

**Participatieverslag 'kennisgeving voornemen en participatie
N284 Reusel-Hapert'**

Datum

30 juni 2025

Inhoud

Inleiding	2
1.1 Aanleiding van dit participatieverslag kennisgeving voornemen en participatie	2
1.2 Voornemen, opgave en participatietraject: via VKA naar projectbesluit	2
1.3 Informatieavond 4 februari 2025 en participatiemomenten	2
1.4 Kennisgeving en ingediende reacties	3
1.5 Doel en inhoud van dit participatieverslag kennisgeving voornemen en participatie	3
1.6 Terugkoppeling reacties aan indieners	4
2. Inhoud reacties en antwoord Provincie Noord-Brabant	4
2.1 Terugkoppeling reacties aan indieners	4
2.2 Procesmatig antwoord op reacties	25

Inleiding

1.1 Aanleiding van dit participatieverslag kennisgeving voornemen en participatie

De provincie Noord-Brabant heeft het voornemen om de doorstroming, bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving op en rond de provinciale weg N284 tussen Reusel en Hapert te verbeteren. Hiervoor wordt de inrichting van de N284 veranderd door het nemen van een pakket aan maatregelen. Het project is in 2016 gestart inclusief een participatie- en communicatietraject. Inmiddels is de Omgevingswet, op 1 januari 2024, in werking getreden. Om dit pakket aan maatregelen uit te kunnen voeren is een projectbesluit nodig. Via de Kennisgeving voornemen en participatie Projectbesluit herinrichting N284, gepubliceerd op 23 januari 2025, is eenieder uitgenodigd kennis te nemen van het voornemen om de maatregelen uit het Voorkeursalternatief uit te voeren en de wijze van participatie.

1.2 Voornemen, opgave en participatietraject: via VKA naar projectbesluit

Het project herinrichting N284 kent al een lange voorgeschiedenis, startend in 2016. Aan de hand van een probleemanalyse zijn in de periode 2016-2020 meerdere mogelijke oplossingsrichtingen voor de N284 onderzocht en uitgewerkt in een uitgebreid ontwerptraject. Van het doen van alleen onderhoud tot het bouwen van een gedeeltelijk nieuw tracé voor de N284. De omgeving en overheden zijn sindsdien op verschillende manieren betrokken in het ontwerptraject, via meedenksessies, informatieavonden, nieuwsbrieven, maatwerkgesprekken en een projectwebsite met interactieve kaart. Hierbij heeft iedereen aanpassingen en/of mogelijke opmerkingen kunnen aandragen. Dit heeft geresulteerd in een zogeheten 'voorkeursalternatief' (VKA) (te vinden op de projectwebsite van de provincie Noord-Brabant: www.n284.nl). Het VKA beschrijft een pakket aan maatregelen. De maatregelen bestaan uit het realiseren van een veilige inrichting van de weg, het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de kruispunten en veilige fietsroutes.

Het participatietraject heeft inmiddels een vervolg gekregen in de uitwerking van het voorkeursalternatief (via schetsontwerp en voorlopig ontwerp) tot een ruimtelijk ontwerp dat zal worden vastgelegd in een projectbesluit. Het participatietraject bestond uit onder andere informatiebijeenkomsten, mogelijkheden om digitaal en schriftelijk te reageren, diverse meedenksessies en individuele gesprekken met stakeholders. Verder zijn diverse communicatiemiddelen ingezet om de omgeving goed te informeren, zoals een website, nieuwsbrieven, huis-aan-huis-post en nieuwsberichten in lokale kranten. In de komende maanden zullen nog gesprekken en enkele informatieavonden plaatsvinden.

Dit participatietraject geeft mede invulling aan de procedure om te komen tot een projectbesluit voor uitvoering van de maatregelen. Deze procedure is formeel gestart met de publicatie van het voornemen en participatie. Het daarin aangekondigde en (te) doorlopen participatieproces maakt onderdeel uit van de projectbesluitprocedure en de resultaten van deze participatie dienen een plek te krijgen in het projectbesluit.

1.3 Informatieavond 4 februari 2025 en participatiemomenten

Naar aanleiding van de kennisgeving voornemen en participatie heeft op dinsdagavond 4 februari 2025 een informatieavond plaatsgevonden in Bladel. Tijdens de avond is in twee plenaire sessies uitleg gegeven over

de stand van zaken en verder verloop van het project, het voorgenomen voorkeursalternatief en de mogelijkheden om inbreng te leveren op de verdere uitwerking van het ruimtelijk ontwerp en de procedure. Hierna konden mensen bij de thematafels hun vragen stellen en hun reacties op het VKA geven. Er is een groot aantal vragen gesteld over verkeersdoorstroming, geluid, de maatregelen, grondverwerving en het proces. Op de informatieavond konden mensen zich ook inschrijven voor de meedenksessies, nieuwsbrief en input geven op het voornemen de maatregelen uit het Voorkeursalternatief te realiseren.

Eerder, op 27 januari jl, heeft een informatieavond voor de gemeenteraden van de gemeente Bladel en Reusel-De Mierden plaatsgevonden om het project, de kennisgeving en de rol van de gemeenteraden in het project te presenteren. Tijdens deze informatieavond waren raadsleden van beide gemeenten aanwezig en zijn vooral vragen gesteld over de werking van de maatregelen en de keuzen die gemaakt zijn in het voorkeursalternatief.

Sinds 4 februari zijn meerdere stappen in het aangekondigde participatieproces gezet. Met als belangrijkste tussen 11 maart en 3 april de meedenksessies over de zeven ontwerpdelen van het traject N284 waaraan 96 mensen hebben deelgenomen, een daaruit volgende terugkoppelsessie op 30 juni en aparte informatiebijeenkomst over de afsluiting van de Uitgang op 18 maart.

Tevens zijn keukentafelgesprekken gestart met individuele partijen, waaronder bedrijven en eigenaren. Een informatieavond voor de dorpsraden is op 8 april gehouden en een ontbijtsessie met de ondernemersverenigingen (Kempisch Ondernemers Platform, Ondernemersvereniging Bedrijventerreinen Gemeente Bladel en Ondernemers Vereniging Bedrijventerreinen Reusel-De Mierden) en ondernemers op 20 mei. De ontbijtsessie was een aanvullend participatiemoment aangevraagd door de ondernemersverenigingen. Naar aanleiding van de reacties op de kennisgeving en participatie is ook met verschillende eigenaren, verenigingen en ondernemers gesproken.

1.4 Kennisgeving en ingediende reacties

De kennisgeving voornemen en participatie Projectbesluit herinrichting N284 is op 23 januari 2025 gepubliceerd. Met ingang vanaf die datum tot en met 7 maart 2025 konden reacties op het voorgenomen Voorkeursalternatief worden ingediend. Dit kon tijdens de informatieavond, per digitaal e-formulier op de website van de provincie Noord-Brabant, per e-mail of per post. Er zijn 27 reacties binnen gekomen.

1.5 Doel en inhoud van dit participatieverslag kennisgeving voornemen en participatie

Dit participatieverslag is bedoeld voor degenen die een reactie hebben ingediend op het voorgenomen VKA en participatietraject. Zij kunnen zich door het lezen van dit verslag een beeld vormen van de hoofdlijnen van de inspraak in deze fase en van de wijze waarop de provincie de reacties betreft bij het uitwerken van het voorkeursalternatief tot een projectbesluit en de inrichting van het verdere proces daar naartoe. In deze voorliggend participatieverslag geeft provincie Noord-Brabant antwoord op de ingebrachte reacties. In hoofdstuk 2 zijn alle reacties, gerangschikt naar onderwerp of aspect, weergegeven en van een antwoord voorzien.

1.6 Terugkoppeling reacties aan indieners

Iedere indiener ontvangt een schriftelijk antwoord op de gestelde vraag. Deze wordt daarbij ook voorzien van informatie over het vervolgproces. Dit participatieverslag wordt daarnaast gepubliceerd op de projectwebsite, waar deze voor iedereen te raadplegen is.

