

BOEKEL: STUDIE VERBINDING OOST-WEST

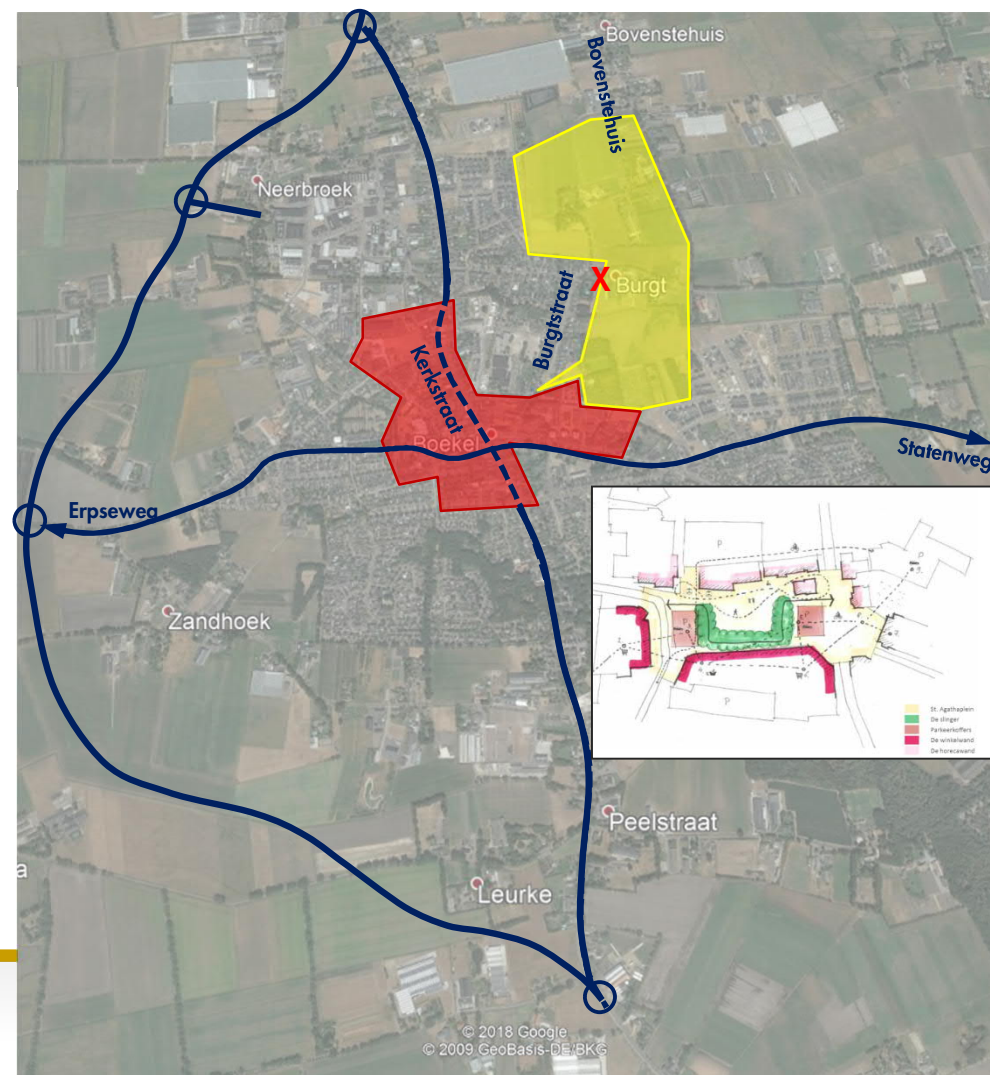
VERKENNING INITIATIEVEN EN VARIANTEN



Aanleiding studie

Actuele initiatieven / ontwikkelingen:

- ▶ Aanleg randweg
 - Toename verkeer Bovenstehuis
- ▶ Gebiedsvisie centrum Boekel
 - Afwaardering centrumroutes, opwaarderen verblijfskwaliteit
- ▶ Gebiedsontwikkeling De Burgt
 - 'Knip' Burgt-Beatrixlaan
 - Langzaam verkeer routes prioriteit
- ▶ Bestaande problematiek in woonstraten (Beatrixlaan-Bovenstehuis-Wilhelminastraat)



