

Terugkoppeling N284, rotonde Reusel tot nieuwe aansluiting de Sleutel

Opgehaalde opmerkingen, ideeën, wensen en vragen / Reactie vanuit projectteam

Datum: 25-03-2025

Datum: 27-10-2025

Opgehaald	Terugkoppeling
Er zijn zorgen geuit over de hoge investering die de provincie gaat doen, maar er is weinig vertrouwen of de gewenste impact gehaald gaat worden. Om de doorstroming echt te verbeteren op de rotonde is bijvoorbeeld een tunnel nodig.	Een tunnel bij de rotonde in Reusel is geen onderdeel van het voorkeursalternatief. Uit het verkeerskundig onderzoek blijkt dat de doorstroming en afwikkeling van de rotonde, ook zonder bypass acceptabel is. Dit komt ook mede door de toevoeging van de nieuwe aansluiting De Sleutel, die een deel van het verkeer naar de bedrijventerreinen afwikkelt. Doordat een fietstunnel niet nodig is om de doorstroom en afwikkeling van het verkeer te garanderen, wordt de tunnel bij de rotonde vanuit het oogpunt 'nut en noodzaak' niet meegenomen in het project.
Er bestaan zorgen over doorstroming op de rotonde vanwege: 1. Opstropend verkeer door de vele inritten 2. Twee oversteekpunten voor fietsers (rotonde en bij de Sleutel) 3. Rotonde veranderd "niet genoeg".	Door het verminderen van het aantal inritten op de N284, wordt de doorstroming verbeterd. De fietsoversteken bij de rotonde en kruising de Sleutel hebben invloed op de doorstroming, maar bij elk kruispunt is bewust gekozen voor een balans tussen ruimte, doorstroming en veiligheid. Zowel de rotonde Reusel als de kruising de Sleutel functioneren goed met de fietsoversteken. Ook op de zuidelijke poot van de rotonde blijft de doorstroming goed, ondanks de dubbele fietsoversteek. Naar verwachting zal in de toekomst meer verkeer via de nieuwe aansluiting de Sleutel rijden, waardoor de belasting op de zuidelijke poot verder afneemt. Dit draagt bij aan een goede werking van de rotonde.
Er is nood aan een verzamelplaats voor de scholieren van Pius. Nu staan de scholieren langs de weg en voor Feas. Hierdoor is ook moeilijk het gedrag van fietsers in te schatten, dit zorgt voor gevaarlijke situaties.	Net ten westen van de rotonde Reusel is een verzamelplek voor de fietsers ingetekend.
Er zijn zorgen over opstropend verkeer op de zuidelijke poot van de rotonde, met name afkomstig van en richting bedrijventerrein De Sleutel. Doordat verkeer fietsers voorrang moeten verlenen heeft dit negatieve gevolgen voor de doorstroming.	De doorstroming op de rotonde is goed, ook met de dubbele fietsoversteek op de zuidelijke poot. De nieuwe aansluiting bij de Sleutel zorgt er ook voor dat een deel van het verkeer dat nu de zuidelijke poot van de rotonde gebruikt, in de toekomst zal afnemen.
De bypass wordt door een deel van de aanwezigen als positief ervaren en beter voor de doorstroom.	Het realiseren van de bypass zorgt voor een verbeterde doorstroming. Echter, door de ruimtelijke inpassing en nadelig effect op de veiligheid is ervoor gekozen om de bypass te laten vervallen.
Volgens bewoners is het verplaatsen van de komgrens niet nodig en werkt het niet, omdat mensen zich nu ook al niet aan de snelheid houden.	De inrichting wordt zodanig ontworpen dat gebruikers weten welk gedrag van hen verwacht wordt. De komgrens wordt onder andere verplaatst voor het afremmen van het verkeer. Het heeft ook te maken met de verkeersveiligheid ter plaatse van de inritten die op de N284 zijn aangesloten. Tot slot biedt het de mogelijkheid om fietsers voorrang te geven op de rotonde.
De aanwezigen geven aan dat een tunnel de enige oplossing is om de doorstroming te verbeteren.	Een tunnel bij de rotonde in Reusel is geen onderdeel van het voorkeursalternatief. Uit het verkeerskundig onderzoek blijkt dat de doorstroming en afwikkeling van de rotonde, ook zonder bypass, acceptabel is. Dit komt ook mede door de toevoeging van de nieuwe aansluiting de Sleutel, die een deel van het verkeer naar de bedrijventerreinen afwikkelt. Doordat een fietstunnel niet nodig is om de doorstroom en afwikkeling van het verkeer te garanderen, wordt de tunnel bij de rotonde vanuit het oogpunt 'nut en noodzaak' niet meegenomen in het project.
De fietsoversteek bij de rotonde is onderdeel van knooppuntenroute (nummer 78 naar nummer 91). Er is behoefte aan inzicht in het gebruik van de oversteek (fietstelling) omdat er zorgen zijn over het veelvuldig gebruik van de fietsoversteek en de veiligheid van de fietsers.	De provincie zorgt dat alle officiële oversteekplekken die de N284 kruisen veilig zijn, ongeacht de hoeveelheid gebruikers. Ter hoogte van het Buspad wordt de N284 een 50 km/uur weg en zo wordt deze ook ingericht. De snelheid is laag genoeg om veilig zonder verkeersregeling over te steken. Voor wie liever gefaseerd oversteekt, komt er een aparte oversteek ter hoogte van de kompoort, bij Hoeven 11-13.
Is het mogelijk om de woningen van het Buspad en De Hoeven 5 t/m 11 te ontsluiten via alternatieve weg richting rotonde op de N269?	Het aanleggen van een weg tussen het Buspad en de N269 is geen onderdeel van het project N284.

