

Technische vragen Oost-West verbinding Gemeenschapsbelang Venhorst-Boekel

14-oktober-2024

Via deze weg willen wij een aantal technische vragen stellen ter voorbereiding van de commissie vergadering 30 oktober 2024.

Gezien de impact van een oost-west verbinding is het voor ons belangrijk dat wij de keuzes kunnen onderbouwen en uitleggen. Wij als raad zijn op enkele momenten op de hoogte gesteld van de oost-west verbinding waarbij de onderstaande besluit momenten zijn geweest.

- September 2019 Raadsvergadering
- Maart 2021 Raadsvergadering
- 08 nov 2023 Raadsvergadering
- 14 mei 2024 Thema-avond
- 11 september 2024 Thema-avond

1. Wat is de status van de knip in de Beatrixlaan, welk besluit ligt hier ten grondslag? De knip wordt in 2019 al benoemd in het eerste voorstel mbt de Oost-west verbinding.
Er is geen besluit genomen over een definitieve knip in de Beatrixlaan. In de Ontwikkelvisie van de Burgt fase 1 is aangegeven dat een knip de voorkeur heeft om de Burgt fase 1 te ontsluiten.
In de beantwoording van de zienswijze, die hoort bij bestemmingsplan de Burgt fase 1, is toegelicht dat de Burgt fase 1 over de bestaande wegen ontsloten kan worden. Er is dus ook aangegeven dat het verkeer van de Burgt fase 1 ontsloten wordt over de Burgt en Zijk. In de Ontwikkelvisie van de Burgt fase 2 staat dat langzaam verkeer (voetganger -en fiets) naar het centrum gestimuleerd wordt. Dit kwam als ontwerpuitgangspunt uit de consultatie van de omgeving en klankbordgroep bij de planvorming rondom Burgt fase 1 en fase 2. Zonder knip neemt het verkeer op Beatrixlaan en Burgtstraat fors toe. Los van de extra overlast is dit ongewenst vanwege de schoolroutes door Beatrixlaan en Burgtstraat, De knip draagt ook bij aan onze beleidskeuzes uit de centrumvisie, de mobiliteitsvisie en de duurzaamheidsvisie. Als meest belangrijke het ontmoedigen van autoverkeer ten faveure van langzaam verkeer.
2. Is een verkeersprognose zonder de knip onderdeel van het vervolg onderzoek?
De verkeersprognose zonder knip en inclusief de Burgt fase twee is nu al meegenomen in dit onderzoek. Zie ook de tabel op pagina 10 van bijlage 1.
3. Wat zijn de extra kosten wanneer we het zuidelijke deel van het alternatief van de waterval zouden moeten kopen voor een route om het sportveld. Dit mag een grove inschatting zijn. (zie ook vraag pagina 2; bewoners verslag 16-09)
Dit is afhankelijk van de stellingname van de verkopende partij. Onteigening is vooralsnog niet aan de orde. Daarmee wordt aankoopprijs een resultante uit overleg tussen 2 partijen. Een eerdere poging op de betreffende gronden te verwerven ten behoeve van een ander project is gestrand op aankoopprijs.
4. Er is in de bewoners reactie aangegeven dat de raad besluit of de noodzaak er is om te investeren in een nieuwe Oost-West verbinding (2.8 weergave gesprekken direct

aanwonenden), wat is volgens het college de noodzaak om te investeren in de Oost-west verbinding?

De keuze voor wel of niet investeren in een nieuwe oostwestverbinding is in de basis een kosten-baten afweging. Met de nu voorgedragen kostenrange tussen 2,1 en 3,2 miljoen euro kunnen we een centrum realiseren dat overeen komt met de centrumvisie en het GVVP. Het is aan de raad om te bepalen of deze investering gerechtvaardigd is.

5. Is er een deskundig oordeel over wel of geen eenrichtingsverkeer, bijvoorbeeld in het centrum/Burgt? Deze vraag wordt herhaaldelijk gesteld bij bewoners avonden.