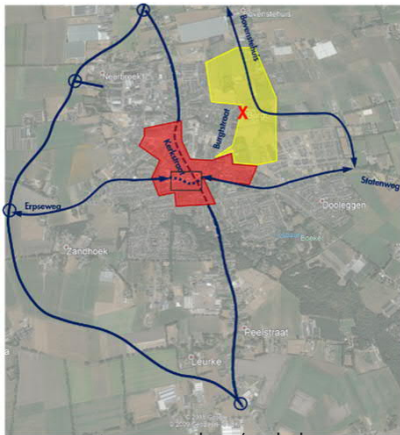
Communicatie omgeving: reacties belanghebbenden

1^e bijeenkomst (september '20: Nia Domo en livestream via YouTube)

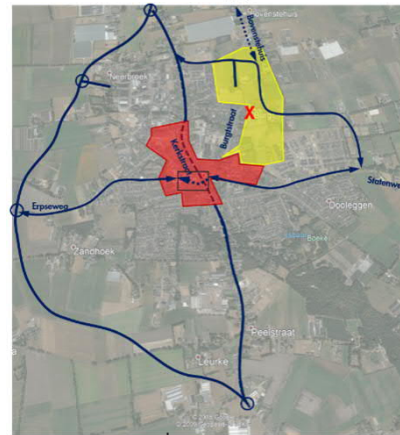
2^e bijeenkomst (november '20: livestream via YouTube)

- ▶ Vanuit belanghebbenden wordt logischerwijs sterk geredeneerd vanuit de impact van varianten op het woon- en leefgenot.
- ▶ Men maakt zich zorgen over toenames van verkeer en als gevolg daarvan verminderde leefbaarheid en verkeersonveiligheid
→ Met name bij de varianten die in hun eigen leefomgeving zijn voorzien.

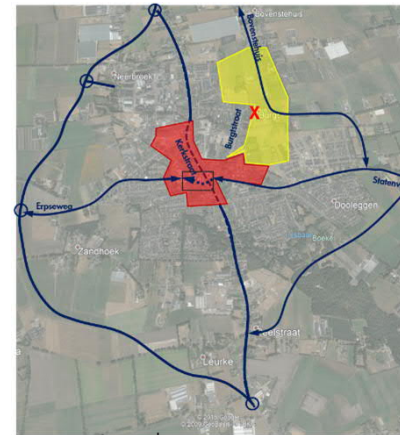
Resultaten 1^e verkenning: Varianten (overeenkomstig themaraad september '19)