2. Inhoud reacties en antwoord Provincie Noord-Brabant

2.1 Terugkoppeling reacties aan indieners

Er zijn 27 reacties ingediend op de Kennisgeving, waarvan 23 door particulieren, vier door belangenbehartigers (fietsersbond, twee ondernemersverenigingen, bewonersvereniging). Meerdere reacties betreffen vragen, opmerkingen en suggesties over de voorgenomen maatregelen en hun doelmatigheid of effect. Bij meerdere reacties spelen er vragen rondom het ontwerp. Ook zijn er verzoeken ingediend voor een gesprek. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de reacties op de Kennisgeving en erachter een antwoord van de provincie Noord-Brabant. Uit oogpunt van privacy zijn de namen van de mensen die op persoonlijke titel een reactie hebben ingediend geanonimiseerd.

Nr.	Type indiener	Samenvatting reactie kennisgeving	Reactie provincie Noord-Brabant
1	Belangenbehartiger fietsersbond	Verzoek geen fietspaaltjes op de fietspaden	De fietspaden worden aangelegd in lijn met het beleid van de provincie Noord-Brabant en de CROW publicaties.
2	Belangenbehartiger fietsersbond	Tijdige signalering fietsers bij de VRI's	Fietsers worden middels diverse lussen op verschillende afstanden tot de VRI gedetecteerd.
3	Belangenbehartiger fietsersbond	Verzoek een voldoende breed fietspad te realiseren.	Aan de zuidkant van de N284 wordt een in twee-richtingen-bereden fietspad gerealiseerd. Dit fietspad is onderdeel van een zogeheten "snelfietsroute F67" tussen Reusel en Eersel. Het fietspad wordt tenminste 4 meter breed, uitgezonderd op een aantal puntlocaties waar deze breedte niet haalbaar is vanwege bijvoorbeeld bestaande bebouwing.
4	Belangenbehartiger fietsersbond	Verzoek geen haakse bochten in het fietspad	Bij het ontwerpen van fietspaden zijn vloeiende lijnen het uitgangspunt.
5	Belangenbehartiger fietsersbond	Verzoek om vergevingsgezinde bermen langs de fietsroutes aan te leggen,	De bermen worden veilig ingericht volgens CROW-richtlijnen. Deze sluiten aan bij het verzoek van de Fietsersbond.
6	Belangenbehartiger fietsersbond	Verzoek geruisloze, voldoende stroeve ondergrond fietspad	De fietspaden worden aangelegd in lijn met het beleid van de provincie Noord-Brabant en de CROW-publicaties.

7	Belangenbehartiger fietsersbond	Verzoek kantmarkering aan te brengen op het fietspad.	De fietspaden zullen worden voorzien van kantmarkering.
8	Belangenbehartiger fietsersbond	Verzoek palen met drukknoppen bij de VRI's voor fietsers	De palen bij de VRI's zullen worden voorzien van aanraakschakelaars.
9	Belangenbehartiger fietsersbond	Verzoek aanbrengen wachttijdsignalering voor fietsers bij de VRI's	De verkeerslichten zullen worden voorzien van wachttijdsignalering.
10	Belangenbehartiger fietsersbond	Fietsers in de voorrang bij plaatsen zonder VRI.	De voorrang voor fietsers wordt gerealiseerd in lijn met wet- en regelgeving rondom voorrang. Het is de bedoeling ter hoogte van Reusel de komgrens te verplaatsen, waardoor de rotonde binnen de bebouwde kom komt te liggen. Fietsers krijgen dan voorrang op de rotonde.
11	Belangenbehartiger fietsersbond	Verzoek voor een maatregelen om wortelopdruk bij fietspaden te voorkomen.	Deze opmerking wordt bekeken bij de verdere uitwerking van het ontwerp.
12	Belangenbehartiger fietsersbond	Verzoek aanbrengen schuine, overrijdbare opsluitbanden bij de fietspaden.	Deze wens wordt meegenomen in het ontwerpproces. Daar waar het nodig is om een opsluitband toe te passen en er een 'overrijdbare' (schuine) opsluitband toegepast kan worden, wordt deze toegepast.
13	Belangenbehartiger fietsersbond	Verzoek een asmarkering aan te brengen op het fietspad.	Het fietspad wordt in twee-richting bereden en krijgt een asmarkering.
14	Belangenbehartiger OVBRM Privépersoon	Indiener benoemt als zorg dat het toevoegen van een extra kruispunt bij de Castersedijk gaat zorgen dat verkeer opstroopt.	De doorstroming op dit kruispunt wordt verbeterd door de zogeheten 'tangentaansluiting'. Dit houdt in dat het bestaande kruispunt met vier poten wordt 'opgesplitst' in twee kruispunten met elk drie poten. Uit de analyse van de verkeersafwikkeling van deze oplossing, blijkt dat met deze maatregel de doelstelling 'verbeteren doorstroming' wordt bereikt. Zie voor meer informatie het verkeerskundig rapport, het rapport is vanaf 4 juli in te zien op N284.nl . Er is ook een simulatie gemaakt om de werking van de nieuwe kruising toe te lichten.
15	Belangenbehartiger OVBRM	Minimaliseer oversteekplaatsen ten behoeve van verkeersveiligheid en doorstroming.	De snelfietsroute wordt gescheiden aangelegd van ander verkeer. Met uitzondering bij de Castersedijk waar het idee is een klein stukje fietsstraat te realiseren om een aantal woningen

		Fietsverkeer maximaal scheiden van de N284.	te ontsluiten. Het aantal conflictpunten met ander verkeer wordt daar waar mogelijk weggenomen.
16	Belangenbehartiger OVBRM	Afsluiten Denestraat voor gemotoriseerd verkeer. Sluit de straat voor gemotoriseerd verkeer af, openstellen bij calamiteiten en voor fietsers.	De suggestie om de Denestraat af te sluiten, valt buiten de projectgrenzen van het project N284. De Denestraat betreft een gemeentelijke weg. De overweging deze straat af te sluiten is dan ook aan de gemeente Reusel-De Mierden. De suggestie wordt daarom gedeeld met de gemeente Reusel-De Mierden met het verzoek richting stakeholder een reactie te formuleren.
17	Belangenbehartiger OVBRM	Fietsroute naar bedrijventerrein Kleine Hoeven en De Sleutel. Creëer een nieuwe fietsroute naar de bedrijventerreinen, los van de N284.	De suggestie voor een andere fietsroute valt buiten de projectgrenzen van het project N284. Het realiseren van een dergelijke alternatieve route zal dan ook niet verder meegenomen worden in de uitwerkingen van het project N284. De alternatieve fietsroute ligt binnen het grondgebied van gemeente Reusel-De Mierden. De suggestie wordt daarom gedeeld met deze gemeente met het verzoek richting stakeholder een reactie te formuleren.
18	Belangenbehartiger OVBRM	Nieuwe fietsroute naar Kleine Hoeven en De Sleutel, Realiseer een alternatief om fietsverkeer bij de rotonde te vermijden.	De suggestie voor een andere fietsroute, om zo fietsverkeer bij de rotonde te verminderen, valt buiten de projectgrenzen van het project N284. Het realiseren van een dergelijke alternatieve route zal dan ook niet verder worden meegenomen in de uitwerkingen. De alternatieve fietsroute ligt binnen het grondgebied van gemeente Reusel-De Mierden. De suggestie wordt daarom gedeeld met deze gemeente met het verzoek richting stakeholder een reactie te formuleren.
19	Belangenbehartiger OVBRM	Realiseer een fietsverbinding naar het bedrijventerrein De Sleutel door de tunnel te verbinden met Berschotten.	De tunnel bij de Europalaan verbindt de ontwikkeling 'Egyptische poort' met de fietsroute. Eventuele route vanuit de tunnel naar Berschotten is geen onderdeel van het project N284.