Vanuit verkeerskundig oogpunt is eenrichtingsverkeer een oplossing die kan overwogen als andere alternatieven niet haalbaar zijn of niet bijdragen aan de gewenste oplossing. Het instellen van eenrichtingsverkeer kent namelijk een aantal negatieve aspecten, zeker op drukke (centrum)routes. Verkeer dat niet op betreffend wegvak mag rijden wordt gedwongen om van andere wegen gebruik te maken, die daar niet altijd voor geschikt zijn. Eenrichtingsverkeer leidt vaak ook tot extra omrijdbewegingen. Belangrijk aandachtspunt bij het instellen van eenrichtingsverkeer is de bereikbaarheid voor hulpdiensten, openbaar vervoer en bevoorrading. Ook is het instellen van eenrichtingsverkeer een aandachtspunt voor fietsers op drukke routes, zeker de wijze waarop deze een veilige plek moeten krijgen in het nieuwe wegprofiel (eenrichtingswegen zijn bij voorkeur smal om hard rijden te voorkomen). Mede om voornoemde redenen achten wij het instellen van eenrichtingsverkeer in het centrum niet haalbaar/wenselijk. Idealiter kies je voor een structurele netwerkoplossing waarbij het wegvak ingericht kan worden op de nieuwe verkeersintensiteiten.

6. Wat is het effect van Trace A1 op de peelrandbreuk? Is dit onderdeel van het vervolgonderzoek?

Met oplossing A1 wordt de PeelrandBreuk dwars doorsneden. Dat gebeurt ook op de Donkstraat en De Burgt. Een nieuwe doorkruising stelt eisen aan de uitvoering. Je wil de ondergrond minimaal verstoren. De impact van een nieuwe weg zit met name in de bovenste grondlagen (ongeveer 1 meter). Dit heeft nauwelijks effect op de breuk. Wel zal het ontwerp en de uitvoering onder begeleiding van geologen plaatsvinden. Dat doen we ook bij de woningbouw De Burgt.

7. Wat is effect van trace A1 op de waterberging/ wadi? Is dit onderdeel van het vervolg onderzoek?

De huidige wadi is aangelegd in relatie tot plan De Driedaagse. De Lage Schoense is ouder en heeft zijn eigen watersysteem. In de vervolgfase moeten we aantonen dat de berging volstaat. Wij hebben er vertrouwen in dat dit lukt. Plan Driedaagse heeft een bruto oppervlak van ongeveer 2 hectare. Verhard oppervlak ongeveer 1.4 hectare. Om in berging van extreme regenval (60mm) te voorzien is ongeveer 840m³ nodig. Dat is te realiseren met 1680 m² wadi. Nu ligt er bijna 8000 m² wadi.

8. In het besluit is opgenomen bij punt 3 en 4 over te gaan tot een schetsontwerp voor Trace A1. Wat houdt dit in, en hoe ver reikt dit schetsontwerp (gebied en welke aspecten worden hierin meegenomen)?

Zoals in het raadsvoorstel staat, werken wij na akkoord op dit voorstel aan een definitief schetsontwerp. In deze fase maken we een goede tekening waarin we visualiseren hoe

de weg en kruisingen komen te lopen en welke voorzieningen we inplannen. Denk aan groen en water. Dat stemmen we af met de omgeving. Na raadsbesluit op het schetsontwerp hebben we de basis om de ruimtelijke procedure te starten en definitieve onderzoeken te doen.

9. Hoe worden de burgers en betrokken verenigingen verder meegenomen in dit traject?
Zoals in het raadsvoorstel aangegeven gaan we het schetsontwerp met de belanghebbenden bespreken. Dat doen we in meerdere stappen. Via de projectenpagina van dit project op de algemene website van de gemeente zullen updates geplaatst worden. Zo ook de ontwikkelingen die ontstaan vanuit dit besluit. Hier zijn ook de presentaties en verslagen van de informatieavonden te vinden, en ook de rapporten zodra deze definitief zijn.

10. Wordt in het onderzoek ook de effecten op de Kievitlaan, Schafratstraat, Wilhelminastraat meegenomen of wordt dit opgevolgd middels het uitvoeringsprogramma van het GVVP?
In het doorlopen proces zijn de gevolgen voor deze wegen benoemd. Zijn hier structurele aanpassingen aan de orde, dan worden deze opgenomen in het MUP als stap 3 en eindstuk van ons mobiliteitsplan.