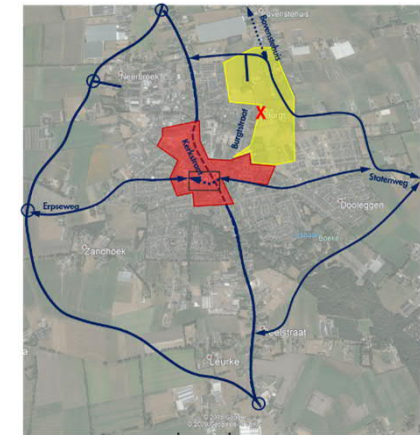
Variant 1A: Bovenstehuis/Peelsehuis



Variant 1B: Driedaagse

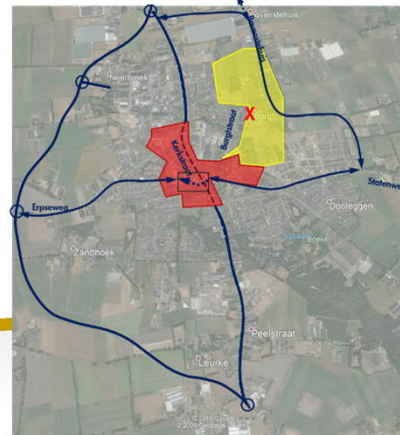


Variant 2: Zuid



Variant 3: Noord+Zuid

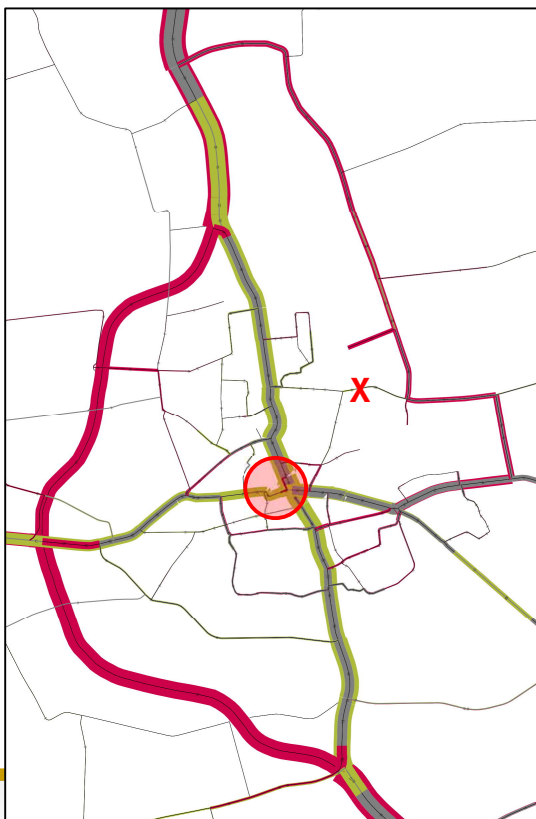
Toegevoegd n.a.v. 1^e bijeenkomst:



Variant 1C: Bovenstehuis/Gewandhuis

- Vergelijking varianten met huidige situatie. Hoe wijzigen de verkeersstromen?

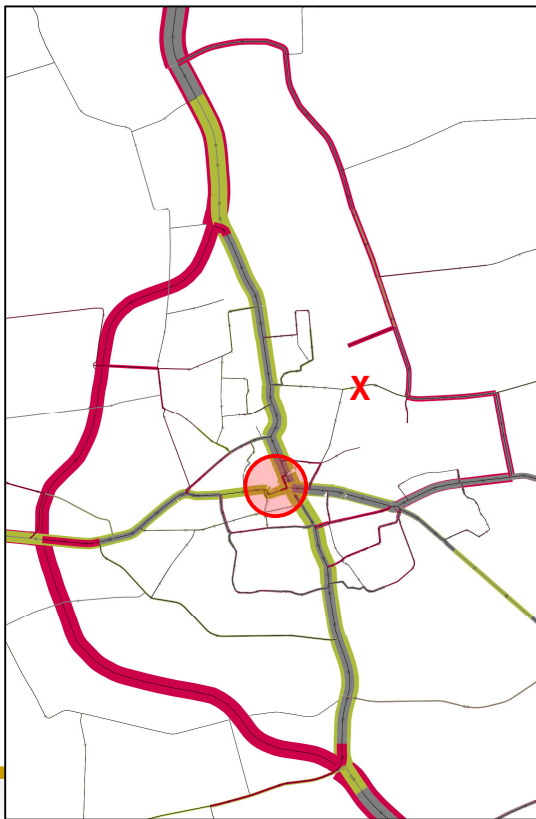
Resultaten 1^e verkenning: Verkeersstromen



Variant 1a: Bovenstehuis/Peelsehuis

- ▶ Aanleg randweg zorgt voor sterke afname verkeer door centrum:
 - Noord <-> zuid
 - Zuid <-> west
- ▶ Afwaardering Kerkstraat en St. Agathaplein zorgen voor toename:
 - Bovenstehuis-Peelsehuis
 - Zijp-Waterval
 - Wilhelminastraat en Helfrichstraat-Schafratstraat
- ▶ Woningbouwontwikkeling De Burgt zorgt voor toename:
 - Bovenstehuis-Peelsehuis
 - Zijp-Waterval
 - Rutger van Herpenstraat
- ▶ Sterkste toename Bovenstehuis/Peelsehuis (1.000 → 3.400) en Zijp-Waterval (Zijp: 1.100 – 2.800). Overige wegen enkele honderden voertuigen extra