20	Belangenbehartiger OVBRM	HOV-halte N284. Faciliteer een betere toegang voor OV-gebruikers.	De locaties van de bushaltes aan de N284 komen uit de ov-studie van de Kempen. Hiermee wordt de ov-verbinding naar Hapert, Bladel en Reusel verbeterd. Doordat de maatregelen de doorstroom op de N284 verbeteren, wordt het aantrekkelijker voor mensen om het OV te gebruiken. Uiteraard ligt de keuze bij de gebruiker.
21	Belangenbehartiger OVBRM	Maak de rotonde volledig fietsvrij door een tunnel te plaatsen bij de rotonde. Geplande voorrangsoversteek voor fietsers zal zorgen voor opstoppen op rotonde.	Een tunnel bij de rotonde in Reusel is geen onderdeel van het voorkeursalternatief. Daarbij is de ontwerpogave rondom de rotonde Reusel-De Mierden en De Hoeven is erg complex gebleken. Er is meer tijd nodig om het ontwerp goed te kunnen uitwerken. In het najaar kunnen we meer duidelijkheid bieden.
22	Belangenbehartiger OVBRM	Realiseer een fietstunnel bij de Europalaan voor een veilige kruising van fietsers.	Een tunnel voor langzaam verkeer bij de Europalaan (fiets en voetgangers) is ook onderdeel van de maatregelen van het voorkeursalternatief.
23	Belangenbehartiger OVBRM	Creëer HOV-lijn over hele traject. Waar niet mogelijk een passeerstrook realiseren.	Een vrij liggende busbaan levert voor het openbaar vervoer nauwelijks reistijdswinst op. De huidige vertragingen bij de kruispunten worden opgelost met diverse maatregelen. Na realisatie van deze maatregelen ontstaan geen wachttijden meer bij de kruispunten. Al het verkeer, waaronder de bus, kan binnen één zogeheten cyclustijd doorrijden. De cyclustijd is de tijd van het begin van groen voor één richting, totdat het weer groen wordt voor diezelfde richting. Aanvullend krijgen de bussen prioriteit ('voorkeursbehandeling') bij de verkeerslichten. Bussen kunnen bij aanrijden, zich inmelden bij het verkeerslicht. Het verkeerslicht zorgt er dan voor dat de bus vervolgens zo soepel mogelijk door kan rijden.
24	Belangenbehartiger OVBRM	Indiener wenst dat ter hoogte van Hoeven 1a t/m 19 een fietsstraat komt met medegebruik voor bestemmingsverkeer van de woningen.	De ontwerpogave rondom de rotonde Reusel-De Mierden en De Hoeven is erg complex gebleken. Er is meer tijd nodig om het ontwerp goed te kunnen uitwerken. In het najaar kunnen we meer duidelijkheid bieden.

25	Belangenbehartiger OVBRM	Indiener benoemt dat extra financiering mogelijk is via het project 'Beethoven' en dat dat ruimte biedt om het project op te schalen naar meer toekomstbestendig niveau.	Er is geen extra financiering mogelijk vanuit de middelen uit de zogeheten "Beethovendeal". Deze middelen worden via de regio (Metropool Regio Eindhoven) toebedeeld aan opgaven/projecten in deze regio. Dit gebeurt via een afstemmingsproces, waarbij gemeenten in goed overleg en in afstemming met de provincie bepalen naar welke opgaven/projecten de middelen gaan. Inmiddels zijn de beschikbare middelen in hoofdlijnen verdeeld. Los van financieringsmogelijkheden staan we achter de gekozen maatregelen voor de N284. De financiering van deze maatregelen is reeds georganiseerd met bijdragen vanuit de provincie Noord-Brabant, gemeente Reusel-De Mierden en gemeente Bladel.
26	Belangenbehartiger OVBRM	Bushalte/hub: Realiseer een bushalte/hub ten behoeve van Kleine Hoeven en handhaaf een HOV-hub in het centrum van Reusel.	Er wordt ter hoogte van de nieuwe aansluiting een bushalte gemaakt voor de bedrijventerreinen De Sleutel en de Kleine Hoeve. Een bushalte op de Kleine Hoeve is geen onderdeel van de reconstructie, maar de wens zal worden gedeeld met de gemeente Reusel-De Mierden.
27	Belangenbehartiger OVBRM	Optimaliseer de bocht op de kruising Postelweg-Bleijendoek voor de fietsstroom van Pius-X, om direct fietsverkeer bij de kruising N284 te vermijden.	De kruising Postelweg-Bleijendoek is in het ontwerp waar nodig geoptimaliseerd om de kruising voor de fietsers, waaronder ook de fietsers vanuit het Pius X college, veiliger en beter te maken zodat de route vanuit de Bleijendoek over de Raamloop voorgezet kan worden. Zo hoeven de fietsers ook niet bij de kruising op de N284 over te steken.
28	Belangenbehartiger OVBRM	Wachtlocatie fietsers Pius-X. Creëer een veilige wachtlocatie voor fietsers met bestemming Pius-X.	Vanuit het project is er ook de wens een verzamelplek te maken. Vanwege de ruimtelijk inpassing is het nog een kleine uitdaging waar deze precies komt te liggen en hoe deze komt uit te zien. In het najaar kunnen we definitief antwoord geven.
29	Belangenbehartiger OVBRM	Realiseer een verbindingsweg tussen Buspad en Witrijt ter ondersteuning van de verkeersdoorstroming vanuit fietsstraat de Hoeven/Buspad.	Zonder het Buspad af te sluiten is dit onlogisch en niet noodzakelijk. Het afsluiten van het Buspad van de N284 is geen onderdeel van het project. Bij het afsluiten van een weg dient gekeken te worden naar een alternatieve route voor de aanwonende en aanliggende bedrijven. In dit

			geval is er geen alternatieve route aanwezig en wordt het Buspad niet van de N284 afgesloten.
30	Belangenbehartiger OVBRM	Sluit het Buspad af van de N284 voor een veiligere verkeersafwikkeling.	Het afsluiten van het Buspad van de N284 is geen onderdeel van het project. Bij het afsluiten van een weg dient gekeken te worden naar een alternatieve route voor de aanwonende en aanliggende bedrijven. In dit geval is er geen alternatieve route aanwezig en wordt het Buspad niet van de N284 afgesloten.
31	Belangenbehartiger OVBRM	Bypass N284 rechtsaf voor autoverkeer. Maak een bypass voor rechtsafslaand autoverkeer voor een efficiëntere verkeersstroom.	De ontwerpogave rondom de rotonde Reusel-De Mierden en De Hoeven is erg complex gebleken. Er is meer tijd nodig om het ontwerp goed te kunnen uitwerken. In het najaar kunnen we meer duidelijkheid bieden.
32	Belangenbehartiger MKB	Indiener vindt dat het in tweerichting bereden fietspad aan de zuidkant de kans op ongelukken verhoogt.	Voor fietsers wordt een in twee-richtingen-bereden fietspad aangelegd met voldoende ruimte om elkaar te kunnen passeren. Het klopt dat verkeersveiligheid grotendeels wordt bepaald door gedrag. Helaas heeft de weginrichting weinig invloed op zaken als uitwaaiëren.
33	Belangenbehartiger MKB	Indiener wenst dat de ondernemers van Hapert goed worden betrokken	MKB Hapert is opgenomen in het stakeholderoverzicht van het project N284 en wordt via het participatieproces betrokken/ uitgenodigd voor bijeenkomsten en dergelijke Met MKB is ook gesproken naar aanleiding van de binnengekomen brief.
34	Belangenbehartiger MKB	Indiener heeft als wens dat er goede omleidingsroutes komen tijdens de uitvoering, om te voorkomen dat dorpen/ondernemers slecht bereikbaar zijn, maar zonder dat er sluipverkeer in de kommen ontstaat.	Deze wens is genoteerd ten behoeve van de volgende fase in het project, waarin nagedacht wordt over de (bouw)fasering en alle tijdelijke verkeersmaatregelen, zoals omleidingen. Bereikbaarheid, veiligheid en voorkomen van hinder/overlast zijn hierbij belangrijke aandachtspunten.
35	Belangenbehartiger MKB	De oplossing 'tangent' is volgens stakeholder ontoereikend (verkeersveiligheid)	Het ontwerp voldoet aan de ontwerprichtlijnen van de CROW. Daarnaast wordt het ontwerp onafhankelijk getoetst op veiligheid tijdens de VVA-audit(s).

