar een driepoot vanwege het vervallen van de parallelweg. Bovendien wordt een fietsoversteek ingevoegd.

6. Verbinding fietsers Reusel Nieuwe aansluiting – Bleijenhoek

Dit is een aanvullende maatregel op het VKA uit 2020. Hoewel de snelfietsroute naar de zuidzijde is verplaatst, zullen fietsers uit Reusel met als bestemming de middelbare school in Bladel, toch naar de noordzijde van de N284 moeten komen. De natuurlijke route blijkt, zeker op de weg terug van school naar Reusel, via het centrum van Bladel te zijn en komen fietsers uit bij het kruispunt Bleijenhoek. Vanwege de drukte bij kruispunt Raambrug en om tegemoet te komen aan de voorkeursroute van de schoolgaande jeugd uit Reusel wordt een oversteek gecreëerd bij de nieuwe aansluiting Kleine Hoeven/De Sleutel. Bovendien wordt een tweerichtingen fietsverbinding vanaf de nieuwe aansluiting naar kruispunt Bleijenhoek gerealiseerd. Op dit laatste kruispunt komt een VRI (gekoppeld aan de VRI Raambrug) om de veiligheid van de fietser beter te kunnen garanderen.

### **Bladel**

7. Robuust kruispunt Raambrug

Als tweede bepalende knelpunt in de doorstroming blijkt het kruispunt Castersedijk uit een doorrekening het kruispunt Raambrug ook slecht te functioneren waar het de doorstroming betreft. Hoewel maatregelen genomen worden om de belasting van de VRI te beperken door schoolgaande fietsers uit Reusel de mogelijkheid te geven over te steken bij de nieuwe aansluiting op het bedrijventerrein, blijkt ten opzichte van het VKA uit 2020 een extra rechtdoor strook op de N284 nodig om de doorstroming richting de toekomst te garanderen.

8. Fietstunnel Europalaan

De tunnel bij de Europalaan in Bladel is onderdeel van de volledige planuitwerking van de gebiedsontwikkeling de Egyptische Poort aan de zuidzijde van de N284, met sportvelden, zwembad en woningbouw. Dit is in de eerdere planvormingsfase aanleiding geweest om de tunnel Europalaan in het VKA uit 2020 op te nemen, omdat hiermee het kruispunt zou kunnen worden ontlast. Bij nadere bestudering van de fietsstructuur blijkt dat deze tunnel echter slechts een beperkte bijdrage levert aan de projectdoelstellingen van de N284. Vanwege de relatief lage aantallen fietsers (ca. 600 per etmaal), het feit dat alsnog een maaiveldoversteek gerealiseerd moet worden t.b.v. de OV-gebruiker en de hoge kosten waardoor andere maatregelen zouden komen te vervallen, ontbreekt vanuit het project gezien de noodzaak voor de tunnel.

Echter, gezien de meerwaarde van de fietstunnel voor het plan Egyptische Poort heeft de gemeente Bladel aangegeven te overwegen om de helft van de tunnel te financieren, onder de voorwaarde dat de andere helft zou worden gefinancierd uit het project. De Stuurgroep heeft besloten om deze alsnog onderdeel te laten zijn van de plannen en dit budgettaire voor de helft in te passen. Dit zou heeft tot gevolg dat het kruispunt Europalaan minder grootschalig wordt aangepakt en geen capaciteitsuitbreiding krijgt. Vanwege het scheiden van overstekend fietsverkeer dat de tunnel neemt, is het vervallen hiervan acceptabel. Definitieve besluitvorming over de aanvullende financiering voor de fietstunnel ligt bij de gemeenteraad van Bladel. Wanneer de gemeenteraad afziet van deze toevoeging, wordt teruggevalen op de variant zonder fietstunnel bij de Europalaan.

9. Afsluiten koude oversteek

Om de verkeersveiligheid te verbeteren wordt de koude oversteek De Uitgang afgesloten. Waar in het VKA uit 2020 gekozen was om via een recreatief fietspad alsnog een fietsverbinding te creëren, is dat met eenzelfde resultaat, in het herzien VKA niet nodig omdat de snelfietsroute aan de zuidzijde komt te liggen.