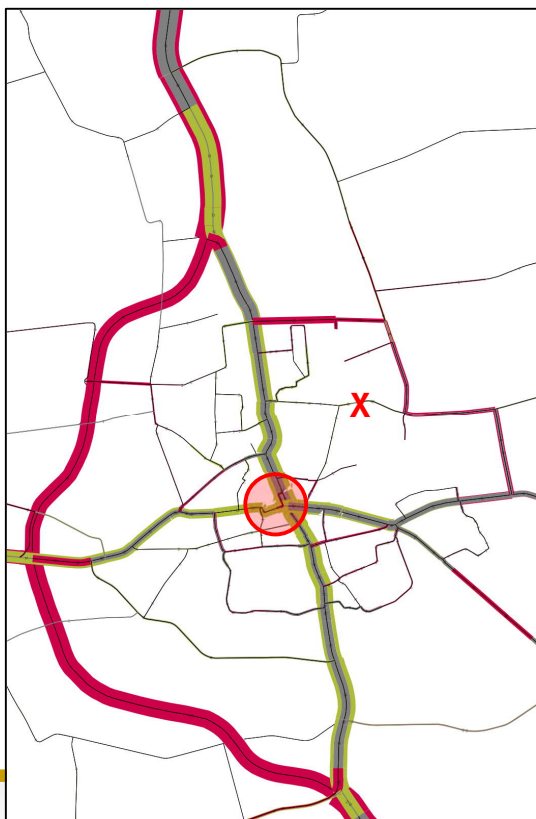
Resultaten 1^e verkenning: Verkeersstromen



Variant 1a: Bovenstehuis/Peelsehuis



Resultaten 1^e verkenning: Verkeersstromen

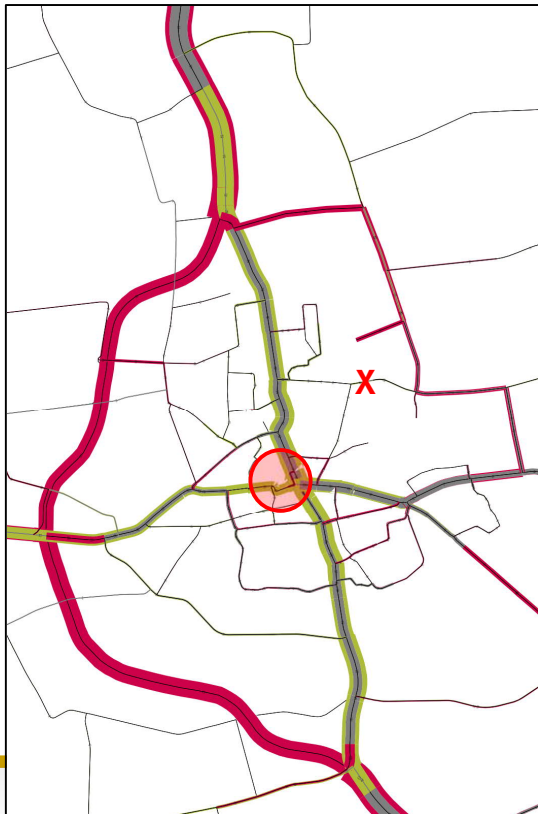


Variant 1b: Driedaagse

- ▶ Ten opzichte van variant 1a:
 - Nieuwe weg veel gebruikt, kortste route naar randweg: 2.100 – 3.900 voertuigen
 - Sterke afname Bovenstehuis-Peelsehuis: minder verkeer dan huidige situatie (< 1.000), minder sterke toename op Zijp-Waterval
 - Effecten Wilhelminastraat en Helfrichstraat-Schaftratstraat vergelijkbaar aan 1a
 - Meer verkeer rijdt via nieuwe verbindingsweg naar Molenstraat, en van daar naar centrum of richting randweg.