36	Belangenbehartiger GBOH	Een snelfietspad is mogelijk gevaarlijk (voor ouderen) vanwege vaak het harder rijden van E - en fatbikes.	Het fietspad dat langs de N284 wordt aangelegd is onderdeel van de snelfietsroute F67. De gebruikers van deze snelfietsroute zullen in de komende jaren niet veel veranderen. Er wordt wel een kleine toename aan verkeer verwacht. Daarbij zijn er ook steeds meer verschillende soorten fietsers. Door het fietspad nu her in te richten, komt er een fietspad dat ruimte biedt voor alle soorten fietsers.
37	Belangenbehartiger GBOH	Open de Diamantweg weer als ontsluitingsweg.	De Diamantweg is geen onderdeel van het project Reconstructie N284. Daarbij is de Diamantweg een gemeentelijke weg dus ligt de keuze bij de gemeente Bladel. Het doel van het project is om de doorstroming op de N284 te verbeteren zodat alternatieve routes niet nodig zijn/aantrekkelijk zijn om te gebruiken.
38	Privépersoon	Indiener staat positief tegenover de dubbele kruising Castersedijk, mits VRI's goed op elkaar worden afgestemd.	De verkeerslichten bij de dubbele T-splitsing (ook wel tangentaansluiting genoemd) worden aan elkaar gekoppeld en op elkaar afgestemd. Zo gaan de kruispunten, als het ware, als één functioneren.
39	Privépersoon	Wij ontvangen graag de stikstofberekeningen en de berekeningen van het toekomstige verkeer op de N284, evenals de verkeersbelasting vanuit Bladel Zuid.	Alle resultaten van onderzoeken of gebruikte data is openbaar te delen. We communiceren deze resultaten proactief via nieuwsbrieven en de projectwebsite. De verkeerskundige rapportage is inmiddels op de projectwebsite geplaatst. De data/informatie wordt vanzelfsprekend ook gebruikt ter onderbouwing van het Projectbesluit.
40	Privépersoon	Indiener staat positief tegenover de geplande fietstunnel bij Egyptische poort.	De aanleg van de fietstunnel bij de Egyptische poort zorgt er inderdaad voor dat de doorstroming op het kruispunt verbetert.
41	Privépersoon	Indiener stelt voor om de sneldienstbussen ter hoogte van het busstation in Bladel aan de N284 te laten halteren, zodat de bussen niet via de verkeerslichten de Europalaan hoeven op te rijden.	De bushaltes komen aan de N284 te liggen. Hierdoor gaan de bussen mee in de verkeersstroom en hoeven geen afslaan bewegingen te maken, waardoor mogelijk verkeer geblokkeerd wordt.

42	Privépersoon	Voorstel verlagen snelheid tussen Egyptische Poort en de Lange Trekken.	De N284 is een gebiedsontsluitingsweg. Hier hoort de (wettelijke) snelheid van 80 km/uur buiten de bebouwde kom en 50 km/uur binnen de bebouwde kom bij. De N284 is vanwege zijn functie als gebiedsontsluitingsweg niet vergelijkbaar met de Turnhoutseweg. Dit is een erftoegangsweg met lagere intensiteiten en daarmee ook een andere inrichting en snelheid.
43	Privépersoon	De bebouwde kom wordt richting het oosten verplaatst in verband met aanpassing maximale snelheid naar 50 km/u, waardoor het perceel van indiener binnen de bebouwde kom komt te liggen. Indiener vraagt zich af of dit ook een verplaatsing van de planologische bebouwde kom betekent.	De N284 is een gebiedsontsluitingsweg. Hier hoort de (wettelijke) snelheid van 80 km/uur buiten de bebouwde kom en 50 km/uur binnen de bebouwde kom bij. Daarom gaan we de komgrens verplaatsen. Dit heeft als tweede voordeel dat de fietsers op de rotonde in de voorrang komen.
44	Privépersoon	Indiener wil geen grond verkopen voor nieuwe inrit bedrijventerrein De Sleutel. Verzoekt de inrit naar het noorden te verschuiven of als geen andere locatie mogelijk is landbouwgrond voor landbouwgrond te ruilen.	Alle onderwerpen rond grondverwerving worden opgepakt met de grondeigenaren.
45	Privépersoon	De ramingen zijn meerdere keren hoger uitgevallen dan eerder gedacht. Wat zijn de huidige kostenramingen voor dit project?	De samenwerkende partijen hebben ongeveer 49,5 miljoen gereserveerd voor de reconstructie van de N284. De budgetreservering is gebaseerd op actuele ramingen inclusief indexreserveringen van de maatregelen uit het Voorkeursalternatief 2024. Het is een gegeven dat in dergelijke ramingen onzekerheidsmarges zitten en dat prijsontwikkelingen in de loop der jaren van invloed zijn. Daar heeft de provincie en gemeente Reusel-De Mierden en Bladel verder geen invloed op.
46	Privépersoon	Indiener wenst geen snelle fietsverbinding via Boskant-Heeleind, maar langs de N284, bij voorkeur de noordzijde.	De snelle fietsverbinding komt langs de N284 te liggen en niet meer door Boskant-Heeleind. De fietsverbinding komt aan de zuidkant te liggen in

			plaats van de noordkant vanwege de beperkte ruimte aan de noordkant.
47	Privépersoon	Zijn er notulen van de inloopavond beschikbaar zijn en waarom deze niet verstrekt worden?	De terugkoppeling van de meedenksessies en de presentatie van de inloopavond zijn te vinden op de projectsite. Er zijn tijdens de inloopavond verschillende vragen gesteld. De vragen en antwoorden hebben we toegevoegd aan de Q&A op de projectwebsite.
48	Privépersoon	Wat zijn de tot nu toe gemaakte kosten met betrekking tot alle voorgaande adviezen voor de N284?	De tot aan de uitvoering te maken kosten betreffen de zogeheten 'planvormings- en engineeringskosten'. Deze maken onderdeel uit van het totaal beschikbare budget voor de Reconstructie van de N284. Het project heeft een taakstellend budget en daarbinnen moet het project gerealiseerd worden. Onze aandacht moet en is erop gericht om voor elke euro zo veel mogelijk waarde toe te voegen aan de N284 en de omgeving.
49	Privépersoon	Binnen de uitwerking van de plannen rondom de N284, te zoeken naar een passende oplossing voor de knelpunten op gebied van verkeersveiligheid en doorstroming op het kruispunt Boskant-Europalaan.	Door de doorstroming op de kruising Europalaan te verbeteren zal ook de doorstroming van de Boskant naar de kruising verbeteren. Doordat het verkeer op de kruising in de toekomst beter afwikkelt, zal het verkeer op aansluitende wegen ook beter afwikkelen. Wat betreft veiligheid zorgen we ervoor dat alle weggebruikers zich veilig kunnen verplaatsen.
50	Privépersoon	Verzoek het veilig en vlot kunnen invoegen vanaf de Castersedijk 6-10a te verbeteren	Door de verbetering van de doorstroom op de kruising en de tangent stropt het verkeer op de Castersedijk niet meer op. Dit biedt aanwonenden meer gelegenheid en een verkeersveiligere situatie bij het oprijden.
51	Privépersoon	Indiener stelt dat van Egyptische Poort naar Bredasebaan een stoplichtvrije afslag gewenst is, zodat verkeer vanuit Reusel direct kan invoegen op de Bredasebaan.	Door het realiseren van een bypass van de Bredasebaan naar de N284 richting Hapert ontstaat een ongeregeld conflictpunt tussen verkeer en de gebruikers van de snelfietsroute. Dit achten we vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet wenselijk.
52	Privépersoon	Indiener stelt dat verkeersveiligheid in het geding is vanwege het gecombineerde auto- en fietsverkeer voor de	Gezien de beperkte ruimte zal ter hoogte van Provincialeweg 89 t/m 97 te maken hoogstwaarschijnlijk een fietsstraat komen. In de inrichting zorgen we ervoor dat de situatie veilig