10. Verkeersveilige maaiveldoversteek Lange Trekken

Om het kruispunt Castersedijk te ontlasten is in het VKA uit 2020 gekozen voor een fietstunnel bij Lange Trekken, zodat schoolgaande fietsers niet langer het kruispunt zouden belasten. Uit doorrekening blijkt echter dat de VRI bij Lange Trekken voldoende afwikkelcapaciteit heeft om zowel voor het autoverkeer als voor de fietser een goede doorstroming te kunnen garanderen, met twee keer een oversteekmogelijkheid per vri-cyclus, met voldoende verkeersveiligheid, zodat een fietstunnel in het herzien VKA geen onderdeel meer is. Wel wordt het kruispunt veiliger ingericht met een middengeleider, zodat fietsers en voetgangers (t.b.v. nieuwe OV-halte) in twee etappes kunnen oversteken.

### **Hapert**

11. Faunapassage Groote Beerze

Gezien de herinrichting van het beekdal van de Groote Beerze door het Waterschap De Dommel wordt bekeken of de passage van de N284 door dit beekdal ook opgewaardeerd kan worden. Vanuit de provincie en het waterschap heeft men de intentie om budget vrij te maken voor een robuuste fauna- en waterpassage onder de N284 door. Deze passage zal derhalve als ontwerpogave meegenomen worden in de planvorming, maar drukt budgettair niet op het project N284. Dit is dus een maatregel die niet in het VKA uit 2020 zat maar nu toegevoegd wordt in het herzien VKA.

12. Oplossing kruispunt Castersedijk

Het kruispunt Castersedijk – Oude Provincialeweg vormt het grootste knelpunt qua doorstroming en verkeersveiligheid op de N284. Het VKA uit 2020 bood hiervoor slechts deels een oplossing en de inpassing ervan diende nog nader uitgewerkt te worden. Bij het vaststellen van het VKA in 2020 werd er door de gemeenteraad en het college van Bladel dan ook extra aandacht gevraagd om alsnog een (betere) oplossing te vinden voor dit kruispunt. Het ingenieursbureau heeft hiervoor een idee uitgewerkt, dat weliswaar nog verder bestudeerd moet worden en in de omgeving ingepast moet worden. Door middel van een zogenaamde tangent-variant wordt het kruispunt gesplitst in twee T-splitsingen. Hierdoor is er voldoende ruimte voor een geschikte oplossing en kan de doorstroming verbeterd worden voor de auto, het OV en de fiets. Oftewel het herzien VKA biedt een betere oplossing dan het VKA uit 2020. Belangrijke aandachtspunten bij deze oplossing zijn de grondverwerving aan de noordzijde om het in te passen en het tankstation nabij het kruispunt.

13. Capaciteitsuitbreiding VRI De Wijer

Op de Energieweg, bedrijventerrein De Wijer, stropt de VRI in de avondspits significant op. D.m.v. een extra rijstrook voor de linksaffer van het bedrijventerrein af, wordt de doorstroming richting de toekomst verbeterd. Dit is een toevoeging ten opzichte van het VKA uit 2020. Andere ingrepen op dit kruispunt zijn niet nodig.



Naast alle bovengenoemde maatregelen is budget gereserveerd om de aansluitingen in de dorpskernen goed op het gemeentelijke net aan te sluiten. Dit geldt specifiek voor Lange Trekken en Europalaan in Bladel en Wilheminalaan in Reusel.

### 3.2 Vergelijking VKA 2020 en herzien VKA

Om het VKA uit 2020 goed te kunnen vergelijken met het herzien VKA dat is opgesteld zijn in onderstaande tabel de maatregelen per wegvak langs elkaar gezet.