Resultaten 1^e verkenning: Verkeersstromen



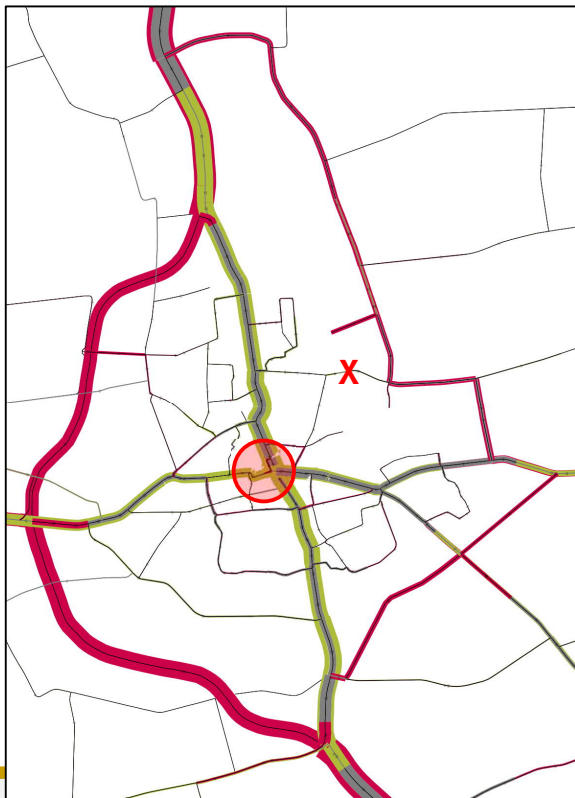
Variant 1c: Bovenstehuis/Gewandhuis

► Ten opzichte van variant 1a:

- Gewandhuis alternatief voor Peelsehuis, kortste route randweg: 500 → 3.700 voertuigen
- Sterke afname Bovenstehuis-Peelsehuis: sterkere afname dan in 1b (< 1.000), minder sterke toename op Zijp-Waterval
- Effecten Wilhelminastraat en Helfrichstraat-Schaftratstraat vergelijkbaar aan 1a
- Meer verkeer rijdt via nieuwe verbindingsweg naar Molenstraat, en van daar naar centrum of richting randweg.



Resultaten 1^e verkenning: Verkeersstromen



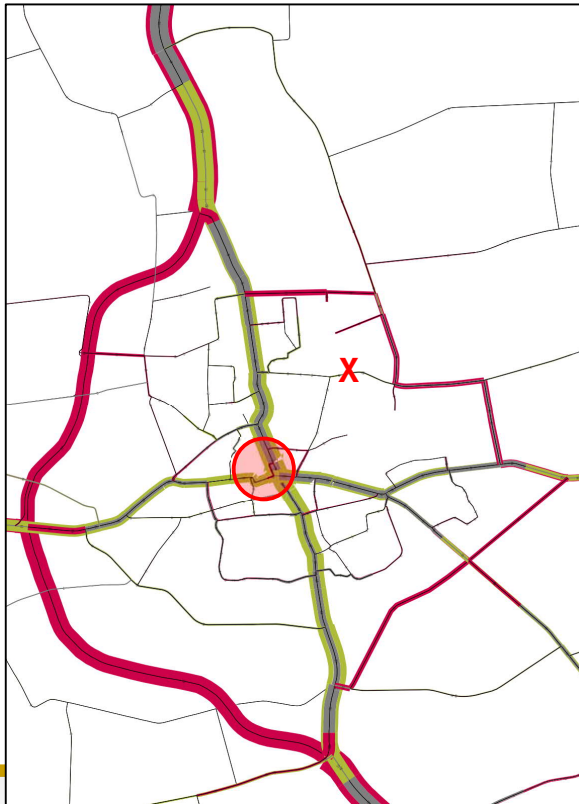
Variant 2: Zuid

► Ten opzichte van variant 1a:

- Nieuwe verbindingsweg wordt goed gebruikt, 2.000 à 3.000 voertuigen
- Centrumroute via hoofdzakelijk R. van Herpenstraat/Bergstraat wordt minder gebruikt
- Kleine afname van verkeer op Helfrichstraat/Schaftratstraat en op Wilhelminastraat
- Route via Bovenstehuis/Peelshuis wordt nagenoeg gelijk gebruikt als in 1a, dit geldt ook voor Zijp/Waterval



Resultaten 1^e verkenning: Verkeersstromen



Variant 3: Combi Noord + Zuid

- ▶ Ten opzichte van variant 1a:
 - Hoofdzakelijk nog sterkere afname op centrumroutes
 - Kleine afname van verkeer zichtbaar op Helfrichstraat/Schaftratstraat en op Wilhelminastraat
 - Route via Zijp/Waterval wordt nagenoeg gelijk gebruikt als in 1a
 - In variant 3 wordt Bovenstehuis/Peelsehuis sterk ontlast, net als bij 1b en 1c
 - Optimaal gebruik van randweg, zowel vanuit zuidelijke als noordelijke richting