		deur van indiener. Scholieren fietsen met meerderen naast elkaar wat tot gevaarlijke situaties kan leiden.	blijft voor al het verkeer. De reden dat hier het fietspad aan de zuidkant ligt en dus een fietsstraat gemaakt wordt, is de beperkte ruimte bij deze kruising. Het aantal motorvoertuig- en fietsbewegingen passen ruim binnen de richtlijnen voor de fietsstraat. De inrichting wordt zo vormgeven dat motorvoertuig en fietsers elkaar zo goed als mogelijk kunnen zien en voldoende ruimte beschikbaar is voor beiden. Voor fietsers wordt een in twee-richtingen-bereden fietspad aangelegd met voldoende ruimte om elkaar te kunnen passeren. Het is denkbaar dat meerdere fietsers naast elkaar gaan fietsen en toch de hele breedte van het fietspad wordt 'opgebruikt'. Helaas heeft weginrichting weinig invloed op dit soort gedrag.
53	Privépersoon	Indiener verzoekt om een eigen uitrit van zijn woonadres naar de N284.	Het adres, genoemd in de reactie, heeft al een ontsluiting op de gemeentelijke weg. Het is dan niet mogelijk een uitrit op de provinciale weg te verkrijgen.
54	Privépersoon	Verder zien wij zelden snelle fietsen voorbijgaan vanuit Reusel en Bladel, dus wellicht is een snel fietspad vanaf Hapert gewenst.	Het is de ambitie om een goede fietsverbinding ('snelfietspad') aan te leggen vanaf Reusel tot aan het stedelijk gebied van Eindhoven. In het najaar van 2023 hebben de gemeente Bergeijk, Bladel, Eersel, Reusel-De Mierden, Veldhoven en de provincie Noord-Brabant over de aanleg van dit fietspad afspraken gemaakt. Een klein deel van het traject (van Reusel tot en met Hapert) wordt opgepakt binnen het project Reconstructie N284. De overige delen worden via andere projecten gerealiseerd. Zie voor meer informatie: https://sjees.nl/nl/snelfietsroutes/f67
55	Privépersoon	Indiener stelt dat het afsluiten van de Uitgang leidt tot 5 km omrijden ten opzichte van de huidige situatie.	Het projectteam is zich bewust van de lengte van de alternatieve routes bij het afsluiten van de Uitgang. Echter het saneren van koude oversteken is provinciaal beleid en dus ook een van de maatregelen in dit project. Koude oversteken worden afgesloten door de verkeersonveilige situaties die vaak met dit soort oversteken gepaard gaan.

56	Privépersoon	Indiener vreest dat de externe veiligheidssituatie verslechtert vanwege bypass nabij woning. Risico op ongelukken nabij woning neemt toe.	Het effect van de bypass op de omliggende percelen en de eigenaren wordt opgepakt met de eigenaren van de percelen.
		Indiener stelt dat de dubbele ontsluiting van woning en bedrijf (kwekerij) verdwijnt vanwege geplande rotonde met bypass. Dit heeft gevolgen voor bedrijfsvoering en verkeersveiligheid, indiener wenst geen herinrichting en beide bestaande inritten te behouden of een vergelijkbaar alternatief.	
		Indiener vreest voor constructieve schade en veiligheid van bouwwerken door trillingen en vraagt dit nader te onderzoeken.	
		Indiener vreest voor een verminderd woon- en leefklimaat door meer geluid en trillingen in woning en mantelzorgwoning, vanwege bypass nabij de woning. Wenst mitigerende maatregelen of wijziging ontwerp.	
		Vanwege de bypass wijzigt situatie voor waterberging. Indiener vreest voor overlast door lagergelegen perceel dan de N284 en verzoekt te voorzien in voldoende waterbergingscapaciteit.	
57	Privépersoon	Indiener vindt de voorziene extra rijstrook ter hoogte van bedrijventerrein Hapert een goede maatregel.	Het kruispunt t.h.v. bedrijventerrein Hapert krijgt een extra rijstrook in de vorm van een extra linksaffer richting de A67.

58	Privépersoon	Indiener wil een alternatieve fietsroute, zodat er geen fietsers tussen Bladel en Hapert langs de N284 gaan.	Het realiseren van een snelfietspad langs de N-weg heeft verschillende voordelen ten opzichte van de alternatieve fietsroutes langs het tracé. Deze voordelen hebben onder andere betrekking op de bereikbaarheid, veiligheid, toegankelijkheid. Een snelfietsroute langs de N-weg biedt een directe route tussen dorpen en steden wat de reistijd verkort en efficiëntie verhoogt. Snelfietspaden worden namelijk aangelegd met de gedachte om conflicten met ander verkeer te minimaliseren. Verder heeft een snelfietspad parallel aan de N-weg het voordeel dat deze toegankelijker zijn voor hulpdiensten in geval van nood, in vergelijking met paden door bossen, wat stakeholder voorstelt, die moeilijker bereikbaar zijn.
59	Privépersoon	Indiener is van mening dat de kennisgeving rijkelijk laat is gepubliceerd op 13 februari na 24 januari	Het signaal dat de Kennisgeving later is gepubliceerd dan vooraf is aangekondigd, herkennen we niet. De Kennisgeving Voornemen en Participatie is gepubliceerd op 23 januari, in het Provinciaal blad jaargang 2025, nummer 967 (www.officielebekendmakingen.nl).
60	Privépersoon	Stakeholder benoemt als zorgpunt de verkeersveiligheid voor grote groepen (schoolgaande) fietsers.	Het verbeteren van de verkeersveiligheid is één van de doelen van het project. Er is daarbij speciale aandacht voor de fietsers. In het voortraject is in beeld gebracht welk routes door scholieren met name worden genomen. De fietsstructuur binnen de projectgrenzen is daarop afgestemd. Op alle kruisingen kunnen fietsers met behulp van verkeerslichten veilig oversteken. Omdat de doorstroming op de kruispunten verbeterd, hoeven fietsers ook minder lang te wachten. Speciaal voor scholieren wordt vanuit Reusel aan de noordkant een fietspad gefaciliteerd. Bij de Lange trekken zit de fietsoversteek 2x in de cyclus dat betekent dat de fietsers vaker de kans hebben om over te steken.

61	Privépersoon	Stakeholder benoemt als zorgpunt de verkeersveiligheid vanuit de Oude Provincialeweg (83-97).	Het verbeteren van de verkeersveiligheid voor het verkeer vanuit de Oude Provincialeweg is een ontwerpuitdaging. Er is op deze locatie slechts beperkt ruimte beschikbaar voor maatregelen. De verwachting is dat kleine optimalisaties gerealiseerd kunnen worden en daardoor enige verbetering ontstaat.
62	Privépersoon	Indiener stelt de vraag hoe de kruising bij de Castersedijk er precies uit komt te zien. Er zijn eerdere schetsen gemaakt van de tangentaansluiting maar die is nog onduidelijk weergegeven op het VKA.	Hoe de tangentaansluiting bij de Castersedijk er precies uit komt te zien, kunnen we op dit moment nog niet zeggen. Momenteel zitten we midden in het ontwerpproces en worden de maatregelen, uit het Voorkeursalternatief, uitgewerkt. Op de projectwebsite is inmiddels het schetsontwerp van de tangentaansluiting te vinden. Deze geeft al een vrij goede indicatie van hoe de tangentaansluiting eruit komt te zien, maar word aankomende maanden in nog meer detail uitgewerkt.
63	Privépersoon	Indiener wil een busstation voor lijn 19 op de Oude Provinciale weg.	In de huidige situatie is al een bushalte op deze locatie.
64	Privépersoon	Indiener verzoekt om aandacht voor de onoverzichtelijke verkeerssituatie bij de Muggenhool/Bredasebaan/N284, waar het fietspad kruist met het Muggenhool.	In het huidige ontwerp wordt het snelfietspad gescheiden van de parallelweg Muggenhool. Dit betekent dat het fietsverkeer op het snelfietspad zit en niet meer over de ventweg Muggenhool gaat. Hierdoor kruist het verkeer op het snelfietspad niet met het verkeer op de Muggenhool.
65	Privépersoon	Indiener wenst in plaats van de tangentaansluiting dat er twee rijstroken in oostelijke en westelijke richting van de Castersedijk worden aangelegd.	In het ontwerp worden in oostelijke en westelijke richting 2 rijstroken recht door gemaakt om de capaciteit op het kruispunt te vergroten. Deze worden later weer samengevoegd tot één rijbaan. Alleen de aanleg van twee rijstroken recht door is echter niet voldoende om de doorstroming naar de toekomst toe te waarborgen. Daarom wordt aanvullend het kruispunt 'opgesplitst' in twee T-splitsingen (tangentaansluiting).
66	Privépersoon	Indiener dringt erop aan om de toegang tot landbouwpercelen ter hoogte van de Lange Trekken	In het ontwerp wordt rekening gehouden met de bereikbaarheid van de percelen. Op dit moment wordt nog gekeken hoe de bereikbaarheid van de