VKA 2020	Herzien VKA 2022
<b>Algemeen</b>	
Breed wegprofiel: nieuwe ligging weg, 6 meter obstakelvrije berm, veel grondverwerving nodig	Geoptimaliseerd wegprofiel: behoud bestaande ligging, 4,5 meter obstakelvrije berm of geleiderail, hergebruik van fundering (duurzamer)
Snelle fietsroute aan de noordzijde en door de woonstraten Boskant - Heeleind	Snelfietsroute aan de zuidzijde, met extra fiets voorziening voor (schoolgaande) fietsers uit Reusel (tussen nieuwe aansluiting en Bleijenhoek)
<b>Reusel</b>	
VRI op kruising met N269	Behoud rotonde (veiliger) met een bypass en dubbelzijdige fietsoversteek in voorrang
Parallelweg De Hoeven	Vervallen parallelweg De Hoeven, bij bebouwingslint snelheidsregime 50 km/u
Nieuwe aansluiting bedrijventerrein	Nieuwe aansluiting bedrijventerrein
<b>Bladel</b>	
Kruispunt Raambrug: voldoet onvoldoende t.b.v. de verbetering van de doorstroming	Opgewaardeerd kruispunt Raambrug: door snelfietsroute aan zuidzijde ontstaat ruimte voor extra rijstrook t.b.v. doorstroming
Fietstunnel Europalaan	Fietstunnel Europalaan (bij extra bijdrage Bladel) of opwaardering kruispunt Europalaan
Fietstunnel Lange Trekken	Verkeersveilig ingericht VRI-kruispunt met middengeleider en aan westzijde fietsoversteek
<b>Hapert</b>	
	Faunapassage Groote Beerze
Extra rijstroken kruispunt Castersedijk: waren niet goed in te passen in de huidige omgeving	Splitsing kruispunt Castersedijk: twee T-aansluitingen, beter inpasbaar en oplossend vermogen is groter t.b.v. doorstroming en veiligheid
	Capaciteitsuitbreiding kruispunt De Wijer t.b.v. ontsluiting bedrijventerrein

### 3.3 Conclusie o.b.v. projectdoelstellingen

Op basis van de projectdoelstellingen kan de conclusie getrokken worden dat het herzien VKA beter voldoet dan het VKA uit 2020. Met name de doelstelling om de doorstroming van de N284 te verbeteren stond in het VKA uit 2020 onder grote druk, met name bij de kruispunten Castersedijk en Raambrug. Het herzien VKA biedt hiervoor een betere oplossing.

De doelstelling om vertragingen en onveiligheid door landbouwverkeer weg te nemen wordt niet geheel behaald. Er vindt weliswaar geen verslechtering plaats, maar van een verbetering is ook geen sprake. Hetzelfde geldt in feite voor de doelstelling versterken van de kwaliteit van het cultuurlandschap. Tegenover deze twee doelstellingen staat het behalen en verbeteren van de overige projectdoelstellingen. Het herzien VKA biedt daartoe een betere oplossing dan het VKA uit 2020.

#### 4. Vervolg: van pakket op hoofdlijnen tot ontwerp

Het voorliggende herzien VKA betreft een maatregelenpakket op hoofdlijnen. Alle maatregelen dienen nog nader ontworpen en ingepast te worden. Bovendien moeten nog enkele onderzoeken worden verricht en krijgt ook de omgeving de kans om invloed uit te oefenen op het uiteindelijke ontwerp. Dit betekent echter ook dat bijvoorbeeld OV-haltes nog niet accuraat zijn ingetekend hoewel deze wel worden ingepast in het ontwerp. Het nu te nemen besluit gaat om de 'hoofdbrokken', medio 2023 wordt het uiteindelijke ontwerp vastgesteld.

Na vaststelling van het herzien VKA door de Stuurgroep kan het vervolg in gang worden gezet. In eerste instantie zal de omgeving geïnformeerd worden over het herzien VKA. Vervolgens worden ook ontwerpssessies georganiseerd met belanghebbenden. Op deze manier kunnen omwonenden hun inbreng op het uiteindelijke ontwerp leveren. Parallel aan de ontwerpssessies wordt besluitvorming in de gemeenteraden voorbereid over de aanvullende financieringsvraag.

Gelijktijdig zal ook door het ingenieursbureau verder ontworpen worden aan het plan zodat in het voorjaar van 2023 een gedragen en uitgewerkt ontwerp voorligt in de Stuurgroep. Zodra hierop een positief besluit wordt genomen kan het ontwerp omgezet worden in een contract voor de aannemer en worden de ruimtelijke procedures in gang gezet.