Beoordeling en voorlopige conclusies

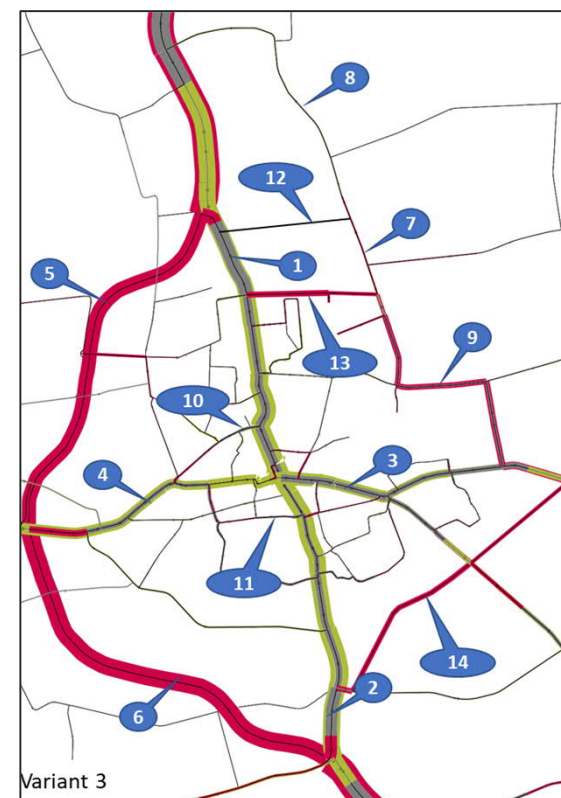
Algemeen:

- ▶ Randweg neemt een groot deel van doorgaand verkeer uit de kern
 - Ook vrachtverkeer en tractoren
- ▶ Afwaardering St. Agathaplein verdringt een deel van verkeer naar alternatieve routes
- ▶ Woningbouw De Burgt (oorzaak) zorgt voor meer verkeersbeweging op Boekels wegennet (gevolg)
 - Circa 600 woningen genereren per dag circa 3.000 à 4.000 verkeersbewegingen
 - Zonder maatregelen zoekt verkeer vaak eigen (kortste) weg

Beoordeling en voorlopige conclusies

Algemeen:

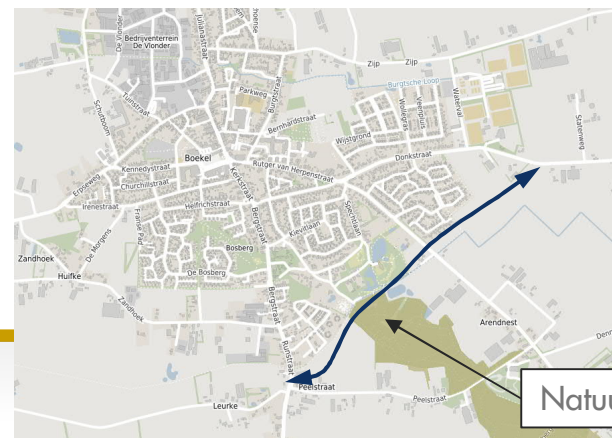
Straat	Intensiteit 2020	Variante 1A	Variante 1B	Variante 1C	Variante 2	Variante 3
1 Molenstraat/Volkelseweg	8.600	5.000	7.600	5.200	5.000	7.300
2 Gemertseweg	8.700	5.500	5.300	5.200	6.500	6.400
3 Rutger van Herpenstraat	7.500	5.200	4.600	5.000	4.800	4.300
4 Erpseweg	4.300	2.900	2.900	2.900	2.600	2.600
5 Randweg Noord	n.v.t.	7.500	8.100	8.200	7.500	7.900
6 Randweg Zuid	n.v.t.	9.100	9.400	9.400	9.500	9.500
7 Bovenstehuis Midden	1.000	3.100	800	3.300	3.100	800
8 Bovenstehuis Noord	n.v.t.	3.300	700	100	3.200	700
9 Zijp	1.100	2.900	2.500	2.400	2.900	3.000
10 Wilhelminastraat	1.800	1.800	1.800	1.700	1.500	1.600
11 Helfrichstraat	1.000	1.200	1.100	1.100	1.100	1.000
12 Gewandhuis	500	500	500	3.700	500	500
13 Nieuwe verbindingsweg noord	n.v.t.	n.v.t.	3.900	n.v.t.	n.v.t.	3.200
14 Nieuwe verbindingsweg zuid	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2.900	2.800