		te garanderen in de nieuwe situatie.	percelen veilig ingericht kan worden. In het najaar hebben we meer duidelijkheid.
67	Privépersoon	Indiener wil een bushalte voor lijn 319 ter hoogte van de straat 'Lemel'.	In het voorkeursalternatief worden de volgende bushalte locaties meegenomen: kruising de Wijer, kruising Lange Trekken, Kruising Europalaan en bij de nieuwe aansluiting van de Sleutel. De locatie van deze halten zijn afgestemd met de gemeente Reusel-De Mierden, gemeente Bladel en met Hermes, de busvervoerder. Er is gekozen voor deze locaties om te zorgen voor een goede spreiding van de halten langs de N284, om de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen de Sleutel, de Kleine Hoeven, bedrijventerrein Hapert als ook het Pius-X-College te verbeteren en is gekeken naar waar bushalten goed in te passen zijn.
68	Privépersoon	Wordt er bij de ontwerpen van de N284 voldaan aan de wettelijke regels en berekeningen, waaronder Wegrecht en de richtlijnen van C.R.O.W.?	Ja, er wordt voldaan aan wet- en regelgeving als ook aan landelijke richtlijnen van het CROW. Waar het niet mogelijk is om aan richtlijnen te voldoen, wordt gemotiveerd afgeweken.
69	Privépersoon	Indiener wil een groenzone langs de N284 zonder fietsers.	Langs de N284 is onvoldoende ruimte om langs de weg een groenstrook aan te leggen. Op dit moment wordt er een landschappelijk inpassingsplan gemaakt. Hieruit komen mogelijk nog maatregelen voor het aanleggen van groen rond de N284. In het najaar kunnen we hier meer duidelijkheid over geven.
70	Privépersoon	Stakeholder vraagt of bij de rotonde van Reusel ook een bypass aan de zuidzijde (Hamelendijk / Weijereind) gerealiseerd kan worden.	Uit de verkeerskundige berekeningen blijkt een extra bypass richting de Hamelendijk niet nodig is om het verkeer op de rotonde goed te kunnen afwikkelen. Het aanleggen van de aansluiting van de Sleutel zorgt er ook voor dat een deel van het verkeer dat nu via de rotonde rijdt, in de toekomst via de nieuwe aansluiting kan rijden. De rotonde wordt daardoor minder belast.

71	Privépersoon	Voorstel om fietspad van Reusel naar Bladel aan noordzijde N284 aan te leggen.	Vanwege de beperkte ruimte aan de noordkant van de N284 is ervoor gekozen de snelfietsroute aan de zuidkant te leggen. Vanaf de nieuwe aansluiting bij de Sleutel naar de Bleijenhoek wordt aan de noordkant een extra tweerichtings fietspad aangelegd voor onder andere het fietsverkeer van en naar het Pius X college.
72	Privépersoon	Bij de definitieve afsluiting van De Uitgang moet men gebruikmaken van een alternatieve ontsluitingsroute, waardoor de weg Klein Terkooijen nog meer belast zal worden, vooral door het sluipverkeer tijdens de spitsuren. Deze weg is momenteel in slechte staat en erg smal, waardoor men vaak in de berm of op een inrit moet uitwijken bij het passeren van tegenliggers.	Vanwege de zorgen van bewoners over de afsluiting van de Uitgang en de impact die dit heeft voor de alternatieve routes, is aanvullend onderzoek gedaan naar het gebruik van De Uitgang. Dit onderzoek helpt in het verkrijgen van meer inzicht in hoe alternatieve routes worden belast en of hier aanvullende maatregelen nodig zijn. Deze resultaten worden ook met gemeente Bladel, als wegbeheerder van onder andere Klein Terkooijen besproken.
73	Privépersoon	Indiener vraagt hoe de aansluiting voor fietsers vanuit de nieuwe fiets- en voetgangerstunnel wordt uitgevoerd, zodat een verkeersveilige oversteek is gegarandeerd van de Europalaan richting centrum en in relatie tot de oversteek Europalaan-Boskant.	Voor de fietsers wordt op de kruising met de Europalaan een geregelde oversteek voorzien. Dit biedt de fietsers een veilige locatie om over te steken in beide richtingen (naar de Boskant maar ook vanuit de Boskant naar de nieuwe tunnel). Correct gedrag kunnen we proberen te stimuleren met een logische inrichting van de openbare ruimte. Het afdwingen van correct gedrag kunnen we niet.
74	Privépersoon	Indiener geeft aan dat het e-formulier een onvriendelijk klein lettertype heeft voor leesbaarheid op de mobiele telefoon	Het e-formulier is in de basis gemaakt om te gebruiken via een computer of tablet, dit kan verklaren waarom het lettertype zo klein is.
75	Privépersoon	Bij de nadere uitwerking van de plannen voor de N284 de participatie goed en tijdig te organiseren.	Voor het project N284 zijn er verschillende momenten om te participeren gepland. De meedenksessies hebben in maart en april 2025 plaatsgevonden, en in februari was een eerste informatieavond. Er zal nog een informatieavond volgen. Daarbij zijn ook belangenverenigingen,

			bedrijven, dorpsraden, gemeente raden en verschillende particulieren apart betrokken.
76	Privépersoon	Indiener stelt dat het onduidelijk is of het traject Castersedijk-tunnel Woenseldreef ook de broodnodige 80%-geluidsreducerende asfaltlaag krijgt.	Met betrekking tot geluid wordt er getoetst aan het wettelijk kader. Met ingang van de Omgevingswet wordt er getoetst aan zogeheten geluidproductieplafonds (GPP's). De provincie Noord-Brabant heeft de GPP's inmiddels in concept vastgesteld en stelt deze eind 2025 definitief vast. Het project N284 wordt getoetst aan deze GPP's. Deze toets heeft op dit moment nog niet plaatsgevonden. Daarom kan op dit moment nog geen antwoord gegeven worden op of en welke geluidsreducerende maatregelen gerealiseerd gaan of moeten worden.
77	Belangenbehartiger MKB en GBOH	Indiener benoemt als mogelijkheid het aansluiten van de woningbouw Hapert-West op het kruispunt Lange Trekken. Op die manier hoeft (bouw)verkeer naar 'Hapert- West' niet door het dorp Hapert heen.	Bij de ontwikkeling van nieuwe woningen moet door de ontwikkelaar aangetoond worden dat de woningen adequaat worden ontsloten. Het is op dit moment nog niet duidelijk hoe alle woningbouwontwikkelingen precies ontsloten gaan worden. De gemeente Bladel is medeverantwoordelijk voor het ontsluiten van de woningbouwplannen. Doordat de plannen nog niet uitgewerkt zijn, kan dit niet meegenomen worden in het ontwerp van de N284 en ligt dit dus buiten de projectgrens.
78	Belangenbehartiger MKB en GBOH	Indiener benoemt als zorg dat de intelligente verkeerslichten niet goed werken als de weg te druk is.	Er worden intelligente verkeerslichten gerealiseerd, omdat deze beter werken dan traditionele verkeerslichten. iVRI's regelen het verkeer op basis van actuele verkeersinformatie, in plaats van een vaste cyclus af te draaien. Zo wordt een zo optimaal mogelijke verkeersafwikkeling bereikt. Ook maken intelligente verkeerslichten het mogelijk om bijvoorbeeld hulpdiensten of openbaar vervoer prioriteit te geven. Het toevoegen van een extra aansluiting ter hoogte van de Sleutel beperkt de doorstroming op de N284 verder niet. De aansluiting draagt bij aan een adequate en vlotte ontsluiting van de bedrijventerreinen, waardoor de wachttijden/wachtrijen verminderen.