Terugkoppeling N284, rotonde Reusel tot nieuwe aansluiting de Sleutel

Opgehaalde opmerkingen, ideeën, wensen en vragen / Reactie vanuit projectteam

Datum: 25-03-2025

Datum: 27-10-2025

Opgehaald	Terugkoppeling
Doordat de fietsers voorrang krijgen op de rotonde zijn er zorgen over de doorstroming en veiligheid. Een tunnel zou deze zorgen wegnemen, maar is mogelijk financieel niet haalbaar. Wat een realistische oplossing zou kunnen zijn, is om de fietsers geen voorrang te verlenen op de rotonde.	Een tunnel bij de rotonde in Reusel is geen onderdeel van het voorkeursalternatief. Uit het verkeerskundig onderzoek blijkt dat de doorstroming en afwijking van de rotonde, ook zonder bypass, acceptabel is. Dit komt ook mede door de toevoeging van de nieuwe aansluiting De Sleutel, die een deel van het verkeer naar de bedrijventerreinen afwijkt. Doordat een fietstunnel niet nodig is om de doorstroom en afwijking van het verkeer te garanderen, wordt de tunnel bij de rotonde vanuit het oogpunt 'nut en noodzaak' niet meegenomen in het project.
Er zijn zorgen over de gevolgen van het verplaatsen van de komgrenzen voor de bedrijfsvoering van bedrijven, waaronder het bedrijf aan Buspad 2.	Het verplaatsen van de komgrens heeft geen invloed op de bedrijfsvoering. De verplaatsing heeft uitsluitend verkeerskundige consequenties.
Hoe wordt de 50 km/uur restrictie door het verplaatsen van de komgrens gehandhaafd? Er zijn zorgen over snel optrekkend verkeer en de negatieve gevolgen voor geluid en veiligheid.	Er komt een kompoort /komremmer om het verkeer van 80 naar 50 km/uur af te remmen. De inrichting wordt zodanig ontworpen dat gebruikers weten welk gedrag van hen verwacht wordt. De komgrens wordt onder andere verplaatst voor het afremmen van het verkeer. Het heeft ook te maken met de verkeersveiligheid ter plaatse van de inritten die op de N284 zijn aangesloten. Tot slot biedt het de mogelijkheid om fietsers voorrang te geven op de rotonde.
Er zijn zorgen over het opstropen van het verkeer door de vele opritten op de N284.	Het aantal inritten op de N284 is verminderd, waardoor de doorstroming juist verbeterd.
Graag de grote bomen langs de N284 verwisselen voor dunnere bomen. Door de grote, dikke bomen is er een beperkte zichtlijn bij De Hoeven 13 t/m 17 om de N284 op te rijden	Bij het kappen van bomen dient altijd te worden onderbouwd waarom deze gekapt moeten worden. In het ontwerp moeten we rekening houden met een zekere zichtlijn en op basis daarvan wordt afgewogen of het kappen in dit geval zorgt voor meer veiligheid. Het kappen van bomen en de compensatie worden in het najaar van 2025 bekeken.
De bewoners van De Hoeven 15 parkeren de auto aan de weg. Doordat nummer 15 een tussenwoning betreft heeft deze geen losse oprit waar bewoners de auto kunnen parkeren.	De situatie bij de inrit, en dus de mogelijkheid om hier te parkeren, verandert in de nieuwe situatie niet.
Bewoners van de Hoeven 13 t/m 17 hebben zorgen geuit over het geluidsoverlast van remmend en optrekkend verkeer doordat de komgrens wordt verschoven.	Met betrekking tot geluid wordt er getoetst aan het wettelijk kader. Met ingang van de Omgevingswet wordt er getoetst aan zogeheten geluidproductieplafonds (GPP's). Deze toets heeft op dit moment nog niet plaatsgevonden. Daarom kan op dit moment nog geen antwoord worden gegeven op de vraag of en welke geluidsreducerende maatregelen gerealiseerd gaan worden.
De aanwezigen maken zich zorgen dat het verkeer gaat opstropen als gevolg van de ontsluiting van meerdere opritten op de N284. Aanwezigen opperden het idee om een fietsstraat te maken tussen De Hoeven 5 en 11 en deze te ontsluiten via het Buspad. Na Buspad 5 wordt de fietsstraat doorgezet tot aan de N269. De bewoners van De Hoeven 5 t/m 11 en het Buspad ontsluiten dan allemaal via de N269. Aandachtspunt is wel het vrachtverkeer dat dan over de fietsstraat moet en dat is mogelijk onveilig voor fietsers.	Het aantal inritten op de N284 is verminderd, waardoor de doorstroming juist verbeterd. De ontsluiting van de Hoeven blijft op de N284. Verder wordt het Buspad niet afgesloten van de N284.
Maak de aansluiting van de Sleutel aantrekkelijk zodat de rotonde ontlast wordt. Vrachtverkeer maakt dan hoofdzakelijk gebruik van het nieuwe kruispunt om bedrijventerrein de Sleutel en de Kleine Hoeven te bereiken.	De nieuwe aansluiting van de Sleutel heeft als functie het zorgen voor een betere verkeersafwijking van de bedrijventerreinen. Hierdoor wordt ook de rotonde ontlast.
Verzoek om te onderzoeken of het noordelijk fietspad behouden kan worden.	Het noordelijk fietspad tussen de Hoeven 1a en 19 wordt behouden.