Beoordeling en voorlopige conclusies

- ▶ Variant 2 en 3 nauwelijks effect op verkeer Waterval/Zijp
- ▶ Bovenstehuis/Peelsehuis alleen ontlast als aan noordzijde iets wordt gedaan voor ontsluiting De Burgt
- ▶ Ruimtelijke impact en kostencomponent van zuidelijke verbinding zijn erg groot

→ *In variant 2 en 3 wegen baten niet op tegen ruimtelijke impact en kosten*



NatuurNetwerkBrabant

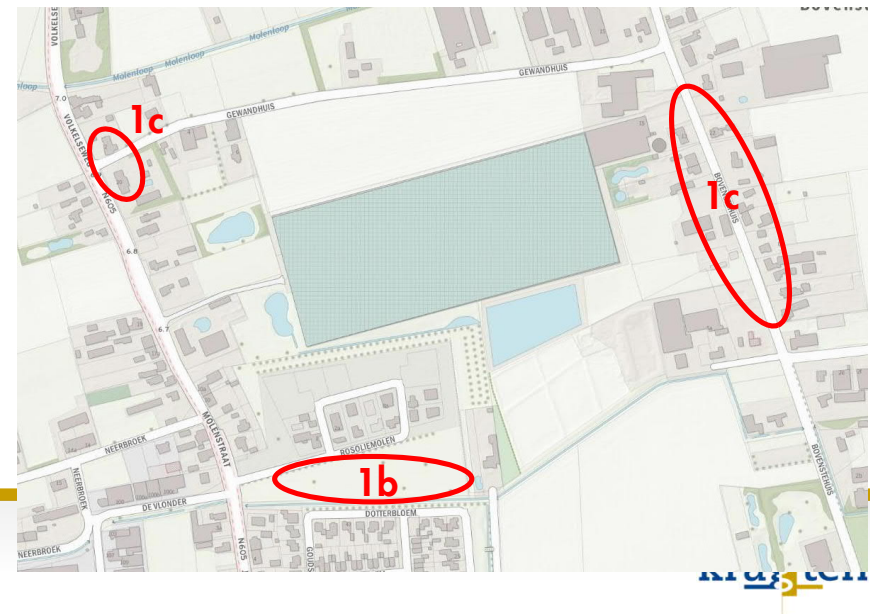
Beoordeling en voorlopige conclusies

- ▶ Variant 1a draagt niet bij aan een van de doelstellingen; minder verkeer Bovenstehuis/Peelsehuis
 - ▶ Variant 1b en 1c dragen meeste bij aan ontlasten Bovenstehuis/Peelsehuis
 - ▶ Variant 1b en 1c haken het beste aan op randweg, maar vormen eveneens een betere verbinding met het centrum dan bijv. 1a → hierdoor minder verkeer Zijp/Waterval (sportvelden)
- *Qua verkeersstructuur lijken 1b en 1c het meest kansrijk om invulling te geven aan de ambities inzake woningbouw- en centrumontwikkelingen*

Beoordeling en voorlopige conclusies

Ondanks kansrijke ontsluiting zijn voor beide varianten aandachtspunten:

- ▶ Ruimtelijke impact op groene zone Dotterbloem-Rosoliemolen
- ▶ Ruimtelijke beperkingen Gewandhuis/Bovenstehuis/Molenstraat
- ▶ Leefbaarheid (o.a. geluid en hinderbeleving)
- ▶ Aanleg/aanpassing infra + kruispunten



Beoordeling en voorlopige conclusies

Mate van gebruik wegennet afhankelijk van aantal aspecten, beïnvloedbaar in nadere planvorming:

- ▶ Definitieve inrichting centrumplan
- ▶ Definitieve invulling plan De Burgt, met name fase 2
- ▶ Overweging: fysieke afsluiting Beatrixlaan als voornemen plan De Burgt vastleggen, daadwerkelijke afsluiting afhankelijk van ontwikkeling verkeerscijfers (monitoring)

Vervolgstappen

▶ Nadere verkennende onderzoeken (1b en 1c)

- Flora en fauna
- Geluidonderzoek (kwantitatief)
- Luchtkwaliteit en stikstof (kwalitatief)
- Planchaderisicoanalyse
- Schetsontwerp en kosten

1^e / 2^e kwartaal 2021

▶ Besluitvormende raad

2^e kwartaal 2021