79	Belangenbehartiger MKB en GBOH	Indiener maakt zich zorgen over de verkeersveiligheid van fietsers tijdens het oversteken van de N284 en vindt het onbegrijpelijk dat er geen tunnel komt bij de Lange Trekken.	Fietsers kunnen de N284 op diverse plaatsen oversteken bij de kruispunten, die met verkeerslichten worden geregeld. Fietsers krijgen een eigen, conflictvrije groenfase. Dit betekent dat zij kunnen oversteken zonder dat zij het pad kruisen van ander verkeer, wat veilig oversteken borgt. Dit geldt ook voor de locatie Lange Trekken. Hier komt in de nieuwe situatie ook een middengeleider, waardoor zowel fietsers als voetgangers de oversteek in twee etappes kunnen maken.
80	Belangenbehartiger MKB en GBOH	Indiener ziet als oplossing een verdiepte ligging van de N284 (tunnel) voor met daarboven de afwikkeling van lokaalverkeer, bijvoorbeeld in de vorm van een rotonde.	Uit de verkeersanalyses blijkt dat een dergelijke ingrijpende maatregel niet nodig is voor een goede doorstroming. Daarom wordt een verdiepte ligging/ ongelijkvloerse kruising niet verder onderzocht.
81	Belangenbehartiger MKB en GBOH	Het verleggen van de dorpsgrens en eerder de 50 km zone invoeren lijkt alleen maar de filevorming te bevorderen.	Het verplaatsen van de komgrens en daarmee ook verlagen van de snelheid ter hoogte van Hoeve nr. 1a tot nr. 11 wordt gedaan voor een veiliger ontsluiting van de aangelegen woningen. De snelheid wordt over een zeer beperkte lengte van ca. 275 meter verlaagd. Dit heeft geen invloed op de reistijd van het gehele traject en vergroot ook niet de kans op filevorming.
82	Belangenbehartiger MKB en GBOH	Indiener geeft aan dat er geen busbaan komt en de verwachting te hebben dat de gewenste versnelling van het openbaar vervoer niet wordt bevorderd.	Langs de N284 tussen Reusel en Hapert komen vier haltelocaties, namelijk nabij de kruispunten met de Sleutel (nieuwe aansluiting), de Europlaan, de Lange Trekken en bij de Wijer. Voor een exacte aanduiding van de locaties verwijzen we naar het ontwerp. Een vrij liggende busbaan levert voor het openbaar vervoer nauwelijks reistijdwinst op. De huidige vertragingen bij de kruispunten worden opgelost met diverse maatregelen. Na realisatie van deze maatregelen ontstaan geen wachttijden meer bij de kruispunten. Al het verkeer, waaronder de bus, kan binnen één zogeheten cyclustijd doorrijden. De cyclustijd is de tijd van het begin van groen voor één richting, totdat het weer groen wordt voor diezelfde richting. Aanvullend krijgen de bussen prioriteit ('voorkeursbehandeling') bij de verkeerslichten.

			Bussen kunnen bij aanrijden, zich inmelden bij het verkeerslicht. Het verkeerslicht zorgt er dan voor dat de bus vervolgens zo soepel mogelijk door kan rijden.
83	Belangenbehartiger OVBRM en MKB	Indiener verwacht dat de maatregelen uit het VKA de doorstroming onvoldoende garanderen en dat het nodig is om het aantal rijstroken te verdubbelen voor het gehele traject tot en met A67.	Met behulp van de verkeersprognoses uit het Brabants Brede Model Aanpak (BBMA model 2024) is in beeld gebracht wat nodig is om het verkeer naar de toekomst toe goed te blijven afwikkelen. Hieruit is gebleken dat verdubbeling niet nodig is om de doelstelling 'verbeteren doorstroming' te bereiken. Dit doel wordt bereikt door bij verschillende kruispunten de capaciteit te vergroten. Zie voor meer informatie het verkeerskundig rapport, het rapport is vanaf 4 juli in te zien op N284.nl.
84	Belangenbehartiger GBOH	Voorstel om een nieuwe verbinding/ alternatieve route te realiseren vanaf Bladel, westelijk langs Hapert richting het KBP bij Van der Heijden.	De aanleg van een nieuwe verbinding vanaf Bladel en dan via de westzijde van Hapert richting de afrit "29 Hapert" is een aantal jaren geleden verkend. Dit scenario heeft veel ruimtelijke impact, tast (onder andere) ecologische/ natuurwaarden aan en heeft gevolgen voor bewoners en ondernemers in het (buiten)gebied dat doorkruist zou moeten gaan worden door de nieuwe verbinding. De impact, die een dergelijke nieuwe verbinding heeft, valt alleen te verantwoorden met een duidelijke nut en noodzaak voor een nieuw tracé. Uit de verkeersgegevens en - analyses blijkt dat een dergelijke ingrijpende maatregel niet nodig is voor het bereiken van de doeltelling 'verbeteren doorstroming'. Er is daarom besloten een dergelijke nieuwe verbinding niet verder te onderzoeken.
85	Privépersoon	Maatregelen lossen problemen niet op, maak een nieuwe weg. Route: verlengen Hallenstraat, Berschotten, Egyptische Dijk, Bredasebaan, langs de noordkant van het Vennenbos, Groot Terkooien, parallel langs de A67 en aansluiten op afrit 29 "Hapert".	
86	Privépersoon	Indiener doet voorstel voor alternatief door Hamelendijk vanaf rotonde door te trekken naar A67	
87	Belangenbehartiger MKB Belangenbehartiger OVBRM Belangenbehartiger GBOH Privépersoon (3 maal)	Indiener heeft als zorg dat het VKA 2022 in onvoldoende mate de doelen van het project bereikt. Daarbij zijn er zorgen dat toekomstige woningbouwplannen (de 'schaalsprong') onvoldoende zijn	De mate waarin de maatregelen het verkeer naar de toekomst toe goed kan blijven afwikkelen, is in beeld gebracht met behulp van actuele verkeersprognoses uit het Brabantse Verkeersmodel. In dit model zitten toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen, zoals woningbouw, waarvoor al een vastgesteld (ruimtelijk) plan is. Aanvullend is getoetst of de

		meegenomen en maatregelen daardoor niet toereikend blijken op gebied van bereikbaarheid/doorstroming.	maatregelen ook blijven voldoen als onder andere de woningbouw uit het "Ontwikkelperspectief de Kempen" in de toekomst wordt gerealiseerd. Uit de analyses blijkt dat de maatregelen ook dan voldoen. Zie voor meer informatie het verkeerskundig rapport, het rapport is vanaf 4 juli in te zien op N284.nl.
88	Belangenbehartiger OVBRM Privépersoon (3 maal)	Realiseer een fietstunnel van de zuid- naar de noordzijde voorbij de Lange Trekken. Het voordeel hiervan is dat leerlingen van Pius-X vanuit Hapert de N284 en de Lange Trekken niet meer hoeven over te steken.	Er is besloten om geen fietstunnel te realiseren bij de Lange Trekken. Dankzij de verkeerslichten kunnen fietsers op een veilige manier de N284 oversteken. Fietsers krijgen een eigen, conflictvrije groenfase. Dit betekent dat zij kunnen oversteken zonder dat zij het pad kruisen van ander verkeer, wat veilig oversteken borgt. In het midden van de weg komt een middengeleider waardoor zowel fietsers als voetgangers de oversteek in twee etappes kunnen maken. Vanuit het oogpunt van doorstroming is de realisatie van een tunnel ook niet nodig. Uit de doorrekening van het kruispunt blijkt dat de vernieuwde VRI (verkeersregelinstallatie) het verkeer ook in de toekomst goed en efficiënt kan afwikkelen. Dit geldt zowel voor het gemotoriseerd verkeer als voor fietsers, die bij het vernieuwde kruispunt twee keer per cyclus groen kunnen krijgen.
89	Belangenbehartiger OVBRM	Sluit de oversteek bij de Uitgang af voor de bevordering van de verkeersveiligheid.	Het is provinciaal beleid is om alle 'koude' oversteken af te sluiten vanwege verkeersveiligheidsrisico's. 'Koude' oversteken zijn vanwege het snelheidsverschil zeer gevoelig voor ongevallen omdat zo een type oversteek niet verwacht wordt. De ongelukken zijn vaak zeer ernstig door de manier van botsen. Daarbij worden koude oversteken regelmatig toch gebruik als op- en afrit. De oversteek van de Uitgang ligt ook nog in een bocht waardoor er minder zicht is.
90	Privépersoon (8 maal)	Indiener vindt 'koude afsluiting' De Uitgang een zeer slecht idee en de reden van de afsluiting is niet duidelijk. De huidige situatie is op zichzelf niet verkeersonveilig, behalve als gevolg van gedrag van weggebruikers. Verzoek om de oversteek op deze plek in stand te houden en met andere maatregelen de veiligheid te borgen, zoals permanente snelheidscontrole en	De alternatieve routes voor het lokale verkeer is via de Bredasebaan of via het centrum van Hapert. De eerder ingetekende parallelweg van de Bredasebaan naar de Uitgang is geen onderdeel meer van het VKA nu dat de fietsroute aan de