Terugkoppeling N284, rotonde Reusel tot nieuwe aansluiting de Sleutel

Opgehaalde opmerkingen, ideeën, wensen en vragen / Reactie vanuit projectteam

Datum: 25-03-2025

Datum: 27-10-2025

Opgehaald	Terugkoppeling
De oversteek ter hoogte van het Buspad veiliger te maken door mogelijk een zebrapad of stoplicht toepassen	Ter hoogte van het Buspad wordt de N284 een 50 km/uur weg en zo wordt deze ook ingericht. De snelheid is laag genoeg om veilig zonder verkeersregeling over te steken. Voor wie liever gefaseerd oversteekt, komt er een aparte oversteek ter hoogte van de kompoort, bij Hoeven 11-13.
Huidige watergang langs de N284 voert niet goed af. Hierdoor is er ook wateroverlast op het bedrijventerrein, met name bij Savoor 8 en 9.	Het probleem is gemeld bij de gemeente Reusel-De Mierden. Doordat de oorzaak van de wateroverlast niet op de N284 ligt, kan deze hier moeilijk worden opgelost. Op dit deel wordt de weg 50 km/uur en in de banden gezet, waardoor het water dat van de weg komt, wordt opgevangen. Mogelijk heeft dit een positief effect op de wateroverlast.
Graag de in- en uitrit van De Hoeven 4 op de N284 behouden. De inrit wordt 10 à 20 keer per jaar met zwaar transport gebruikt.	De inrit is opgenomen in het ontwerp.
De werking van de rotonde na aanpassing is moeilijk in te beelden, is het mogelijk een simulatie te maken zodat de werking duidelijk wordt?	Om de toekomstige werking van de rotonde Reusel inzichtelijk te maken, is er een simulatie gemaakt van de rotonde. De simulatie is te zien op brabant.nl/N284 .
Zorgen over de drukte op de rotonde met name in de ochtend doordat aan scholieren voorrang verleend moet worden. Hierdoor kan de rotonde niet goed doorstromen.	De doorstroming op de rotonde is goed, ook met de dubbele fietsoversteek op de zuidelijke poot. De nieuwe aansluiting bij de Sleutel zorgt er ook voor dat een deel van het verkeer dat nu de zuidelijke poot van de rotonde gebruikt, in de toekomst zal afnemen.
Voorstel om ter hoogte Wilhelminalaan 1r een fietspad te maken en deze uit te laten komen bij de Hofstede om zo de fietsers van de rotonde af te halen en de doorstroom te verbeteren.	Deze locatie is geen onderdeel van het project N284 en is doorgegeven aan de gemeente Reusel-De Mierden. Daarbij is de doorstroming op de rotonde goed, ook met de dubbele fietsoversteek op de zuidelijke poot. De nieuwe aansluiting bij de Sleutel zorgt er ook voor dat een deel van het verkeer dat nu de zuidelijke poot van de rotonde gebruikt, in de toekomst zal afnemen.