		cameratoezicht voor sluipverkeer.	zuidkant van de N284 ligt. Daarbij is de afweging gemaakt tussen de nut en noodzaak van de parallelweg waaruit besloten is de parallelweg te laten vervallen. Bij het afsluiten van zo een oversteek wordt naar de geschiktheid van alternatieve routes en de impact voor de omgeving gekeken. Daarbij is afstemming met de hulpdiensten vereist. De hulpdiensten, politie, brandweer en GGD (Ambulance), geven aan geen gebruik van de Uitgang te maken als standaard calamiteitenroute. Door de hulpdiensten is ook aangegeven dat aansluiting van de N284 op de Uitgang en de Dwarsstraat niet nodig zijn om de locatie te bereiken in het geval van een calamiteit.
91	Privépersoon	Wat zijn alternatieve ontsluitingsroutes voor bewoners als de Uitgang wordt afgesloten? En worden kosten voor aanpassing van wegen door provincie ook gedragen?	Om de zichtlijnen te verbeteren, is de kapvergunning voor het kappen van een aantal bomen, zodat de geleiderail ingekort kan worden. Daarna dient nog een quickscan flora en fauna uitgevoerd te worden. De geleiderail wordt niet volledig verwijderd. De geleiderail is in lijn met landelijke CROW-richtlijnen geplaatst om ongevallen tegen de bomen in de berm te voorkomen.
92	Privépersoon	Gevolgen voor de bereikbaarheid van Bladel voor hulpdiensten en bereikbaarheid algemeen als gevolg van nieuwe woningbouwplannen zijn niet meegenomen.	De situatie bij het tankstation is gevaarlijk. Vanuit het project wordt bekeken welke maatregelen mogelijk zijn, ook in overleg met de eigenaar van het tankstation.
93	Privépersoon	Indiener stelt dat afsluiten van De Uitgang leidt tot onbereikbaarheid van groot deelgemeente Bladel (buitengebied, (agrarische) bedrijven en recreatief).	Ten aanzien van voorgestelde veiligheidsmaatregelen: de koude oversteek bij de Uitgang wordt afgesloten vanwege verkeersonveilige situaties en om deze te voorkomen. Doordat de werking van de N284 beter wordt, wordt het sluipverkeer geminimaliseerd.
94	Privépersoon	Indiener pleit voor openhouden van de (koude) oversteek bij de Uitgang voor voetgangers en fietsers. Deze werkt remmend voor de snelheid van het gemotoriseerd verkeer en biedt gelegenheid voor een ommetje voor omwonenden. Stelt voor om als maatregel daar een middeneiland (vluchtheuvel) te realiseren.	Het door de stakeholder aangedragen alternatief – het openhouden van de Uitgang in combinatie

95	Privépersoon	Voorstel verhogen van de Dwarsstraat	met aanvullende maatregelen ter verbetering van het zicht en het voorkomen van afslaand verkeer – neemt de kruisende beweging echter niet weg. Daarmee blijven de verkeersveiligheidsrisico's in stand, wat dit alternatief onvoldoende wenselijk maakt.
96	Belangenbehartiger GBOH Belangenbehartiger MKB Privépersoon (8 maal)	De oplossing 'tangent' is volgens stakeholder ontoereikend (doorstroming) Indiener heeft grote zorgen over verkeersveiligheid van de maatregelen (onder andere in combinatie met voorgenomen plannen voor nieuwbouw van woningen).	Met behulp van verkeerskundige doorrekening van de maatregelen is in beeld gebracht of de maatregelen naar de toekomst toe het verkeer goed kunnen afwikkelen. Dit is ook gedaan voor de tangentaansluiting voor de Castersedijk. Hieruit is gebleken dat de maatregel voldoet. Om dit voor bewoners beter inzichtelijk te maken, is een simulatie gemaakt van de tangentaansluiting. Deze simulatie laat zien hoe het verkeer in de nieuwe situatie wordt afgewikkeld.
97	Privépersoon (2 maal)	Er is een informatieavond gehouden op 4 februari in Den Herd. Deze is aangekondigd in huis-aan-huisblad de PC55. Dit weekblad wordt echter niet bezorgd in het buitengebied, waardoor inwoners van deelgebied Bladel Zuid niet zijn geïnformeerd. Deze zijn wel belanghebbende in verband met de afsluiting van de straat De Uitgang.	Het klopt dat de huis-aan-huisbladen niet overal worden bezorgd. Daar zijn we ons van bewust. We zetten daarom een mix van communicatiemiddelen in om een zo groot mogelijk bereik te halen. Er wordt onder andere gebruik gemaakt van de volgende kanalen: huis-aan-huisbladen, een projectwebsite, een eigen digitale nieuwsbrief, sociale media van de gemeente Bladel en gemeente Reusel-De Mierden en officiële kanalen voor bekendmakingen door de overheid en dergelijke. We vragen stakeholder zich aan te melden voor de digitale nieuwsbrief, zodat er geen nieuws meer gemist hoeft te worden.
98	Privépersoon (2 maal)	Indiener verzoekt vangrail te verwijderen zodat hulpdiensten hier kunnen uitwijken. De vangrails dienen nu namelijk geen doel voor verkeersveiligheid maar bescherming van de aanwezig bomen.	Om de zichtlijnen te verbeteren, is de kapvergunning voor het kappen van een aantal bomen, zodat de geleiderail ingekort kan worden. Daarna dient nog een quickscan flora en fauna uitgevoerd te worden. De geleiderail wordt niet volledig verwijderd. De geleiderail is in lijn met landelijke CROW-richtlijnen geplaatst om ongevallen tegen de bomen in de berm te voorkomen.

2.2 Procesmatig antwoord op reacties

In het antwoord op uw reactie kunt u zien of wij overwegen het voorkeursalternatief aan te passen naar aanleiding van uw reactie.

In de komende periode wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt (via schetsontwerp en voorlopig ontwerp) tot een ruimtelijk ontwerp. Aan de stuurgroep, bestaande uit de provincie en de gemeenten Bladel en Reusel-De Mierden wordt dit najaar het ruimtelijk ontwerp voorgelegd. Dit ontwerp dient vervolgens als basis voor het ontwerp-projectbesluit, welke Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant vaststellen. Het ontwerp-projectbesluit worden rond juni 2026 ter visie gelegd en iedereen heeft dan de gelegenheid een ('formele') zienswijze hierop in te dienen. De zienswijzen worden betrokken bij het vaststellen van het definitieve Projectbesluit. Tegen het projectbesluit kan in beroep worden gegaan bij de Raad van State. Meer informatie hierover volgt in de loop van het verdere proces.